

L'Expo, la crisi, la congestione, l'inquinamento.....

## Ragioniamo di mobilità a Milano

### *Le premesse*

-congestione ed inquinamento hanno da tempo superato ogni soglia(civile ed economica) di sopportabilità per la città;

-la crisi economica pone il problema di offrire un'adeguata ed alternativa offerta di trasporto pubblico non solo a quanti già oggi non ce l'hanno, ma anche a tutti coloro che dismetteranno l'uso del mezzo individuale(almeno per una parte dei propri spostamenti);

-la scadenza, che pur molte volte appare virtuale, dell'Expo ha messo sul piatto la necessità di adeguare la dotazione di infrastrutture agli standards di una moderna metropoli dell'occidente(talora anche con qualche confusa ambizione competitiva), di reperire le risorse necessarie al riguardo, di garantire tempi ristretti(o perlomeno accettabili) di realizzazione delle opere.

E' cioè necessario fare ora ciò che non si è fatto negli ultimi 20-30 anni(anche se se ne è parlato molto e talora anche bene).

### *Cosa fare e in che modo*

Non esistono nel settore singoli interventi in grado da soli di produrre risultati che non siano poi rapidamente riassorbiti dall'inadeguatezza del sistema complessivo(vedi recente esperienza ecopass).

I problemi della mobilità vanno affrontati con un insieme di **interventi e provvedimenti**(amministrativi ed organizzativi) **coordinati e compatti**(una volta si diceva organici).

Non tutti gli interventi infrastrutturali enunciati nelle dichiarazioni per l'Expo hanno la stessa priorità e fattibilità(graziosi, ma non indispensabili i canali navigabili, controproducenti gli insediamenti immobiliari non adeguatamente supportati da servizi di trasporto rapido di massa in grado di assorbire la domanda di trasporto generata).

Due sono gli ambiti di intervento su cui giocare una riorganizzazione complessiva della mobilità:

#### **A) l'adeguamento della rete e delle prestazioni del trasporto rapido di massa costituito dai sistemi ferroviari e dalle linee metropolitane esistenti e progettate:**

-per le ferrovie molte delle opere necessarie a trasformarle appunto in un moderno trasporto rapido di massa(grande metropolitana regionale) sono state finalmente

(dopo 30 anni)completate(passante).Si tratta ora di passare dall'attuale degrado del servizio ad un nuovo modello di esercizio(cioè nuove soluzioni organizzative già indicate da tempo) che ne consenta la trasformazione delle prestazioni e degli stessi costi unitari di produzione(condizione quest'ultima necessaria per implementare l'offerta e finanziare gli investimenti).

-per le metropolitane si tratta di completare la rete su quelle direttrici del territorio metropolitano che oggi non vedono la presenza di impianti fissi su cui poter attestare il traffico in penetrazione nell'area più urbanizzata(cinque anni possono essere sufficienti per completare i lavori,e comunque si tratta di procedere per lotti funzionali da mettere subito in esercizio).

-per gli altri servizi costituiti dall'offerta di servizi su gomma si tratta anche in questo caso di provocare,attraverso le gare previste dalla UE,lo sviluppo di nuovi modelli organizzativi che consentano una riduzione dei costi unitari(e quindi una maggiore offerta) e l'introduzione anche di nuove tipologie di servizio(minibus a chiamata etc.).

*Si tratta in sostanza di garantire un'accessibilità diffusa sul territorio dell'area metropolitana appoggiata ad una rete portante di impianti fissi(ferrovie e metropolitane)ad elevate prestazioni,su cui attestare l'offerta di ogni altro tipo di servizio(autobus di linea e mezzi individuali,servizi a chiamata,auto elettriche a noleggio,biciclette etc.)*

## **B) l'adozione di politiche del traffico e dell'uso del suolo pubblico che determinino una riduzione significativa della congestione e dell'inquinamento**

Con un'offerta adeguata di trasporto pubblico(vedi A) e gli strumenti ormai messi a punto dalla disciplina e dalle indagini condotte sull'area milanese è oggi possibile abbattere e ricondurre a soglie accettabili una quota significativa del traffico veicolare attraverso un sistema articolato e coordinato di provvedimenti di regolazione degli accessi,della sosta e della circolazione.

In alternativa alla attuale tassazione della proprietà del veicolo,si tratta di attivare oneri disincentivanti degli usi più onerosi per la collettività(**i cui proventi saranno poi da utilizzare per finanziare i fabbisogni di mobilità e l'offerta di servizi alternativi al riguardo**).

-l'estensione generalizzata della sosta a pagamento con soluzioni articolate e diversificate per area territoriale,categorie di utenti e tipologie di veicoli;

-la tassa di ingresso(ora ecopass) v'è rilanciata in modo meno confuso,estendendola ad un'area più vasta,ma anch'essa v'è articolata e diversificata,finalizzandola in modo più esplicito a disincentivare e/o incentivare le diverse componenti del traffico.

-una politica di city logistic di regolazione della raccolta e distribuzione urbana delle merci(la quota del traffico merci sul totale è oggi a Milano del 20%,ma gli effetti sulla congestione e l'inquinamento sono di gran lunga superiori) che da una parte consenta di contenere tali impatti,ma che anche,proprio per questo, oggi è anche in grado di garantire agli operatori del settore migliori prestazioni e maggiore economicità.

Anche in questo caso sono necessari provvedimenti articolati ,con orari di ingresso diversi per filiere,trattamenti diversi tra conto proprio e conto terzi,una distinzione chiara tra artigiani e trasportatori,un 'uso diverso degli incentivi al rinnovo dei veicoli.

g.Spatti/19 marzo 2009