



ATM: la Uiltrasporti boccia il nuovo piano invernale dei trasporti

“Nel piano esercizio Atm una scommessa sul gommato errata e in contro tendenza rispetto alle politiche nazionali, ma soprattutto una follia per Messina terza città d’Italia per traffico veicolare”. Dure le parole della Uiltrasporti il sindacato che ha passato sotto la lente d’ingrandimento il nuovo piano dei trasporti dell’ATM in funzione da giorno 1 ottobre.

“ Il cittadino messinese perde mediamente 5,4 giorni l’anno della propria vita nel traffico veicolare cittadino – prosegue la nota – Sono i dati ufficiali di uno studio della

Tomtom Telematics, che vedono Messina come la terza città d’Italia per mole di traffico stradale, code e tempi di attesa, con danni sulla vivibilità delle persone ma anche economici derivanti le per attività pubbliche e private stimati in oltre 10 milioni di euro annui.

Mentre le politiche nazionali si orientano verso la limitazione della presenza veicolare in centro città, con aree pedonalizzate, limitazioni della sosta e incentivi al trasporto su ferro, come anche indicato nelle linee guida del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della città di Messina completato dal prof. Domenico Gattuso ad inizio 2018, la programmazione della mobilità presentata dall’amministrazione De Luca è orientata ad incentivare linee forti di trasporto gommato (Shuttle) e all’eliminazione della linea tranviaria.

SHUTTLE O CORRIERA DI PAESE?

Lo Shuttle si presenta avveniristico nel nome, nei fatti resta una navetta su gomma, piccola e insufficiente nella capienza. Presentata come l’elemento di forza del nuovo piano esercizio di ATM, rischia di essere una scelta politica sbagliata ed in contro tendenza con le logiche nazionali di trasporto urbano. La velocità commerciale degli autobus di Tpl nei grandi comuni è stimata in 16,6 km/h, a Messina nel 2017 si attesta a soli 13,5 km/h, ma lo Shuttle, sponsorizzato come navetta veloce “100 minuti per 100 fermate”, dovrebbe percorrere circa 30 km da Faro a Giamplieri con una velocità commerciale di ben 18 km/h, “sfrecciando” nella terza città d’Italia per mole di traffico veicolare. Consentiteci qualche ragionevole dubbio.

La rete di trasporto urbana coperta dalle linee bus (dati Pums 2016) si estende in città per 233 km e in ambito urbano si sviluppano solo 6,2 km di corsia preferenziale in sede protetta, per buona parte non sul tragitto dei 30 km dello shuttle che così rischia di diventare una più modesta corriera di paese, specialmente nelle fasce orarie di punta dei giorni feriali, tra le 8 e le 9 del mattino e le 18 – 19 di sera. In tale contesto, che va ben oltre la inciviltà delle doppie file di certo malcostume da contrastare, ma che è insito nella conurbazione e nella struttura della viabilità e delle arterie cittadine, appare chiaro che predisporre una linea forte su gomma come perno del futuro trasporto pubblico cittadino è rischioso e di certo fuori dalle logiche delle politiche di trasporto nazionali finalizzate a decongestionare il traffico veicolare dei centri urbani.

Per questo la scelta dello Shuttle non convince, specialmente in assenza di necessarie corsie preferenziali, ma soprattutto nella prospettiva a breve termine della sospensione del servizio tranviario paventato entro il 2019 prima di realizzare alternative di trasporto urbano su ferro. Il 6 ottobre si parte rivoluzionando tutto con discutibile fretta ed in mancanza di integrazione a sud con la Metroferrovia di Trenitalia, che dovrebbe servire un bacino di oltre 110 mila cittadini delle I II III circoscrizioni, si annuncia entro un anno la sospensione del servizio tranviario che opera da interscambio e nel bacino del centro città servendo la IV e V circoscrizione che contano assieme oltre 95 mila cittadini, e si ipotizza quindi che tutta questa mole di utenza si riversi unicamente sulla gomma, forse pubblica ma più probabilmente temiamo privata.

Nell’ora di punta del mattino, a Messina, l’entità della domanda complessiva di Trasporto pubblico ammonta a circa 34 mila spostamenti che salgono a 45.400 per l’ora di punta meridiana, con un volume di traffico interno all’area urbana pari a 36.400 spostamenti in buona parte incentrati nell’area di incidenza del tram mentre la percentuale del trasporto con mezzo privato

resta altissima (dati PUMS 2018).

IL TRAM

Giustificare la scelta dell'eliminazione del Tram per convenienza economica è mera propaganda, esempio di una politica che va contro la natura sociale del servizio pubblico, il quale non nasce per fare business e su tale principio non può reggersi con regole di mercato in nessuna realtà italiana, motivazione invece con cui l'amministrazione De Luca, producendo dati discutibili e tutti da verificare, continua a ridurre tutti i servizi e di conseguenza il personale di ATM.

La dotazione nazionale di infrastrutture di Tpl su ferro cresce di anno in anno, in controtendenza a quanto detto dall'amministrazione comunale, l'estensione della linea tranviaria aumenta in Italia del 4,6% (Istat) nel 2017, Firenze ha recentemente inaugurato i primi 7,4 km di linea tranviaria a cui a breve se ne aggiungeranno altri 10 Km, la città di Palermo ha inaugurato nel 2017 ben 4 linee di tram per complessivi 17 Km e prevede di realizzarne altri 29, da integrare con la realizzazione dell'anello e del passante ferroviario che si aspetta da molti anni. Di certo la linea ferrata messinese ha i suoi difetti progettuali, le vetture risultano da sempre di costosa manutenzione, ma vi sono già intercettate risorse adeguate pari a 11,4 milioni di euro dalla delibera CIPE del 22 dicembre 2017 del Ministero delle Infrastrutture per "Rinnovo e upgrading infrastrutturale della rete tranviaria" tra le fermate di Municipio e Bocchetta e per la manutenzione necessaria a passare dalle attuali 8 vetture utilizzabili a 12 mezzi efficienti per i quali sono anche destinati tra i fondi POC Metro, 5,5 milioni per il Revamping delle vetture del Tram. C'essere il servizio vorrebbe dire perdere queste risorse non stornabili per altri usi, come vorrebbe fare l'amministrazione (risanamento) ma sarebbe una follia incomprensibile prima di avere pronta un'alternativa credibile di trasporto su ferro.

QUALE STRATEGIA?

Nei piani legati alla mobilità cittadina fin qui presentati non si vede di certo una logica né funzionale né tantomeno ambientalista di questa amministrazione. In Italia sale a 36,5 metri quadri ogni 100 abitanti la dotazione di aree pedonali e a 19,4 km ogni 100 km quadrati la densità delle piste ciclabili. In città restiamo a numeri drasticamente più bassi con 7,1 km complessivi di piste ciclabili, in buona parte in pessime condizioni di utilizzo, e nell'insieme si registra una estesa di aree pedonali pari a 51.527 mq e di strade pedonali di 1,5 km (dati Pums).

Viene da chiedersi, dati alla mano, se questa amministrazione abbia in programma di adeguarsi alle medie nazionali in materia di mobilità sostenibile, dare ai cittadini una città a misura di pedone e di pendolare, realizzando progetti di mobilità per decongestionare il centro e rendere più vivibile la città risultata nel 2017 all'88esimo posto nella classifica de "Il Sole 24Ore" o si voglia concentrare tutto sulla gomma, come sembra evidente dalle prime non condivisibili scelte presentate con un piano esercizio bocciato dal sindacato confederale non in maniera pregiudiziale, come sostenuto dal presidente del Cda di Atm, ma nel merito dei progetti su numeri e dati di un disegno di mobilità cittadino per il quale dal 28 giugno ci siamo resi disponibili al confronto con l'assessore Mondello che ancora oggi non ha ritenuto opportuno coinvolgere il sindacato.

Un confronto non di forma ma di sostanza che reputavamo necessario per condividere un'idea di mobilità cittadina ed entrare nel merito anche del futuro dei fondi di "Agenda Urbana", oltre 2,5 milioni per la realizzazione della linea con corsia dedicata ai bus elettrici, dei fondi stanziati dal Ministero dell'ambiente 1.365.260 euro per il progetto percorsi Casa-Lavoro e Casa - Scuola per favorire l'uso dei mezzi pubblici e la bici con abbonamenti agevolati per il TPL.

Un confronto sullo stato dell'arte dei fondi PON Metro che rientrano nel Documento Strategico "Messina Città Metropolitana.

Nei fondi PON Metro, circa 14,5 milioni di euro, in cui sono inclusi una serie di Progetti che, in linea con gli orientamenti normativi e con l'affermarsi di nuove opportunità tecnologiche nel campo delle Tecnologie dell'Informazione e Comunicazione (TIC), sono stati elaborati in anni recenti con il fine di migliorare alcune componenti del sistema Trasporti-Territorio urbano ed in particolare proprio gli interventi in questione che sono contenuti nell'Asse 2 "Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana".

Ma l'amministrazione cammina da sola ed il confronto con le parti sociali resta un optional fastidioso. Tuttavia, ci auguriamo che i 3.286.934 utenti messinesi che nel 2017 hanno apprezzato e usato i mezzi ATM non si disaffezionino all'uso del mezzo pubblico, questo sarebbe il vero danno alla città, al di là di ogni bilancio economico”.