Lettera aperta dell'Automobile Club Milano al futuro Sindaco di Milano

NON ESISTE SOLO IL PROBLEMA DELL'AREA C

E' indispensabile un impegno su un programma per la mobilità nell'area metropolitana

Il "come" migliorare il sistema della mobilità rimane una questione "aperta" e, per certi versi, "divisiva". Così nei programmi elettorali si tende spesso a sfumarla se non a ignorarla.
Il sostanziale silenzio sul tema, o la marginalità con cui lo si è affrontato (vedi dibattito su Area C sì, Area C no, Area C allargata) rende urgente porre ai Candidati Sindaco alcune questioni, nodali per tutti i cittadini e, tra essi, per i 45 mila iscritti dell'Automobile Club Milano.

Premesso che migliorare il sistema della mobilità costituisce per Milano come città metropolitana un punto programmatico di grande rilevanza per gli effetti di carattere sociale, economico, culturale e come tale è percepito tra le priorità poste dai cittadini in tutte le indagini relative alla scala dei bisogni, Automobile Club Milano, tramite la propria Commissione Mobilità, richiama l'attenzione su alcuni programmatici.

- **La dimensione del problema a scala metropolitana**

La dimensione del problema della mobilità è evidente che supera la scala municipale sia per quanto riguarda gli aspetti della congestione stradale, sia per le questioni di natura ambientale. L'esigenza di avere un sistema urbano interconnesso tra Milano e le città che le fanno corona comporta che un candidato Sindaco della Città Metropolitana dovrebbe indicare con quali strumenti la rete dei trasporti debba essere pianificata, programmata e governata in termini unitari, anche istituendo un'Autorità Metropolitana dei Trasporti.
Come in tutte le grandi città del mondo questo darebbe la chiara percezione della nuova realtà istituzionale. Occasione per rileggere il tema della mobilità in questa dimensione urbana potrebbe essere la revisione alla scala metropolitana, del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile PUMS adottato (ma non approvato) dalla Amministrazione uscente, che presenta una metodologia molto innovativa in quanto si basa su un serrato confronto fra progettualità e costi sostenibili. E' necessario far funzionare ad un adeguato livello di prestazioni (vedasi esperienza durante Expo) il trasporto rapido di massa (servizio ferroviario) come rete portante di un sistema integrato competitivo di mobilità.

- **Il ruolo urbanistico e trasportistico dei centri di interscambio modale**

Nella Città Metropolitana di Milano, lungo le direttrici del Servizio ferroviario regionale e suburbano, la distribuzione delle funzioni insediative, in particolare residenziali, terziarie e di servizi, è tale che, nelle ore di punta, si hanno su Milano spostamenti fortemente concentrati e al limite della capacità offerta, e si registra un forte sottoutilizzo in direzione opposta. Rafforzare i servizi attorno alle stazioni ferroviarie, così da incentivarne il ruolo di centri di interscambio modale, comporta la necessità di prevedere nelle stazioni, oltre adeguati parcheggi e corrispondenza con il trasporto di superfice, tutti gli ulteriori servizi atti a garantire la copertura del cosiddetto "ultimo miglio", con la dotazione di servizi taxi, *car* e *bike-sharing*, servizi navetta aziendalmente dedicati verso i centri di produzione.
Per ottenere questo occorre impegnarsi per una politica urbanistica, condivisa con i Comuni della Città Metropolitana, tesa a favorire un'inversione di tendenza di funzioni e di attività, soprattutto direzionali e terziarie, e a rafforzare un sistema insediativo policentrico riequilibratore di una centralità, altrimenti congestiva.

- **La correlazione del sistema dei trasporti con la struttura degli insediamenti**

L'assetto urbanistico di una città è da sempre correlato al sistema dei trasporti, così che le nuove potenzialità di trasformazione urbana (oltre 4 milioni di metri quadrati degli scali ferroviari, area Expo, ex Macello, Bovisa, Porto di Mare, Ortomercato), oltre quelle della Città della Salute a Sesto San Giovanni, pongono il problema di quali grandi funzioni urbane (università, ospedali, edilizia sociale, parchi metropolitani) debbano meglio essere collocate in aree privilegiate da investimenti sociali che ne hanno garantito grande accessibilità. Il nuovo mandato amministrativo è l'occasione per delineare con carattere di priorità un vero, nuovo Piano strategico Metropolitano, capace di affrontare questa centrale questione di sviluppo urbanistico, forti della condivisione con gli altri Comuni della Città Metropolitana.

- **Il permanere del ruolo sociale ed economico della motorizzazione privata**

Nonostante Milano vanti tra le città italiane il miglior rapporto tra l'utilizzo del trasporto pubblico (50%) e il trasporto privato, è innegabile che questo valore si riduca rapidamente più ci si inoltra nella Città Metropolitana, e renda necessario estendere all'area metropolitana i caratteri prestazionali della rete del trasporto urbano, valorizzando il ruolo di interscambio delle stazioni ferroviarie, prolungando alcune linee metropolitane, riqualificando le linee tranviarie extraurbane esistenti, ecc.
Ciò non contrasta con il giusto riconoscimento della funzione sociale dell'auto privata, utilizzata in grande misura da famiglie a medio e basso reddito, che hanno trovato condizioni insediative di minor costo fuori città, in insediamenti rispetto ai quali i costi del trasporto pubblico risultano socialmente insostenibili.

- **Le componenti plurime all'inquinamento**

Premesso che le misure adottate in questi ultimi anni, per quanto insufficienti a consentire stabilmente il rispetto dei limiti di qualità dell'aria, hanno comportato sensibili miglioramenti per tutti i principali inquinanti dell'area urbana, va ribadita l'inadeguatezza di contrastare il fenomeno con misure restrittive del traffico, soprattutto se applicate a porzioni limitate della città, siano esse contenute entro i Bastioni o entro la circolare 90-91. Tutta la comunità scientifica, infatti, conferma che occorrono interventi coordinati estesi perfino oltre l'area regionale. Per dare un segnale in questa direzione, e non mantenersi in politiche illusorie (limitazione del traffico, targhe alterne, domeniche a piedi, ecc.) la Città Metropolitana di Milano ha l'onere di proporre politiche ambientali tese a consolidare interventi che abbiano la capacità di coinvolgere le altre Città Metropolitane e le Regioni del Nord Italia, non limitandosi a logiche di settore, ma operando incisivamente su tutte le attività che contribuiscono all'insorgenza del fenomeno.

- **Le componenti plurime al fenomeno della congestione del traffico**

L'Area C ha prodotto una riduzione del traffico nell'area urbana centrale ed in altre parti interne alla città, ma non consente nelle aree più esterne e disagiate di fare a meno del mezzo individuale. La congestione si contrasta non ampliando il perimetro dell'Area C, che tra l'altro farebbe aumentare il traffico interno.
Una consolidata tecnica internazionale, che da tempo ha consentito a tutta l'Europa di convivere con il traffico urbano, non punta mai su un solo intervento, ma mette in atto un ventaglio di provvedimenti mirati, oltre quelli riguardanti un sistema integrato di trasporto pubblico: sistemi di circolazione canalizzata, realizzazione di parcheggi in struttura -per residenti e traffico operativo-, aree residenziali (*woonerf*), zone 30, politica della sosta, contrasto del fenomeno delle auto in doppia e tripla fila, tariffazione graduata in relazione alle diverse aree della città, articolata in funzione della domanda dei residenti e dei domiciliati.

- **La strategia per la sicurezza e per ridurre i morti sulle strade**

Se i fattori che influiscono sull'incidentalità sono certamente dovuti al comportamento (oltre l'80% degli incidenti sono dovuti al fattore umano), sulla riduzione della gravità degli incidenti influiscono soprattutto le condizioni d'urto (velocità e tipologia d'impatto) e la capacità di protezione dei veicoli, cresciuta per le auto significativamente a partire dagli anni 90, ma non riferibile ai pedoni, ai motociclisti e ai ciclisti. L'analisi delle statistiche degli incidenti induce a ritenere che, nei prossimi anni, senza interventi mirati, il numero di decessi stradali, dei cosiddetti utenti "deboli" (pedoni e ciclisti, ma anche motociclisti), non solo diminuirà, ma potrebbe anche aumentare. Il controllo sul rispetto delle regole deve riguardare tutti (automobilisti, motociclisti, ciclisti e pedoni) senza particolari tolleranze, né eccezioni per i comportamenti che esaltano i fattori di rischio.
Milano ha investito molto sul *bike sharing* e su piste ciclabili (che purtroppo se non collegate l'una con l'altra poco producono in termini di sicurezza), ma poco o nulla si è fatto per la rete stradale urbana che, per quanto si limiti il traffico, ospita e ospiterà milioni di spostamenti al giorno. Ragione vuole che per la sicurezza occorra impostare una decisa azione di riqualificazione della rete: più le strade sono funzionalmente inadeguate, con fondi stradali in molti casi precari, più producono morti e feriti.

- **Le azioni per ridurre il "rischio pedoni"?**

È noto che in avvicinamento ai passaggi pedonali l'indicazione del limite dei 50 o 30 km/h non è sufficiente, in quanto tali limiti sono solo valori da non superare. Ne consegue che gli avvicinamenti ai passaggi pedonali (tutti, non solo quelli dove sono già avvenuti incidenti) dovrebbero segnalare in modo inequivocabile l'obbligo di rallentamento e successivamente l'obbligo di fermarsi, analogamente ai segnali di "stop" per tutelare il pedone che ha la precedenza. Per quanto riguarda la visibilità, è necessario che, prima del passaggio pedonale, venga garantito uno spazio laterale privo di qualsiasi ostacolo alla visibilità (alberi, pali, cartelli di qualsiasi tipo, veicoli parcheggiati anche momentaneamente) di almeno 35 metri se la velocità massima consentita è 50 km/h e di almeno 16 metri se la velocità consentita nella zona è 30 km/h.

- **La distribuzione urbana delle merci**

Se la quota di traffico nella distribuzione urbana delle merci non è particolarmente elevata, viceversa gli effetti moltiplicativi della congestione e dell'inquinamento sono di gran lunga superiori e crescono in termini ulteriormente moltiplicativi in funzione del livello complessivo di congestione. La necessità di prevedere e disporre di una sosta di breve durata per le operazioni di carico-scarico (che deve trovare possibilità di sostare nel minor tempo possibile e nell'immediata prossimità dal luogo di destinazione della merce) si scontra con il fabbisogno di sosta a rotazione e di sosta destinata ai residenti. Il problema tende ad aggravarsi progressivamente di più in relazione alla politica di estensione della regolamentazione della sosta.

Consapevoli della necessità di un coordinamento con e tra gli operatori, una politica di *city logistics* deve includere un insieme di misure, di carattere infrastrutturale ed organizzativo, di *pricing* ed incentivazione, di regolamentazione e di gestione. Assumono una decisiva importanza la realizzazione di piattaforme logistiche urbane, così come l'operare restrizioni sui tempi di carico/scarico e la regolamentazione degli orari di accesso.

- **I costi del trasporto pubblico e la scarsità delle risorse**

Il trasporto pubblico in Italia, ed anche a Milano, assorbe una quantità di risorse pubbliche mediamente molto più alta del resto d'Europa, a causa dell'effetto combinato di basse tariffe e di alti costi di produzione (cfr. la recente ricerca CDP). L'Europa raccomanda di gestire il problema attraverso gare realmente competitive per l'affidamento dei servizi, cosa finora mai avvenuta. In questo senso va valutato attentamente il progetto di fusione Trenord - ATM che sembra decisamente muoversi in controtendenza con caratteristiche fortemente anti competitive. Si tenga infine conto che le modalità di finanziamento delle nuove linee metropolitane 4 e 5 aggraveranno molto nei prossimi anni gli oneri per il Comune incidendo sulla futura disponibilità di risorse.
E' necessario e urgente adeguarsi alle esperienze europee più di successo, che hanno visto forti riduzioni degli oneri del sistema attraverso decise azioni di messa in gara dei servizi urbani e regionali. Analogamente una attenta riflessione va fatta sui costi e sui benefici delle eventuali nuove metropolitane o del prolungamento delle attuali.

AUTOMOBILE CLUB MILANO

Il Presidente
Ivan Capelli

Il Consiglio direttivo
Marco Coldani, Geronimo La Russa, Pietro Meda, Enrico Radaelli

La Commissione Mobilità
Cesare Stevan (Presidente), Alberto Ansaldi, Aldo Bardusco,
Angelo Caldarini, Gian Paolo Corda, Franco De Angelis,
Michele Giugliano, Giorgio Goggi, Antonio Migliacci,
Marco Ponti, Paolo Redaelli, Lorenzo Rosti Rossini,
Edoardo Rovida, Chiara Somaré, Giorgio Spatti