

L'assessore Croci: "Incoraggianti i numeri rilevati in centro". Il Pd: "Più corsie riservate, meno carico e scarico merci"

L'Ecopass accelera tram e bus

La velocità sale a 11 all'ora, ma è lontana dalle capitali europee

SESI paragonano alla metropolitana o alle altre città europee, sono ancora lenti. Ma per il Comune, l'effetto Ecopass si fa sentire anche sulle velocità medie dei mezzi di superficie, che sono arrivate a sfiorare in centro una media di 11 chilometri all'ora. Secondo i dati di una ricerca di Palazzo Marino, i tram si muovono all'interno della Cerchia a una velocità di quasi 10 chilometri all'ora (più 16,7% rispetto a dicembre), gli autobus quasi a 12 (+17,7%). Dai «incoraggianti», per l'assessore Edoardo Croci. Per il Pd servono più corsie preferenziali e meno carico e scarico delle merci. Anche Atm sta studiando nuove iniziative.

ALESSIA GALLIONE
A PAGINA II

Ecopass, bus e tram accelerano "In centro più veloci del 17%"

Ma ogni mese i veicoli sui binari bloccano 600 mezzi

L'Atm: contro gli incolonnamenti modificheremo la rete a partire dal nodo di Cordusio

ALESSIA GALLIONE

CON la metropolitana non c'è confronto: sottoterra si viaggia a una media di 29,8 chilometri all'ora. Ma il paragone è impietoso anche se si scorrono le velocità dei bus delle grandi città europee: dai 20 chilometri all'ora di Parigi ai 25 di Vienna. Eppure anche i mezzi di superficie dell'Atm stanno recuperando terreno. Grazie a Ecopass, sostiene il Comune, che ha commissionato una ricerca *ad hoc*. Il risultato: da dicembre a oggi i tram sono

più veloci del 7,94%, arrivando a 11,74 chilometri all'ora nelle ore di punta. Una percentuale maggiore all'interno della Cerchia dei Bastioni, dove adesso ci si sposta a 9,95 chilometri all'ora: +16,78%. Meglio ancora i bus: in centro adesso raggiungono quasi 12 chilometri all'ora, il 17,7% in più. Numeri «incoraggianti», li definisce l'assessore alla Mobilità Edoardo Croci. Che dice: «Ora dobbiamo avere il coraggio di continuare su questa strada per rendere più efficiente il mezzo pubblico e offrire un'alternativa valida all'auto». Anche Atm sta studiando un nuovo disegno delle linee che attraversano il centro e che, spesso, si intralciano da sole. E ribadisce che metterà in strada tram più corti, capaci di destreggiarsi meglio tra le macchine.

I problemi, per i mezzi di superficie di Milano, sono il traffico, le

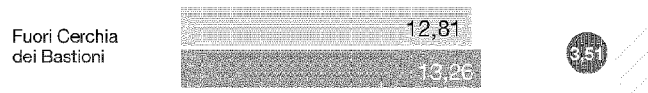
corsie riservate ancora insufficienti, le auto in doppia fila e sulle rotaie che provocano il blocco — e il conseguente ritardo — di almeno 30 mezzi al giorno, cioè 600 al mese senza contare il sabato e la domenica. Ma anche una rete molto accessibile, con una distanza massima tra una fermata e l'altra di 250 metri, che provoca per forza continui stop e ripartenze. Questioni che l'Atm sta cercando di risolvere: «La media at-



La velocità medie dei mezzi superficie prima e durante l'Ecopass

In km/h dicembre 2007 aprile 2008 Variazione %

TRAM

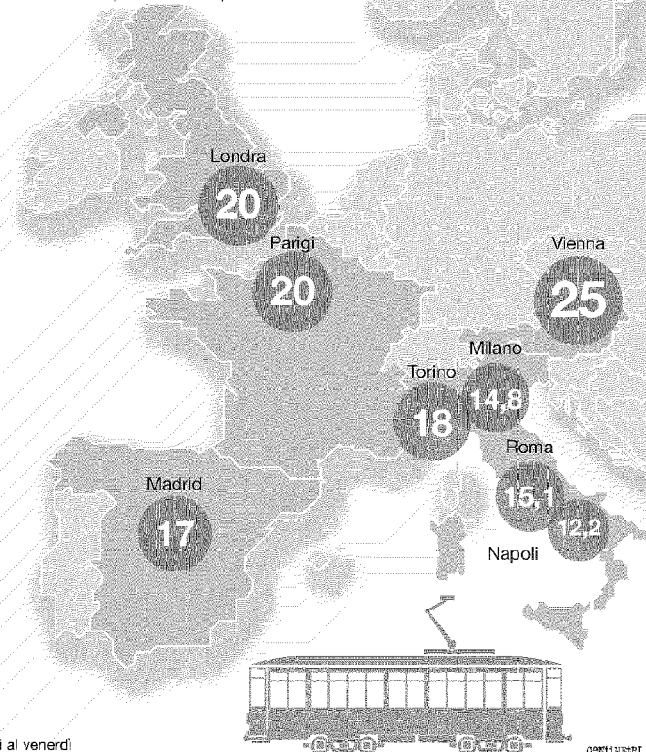


BUS E FILOBUS



LE VELOCITÀ MEDIE DI SUPERFICIE IN ITALIA E EUROPA in km/h

Tutte le linee, 24 ore su 24, fonti Atm e Asstra



Fonte: Comune su un totale di 13 linee di tram, 25 di autobus e 3 di filobus, dalle 7 alle 19 dal lunedì al venerdì

tuale di tutta la rete — dicono all'Azienda trasporti — è di 14,8 chilometri all'ora, che diminuisce in centro per evidenti motivi legati all'urbanistica». Gli interventi riguardano soprattutto i tram. In autunno verrà presentato a Palazzo Marino un piano per rivoluzionare le fermate attorno a Cordusio-Orefici, dove oggi passano 8 linee, alcune fondamentali e molto lunghe come il 14, il 3 o il 12. L'ipotesi è di spezzarle senza creare però troppi disagi a chi le utilizza ogni giorno (solo sul 14 salgono quotidianamente 15mila passeggeri). È già in corso la sostituzione degli ingombranti tram da 35 metri con quelli da 26. Atm sta valutando la possibilità di acquistarne anche di più corti.

Ma intanto, per il Comune, il pedaggio antimog ha avuto un impatto positivo. L'Agenzia mobilità e ambiente di Palazzo Marino ha esaminato 13 linee tranviarie, 25 di bus e 3 di filobus dal lunedì al venerdì e dalle 7 alle 19, le ore di maggior congestione. Il confronto, realizzato tra dicembre e aprile, ha dato «buoni» risul-

tati. Con incrementi delle velocità medie anche fuori dall'area Eco-pass: più 3,51% per i tram, passati all'esterno della Cerchia da 12,8 a 13,2 chilometri all'ora, e più 9,50% per i bus per i quali la velocità è cresciuta da 12,4 a 13,6 km/ora. Secondo lo studio è migliorata anche la regolarità dei tram (+7,1% nella fascia dalle 7 alle 19: dal 90,1% al 97,2%) e dei bus (+7,7%). «Ma siamo ancora sotto le medie delle altre grandi città italiane e europee — dice il consigliere comunale del Pd Aldo Ugliano — servono più corsie riservate perché il mezzo pubblico non sia assediato dalle auto, e bisogna intervenire su un altro grosso problema: il trasporto delle merci, che causa ingorghi e doppie file. Il consiglio comunale ha votato una mozione per limitare il carico e lo scarico nelle ore notturne ma ci sono troppe resistenze da parte dei commercianti».

Anche per Croci le corsie riservate sono una delle mosse su cui puntare: «Con Eco-pass le abbiamo ampliate di 16 chilometri. Entro la fine dell'anno installeremo altre telecamere per proteggere i punti critici e c'è un gruppo di lavoro che sta studiando nuovi percorsi protetti».