

Le proposte di Fiab CICLOBBY sulla mobilità sostenibile

Milano, 2006

Alcune riflessioni sul dibattito in corso

Premessa

(Nel 2006 il Sindaco era Letizia Moratti e l'Assessore al Traffico Edoardo Croci e avevano avuto il merito di porre in modo concreto la questione della pollution charge cercando una risposta, sino ad ora mai tentata nella nostra città, decidendo di affrontare l'emergenza milanese attraverso la riduzione delle emissioni inquinanti (pollution) istituendo l'Ecopass. ndr)

(...)

Riteniamo comunque che occorra valutare aspetti positivi e negativi delle misure proposte (Ecopass, ndr), le possibili alternative per incidere seriamente su un problema che una larga parte della cittadinanza avverte come fondamentale per la propria vita presente e futura.

E' opportuno prendere le mosse da una considerazione all'apparenza banale: **TRAFFICO (congestion) e INQUINAMENTO (pollution) sono problemi distinti, anche se correlati.**

Sono *correlati* nel senso che l'inquinamento urbano risulta prodotto in una misura intorno al 75% dalle emissioni dei veicoli, e dunque dal traffico (nella quota restante un ruolo importante hanno le emissioni degli impianti di riscaldamento).

Ma sono altresì problemi *distinti* perché se pure, paradossalmente, i veicoli funzionassero con acqua di mare ed emettessero unicamente ossigeno puro aromatizzato con il delicato profumo del risotto allo zafferano, resterebbero comunque da affrontare tutti gli altri aspetti legati al congestionamento da traffico: rumore, incidentalità, occupazione degli spazi e degrado dello spazio urbano, incidenza sui tempi di lavoro e di non lavoro, costi sociali e costi individuali che nessuna auto ad emissione "zero" può eliminare e che gravano pesantemente sulla qualità della vita dei cittadini e addirittura sulla loro aspettativa di vita (le statistiche parlano di 800 morti l'anno solo come effetto dell'inquinamento urbano).

A ciò si aggiunge un ulteriore aspetto.

Poiché l'inquinamento – ma sarebbe meglio parlare al plurale, essendo multipli gli agenti inquinanti (gas, idrocarburi, rumore...) e non limitabili solo alle famigerate Pm10 del particolato fine – non si lascia arrestare dai confini amministrativi di un Comune, è evidente che **la gestione delle politiche ambientali** (in particolare quanto alla soglia di tollerabilità degli inquinanti all'interno di una determinata area) **non possa essere solo municipale.**

In questo senso, quindi, la proposta di una *pollution charge*, che distingue il contributo economico dovuto in base al carico inquinante dei veicoli (classificazione Euro 0, 1, 2, etc.), all'interno di un'area della città di Milano, e solo entro alcune fasce orarie, presta il fianco ad obiezioni abbastanza rilevanti: cioè di costituire una risposta parziale e di limitata efficacia al problema "pollution".

Proprio in relazione ai limiti sopra ricordati sembrerebbe poter avere un maggiore impatto un sistema di road pricing (la cd. *congestion charge*), accompagnato da una tariffazione della sosta estesa all'intera città (cd. *park pricing*). **La *congestion charge*, a differenza della *pollution charge*, colpisce il traffico circolante sulle strade all'interno di una determinata area e ha il vantaggio di non dipendere dalla classe inquinante del parco veicolare** (con ciò si può dire che essa risponde meglio all'esigenza di considerare traffico e inquinamento come problematiche distinte). Il *park pricing*, poi, permette una tariffazione molto precisa e selettiva, nel senso che può essere modulata: cioè più cara nelle zone maggiormente dotate di mezzi pubblici, dove maggiori sono le alternative di trasporto, più leggera nelle zone meno servite dai trasporti pubblici, con agevolazioni ed esenzioni altrettanto mirate (es. veicoli del *car sharing*). Chiaramente, l'adozione di un sistema diffuso di *park pricing* richiede che si adotti un controllo efficace e non episodico della sosta selvaggia, anche per quanto riguarda il carico/scarico merci.

Ma, per non perdere di vista l'obiettivo finale e tenendo conto che, sin qui e da molti anni, a parte una vacua fiera di parole, poco o nulla si è fatto di concreto, organico e strutturale a Milano per *invertire* la situazione nella quale ci troviamo, è bene evitare di gettar via il bambino insieme all'acqua sporca.

Ciò a maggior ragione in considerazione del fatto che, volenti o no, **solo le amministrazioni pubbliche** (Regione e Comune, innanzitutto, ma anche la Provincia e fatta salva la residua competenza statale) sembrano dotate dei **necessari poteri di intervento**.

Non si può infatti dimenticare che, lo scorso inverno, 180 cittadini – sia come singoli sia in rappresentanza di comitati e associazioni, tra cui anche CICLOBBY – si sono rivolti alla magistratura con un ricorso in via di urgenza, ex art. 700 c.p.c., per chiedere ad essa interventi immediati, in sostituzione del Comune di Milano e della Regione Lombardia inadempienti agli obblighi di legge (per il solo Pm 10, nel 2005, si sono verificati 151 giorni di sfioramento della soglia critica di 50 microgrammi al metrocubo, contro i 35 giorni massimi di esposizione alle polveri che la normativa comunitaria recepita a livello nazionale ammette; e tali superamenti hanno altresì visto registrare valori giornalieri superiori di due, tre volte a quanto normativamente tollerato), per evitare il pericolo attuale di un danno grave alla salute dei cittadini, dunque di un diritto di rango costituzionale.

Il giudice civile, in primo grado prima e poi in appello, ha respinto il ricorso, non per infondatezza dei motivi, che sono anzi stati in buona sostanza ritenuti sussistenti (determinando anche la decisione del giudice di compensare le spese legali), sia in relazione alla gravità sia alla attualità del pericolo, ma solo in quanto si ritiene vigente un **limite interno della giurisdizione** del giudice ordinario nei confronti delle pubbliche amministrazioni (discendente dalla L. 2248 del 1865, sic!), sicché in questi casi “ci si trova di fronte ad ipotesi in cui la P.A. esercita in parte un vero e proprio potere di supremazia (...) e comunque un potere autoritativo” (*Trib. Milano, Sez. I civ., Galli+177 vs. Comune di Milano + Regione Lombardia, Ord. 1 giugno 2006, Rel. Gandolfi*). Un potere che non ammette sostituzioni.

Da qui, dunque, bisogna partire per un ragionamento che integri e non escluda proposte anche diverse, purché razionalmente e coerentemente tese al raggiungimento di un obiettivo comune, chiaro e condiviso, in tempi non biblici.

Occorre allora smettere di limitarsi, per cinismo o rassegnazione, a tamponare le emergenze e ad alzare gli occhi al cielo in attesa di eventi meteorologici favorevoli: bisogna finalmente intervenire.

Osservazioni e proposte

- 1) E' impensabile uscire dall'attuale situazione di emergenza derivante dall'effetto combinato di traffico e inquinamento se non ***ripensando complessivamente le scelte di mobilità, agevolando innanzitutto quelle a minore impatto.***
- 2) I limiti derivanti dall'attuale modello di sviluppo della mobilità motorizzata e la drammatica emergenza a cui assistiamo richiedono quindi la ***modifica di abitudini individuali*** che non può passare attraverso soluzioni necessariamente diluite nell'arco di molti anni (tale sarebbe ad es. subordinare l'attuazione di interventi più incisivi solo a seguito della costruzione di nuove linee metropolitane).
- 3) Condivisibile l'esigenza di destinare maggiori risorse al ***rafforzamento dei trasporti pubblici***, che devono essere in ogni modo favoriti, anche per rispondere alla crescita della domanda (e a tale proposito si può osservare che è necessario intervenire sia sulla estensione della rete sia, e soprattutto, sul contenimento delle soglie di frequenza delle corse, che non può in ogni caso superare i 10 minuti di attesa: estensione, frequenza, velocità, puntualità e comfort sono criteri che ogni utente adotta, più o meno consapevolmente, per valutare la convenienza della scelta a favore del mezzo pubblico). Ma alcuni interventi, oltre ad essere sostenibili sul piano dei costi, lungi dal richiedere anni, possono essere attuati ***nell'immediato o nel breve periodo***, anche per dare contenuto concreto e costruttivo alla frequente obiezione secondo cui appare necessario ***"prima favorire il trasporto pubblico"*** evitando che essa appaia il dito, l'alibi dietro cui si può celare una volontà di non fare, di non cambiare nulla. Eccone alcuni su cui vorremmo poter avere risposte pubbliche e ufficiali:
 - a. ***Semafori asserviti ai mezzi pubblici***: prima di disporsi al rosso danno la precedenza al mezzo pubblico che sorraggiunge, permettendogli così di proseguire la corsa. Gli impianti a Milano esistono già ma, per incomprensibili ragioni, non sono mai entrati in servizio. E' intenzione del Comune renderli funzionanti? Entro quando?
 - b. ***Corsie preferenziali***: per rendere competitivo il trasporto pubblico migliorandone la velocità commerciale occorre non solo incrementare l'estensione delle corsie esistenti, ma anche sorvegliare che esse non vengano utilizzate e occupate in modo abusivo da altri veicoli. Tale sorveglianza compete al Comune di Milano (Polizia Locale) e appare spesso disattesa.
 - c. ***Integrazione tariffaria***: la vigente normativa regionale già prevede che debba essere adottato un biglietto unico per i mezzi pubblici di Milano e hinterland. Regione e Comune di Milano, principali responsabili dell'attuazione di tale normativa, dicano quali sono i tempi previsti per l'attuazione, assumendo precisi impegni in proposito.
 - d. ***Mezzi di superficie di nuova generazione***: molti dei bus (e dei tram) entrati recentemente in funzione in città su alcune linee urbane sono particolarmente lunghi (Eurotram e bus articolati). Bisogna fare in modo che questi mezzi ad alta capienza trasportistica, che si incagliano facilmente nel traffico, siano favoriti attraverso opportuni provvedimenti che ne agevolino la circolazione protetta, fermo

restando che servono anche mezzi snelli, numerosi e frequenti, ben distribuiti nell'arco della giornata, in grado di soddisfare al meglio la domanda di mobilità.

- e. **Combustibili dei mezzi pubblici:** è possibile essere assicurati in merito al fatto che, su tutti i mezzi pubblici a motore circolanti in ambito sia urbano sia extraurbano, in tutta la Regione Lombardia, siano già in opera le tecnologie idonee a ridurre l'impatto inquinante (motori e combustibili ecologici, filtri antiparticolato)? Su questi temi dovrebbe esserci anche una competenza del Settore Trasporti della Provincia di Milano, in quanto le società delle linee di trasporto pubblico hanno la concessione all'esercizio da parte della Provincia, che indice le gare d'appalto. Quindi, il tutto dovrebbe essere regolato da appositi capitolati. E' possibile conoscere con esattezza lo stato attuale della questione?
 - f. **Prolungamento orari apertura della metropolitana:** l'estensione del servizio andrebbe resa operativa al più presto e in modo stabile, possibilmente non solo nei fine settimana. Negli orari di chiusura, occorre migliorare ed ampliare l'offerta del servizio *Radiobus*.
- 4) Occorre intervenire sulla **logistica delle merci**, favorendo il più possibile l'utilizzo di mobilità a basso impatto, regolamentando gli orari, ad esempio per il carico e scarico delle merci, la raccolta dei rifiuti, e assicurandone l'osservanza, e soprattutto **introducendo progressivamente un sistema di distribuzione delle merci fondato su piattaforme logistiche locali, utilizzo della ferrovia e di mezzi di distribuzione finale elettrici**. Occorre comunque far rispettare le ordinanze già attualmente in vigore concernenti i limiti di circolazione dei veicoli pesanti all'interno della città.
- 5) La realizzazione di nuovi **parcheggi "a rotazione"** deve essere funzionale a localizzazioni di interscambio, meglio se di cintura, con i mezzi di trasporto pubblico e non invece di destinazione finale, soprattutto se all'interno del centro storico (Mura spagnole). Viceversa, la creazione di nuove strutture di parcheggio nel cuore della città, lungi dallo scoraggiare, costituisce un fattore di incentivazione alla penetrazione di ulteriore traffico veicolare. Questa criticità si aggiunge alle obiezioni che in numerosi casi sono state fondatamente sollevate in relazione alla scelta delle localizzazioni in aree di pregio storico e monumentale (tali sono, ad esempio, i casi del parcheggio sotto la Darsena o in piazza Meda). In tale ottica il *Piano parcheggi* approvato dalla precedente Amministrazione comunale richiede di essere profondamente rivisto.
- 6) E' indispensabile condividere e rendere al più presto operativo il **Piano della Mobilità Ciclistica**, impostando le linee di una nuova politica della ciclabilità, nella nostra città sostanzialmente ferma da quasi venti anni, che sia costituita non più solo da progetti e programmi, isolati e disgiunti e spesso destinati a restare solo sulla carta, ma si materializzi finalmente con interventi concreti e realizzazioni che non possono più essere ulteriormente differiti ad attesi. A maggior ragione in considerazione dell'utile contributo che la bici può dare per la riduzione del traffico e dell'inquinamento urbano (e non solo).
- 7) Sulla proposta del ticket, così come declinata fino a questo momento, si può osservare che essa è apparsa caratterizzata da una relativa incertezza dei contenuti tecnici: se manca solidità all'impianto razionale, se vi sono contraddizioni tecniche, il rischio di ricadute sul piano politico, e quindi sulla effettiva sostenibilità della misura, è alto. Ma le conseguenze di una eventuale retromarcia (come pure di un differimento *sine die*) su questi temi sarebbero assai gravi e destinate a durare. Per queste ragioni **la proposta merita adesione e sostegno critico in un'ottica migliorativa**. Gli aspetti critici vanno cioè inseriti in un quadro di valutazioni complessivamente positivo.

- 8) Al di là di una opzione tendenzialmente favorevole, come espresso in premessa, alla adozione di una *misura combinata di congestion charge e park pricing*, i punti che sembrano irrinunciabili su un sistema di tariffazione sono i seguenti:

I. FINALIZZAZIONE. Non si può pensare che si tratti della introduzione di una tassa aggiuntiva, di un'ulteriore vessazione economica. **I proventi del sistema di tariffazione (siano essi derivanti da *pollution charge*, *congestion charge*, *park pricing*) devono essere finalizzati esclusivamente alla mobilità.** Tale finalizzazione deve essere il più possibile *trasparente, chiara e fortemente visibile* perché solo attraverso una verifica, un riscontro permanente della concreta utilità dell'onere sostenuto si può dimostrare alla cittadinanza che "la posta vale la candela" ed è possibile convincere, attraverso la visibilità dei benefici, oltre a quella dei costi, anche coloro che sono oggi più esitanti e scettici, o addirittura contrari. Su questo aspetto di *credibilità* si gioca una grossa parte della sfida e delle ragioni di successo o insuccesso della misura in discussione. La dimensione degli introiti previsti è tale da consentire interventi strutturali molto consistenti ed è dunque fondamentale che essi siano conosciuti con precisione e condivisi in anticipo.

II. RESIDENTI vs. PENDOLARI? Totalmente sbagliata, anche se per fortuna apparentemente superata, è stata l'impostazione data inizialmente alla questione da parte della Giunta comunale di Milano. L'ottica degli interventi non può essere "milanocentrica" e vedere esclusi i residenti dalla applicazione di una misura che avrebbe come unica platea di destinatari quella dei pendolari provenienti dall'hinterland, spesso costretti a utilizzare l'auto privata per le note e antiche inefficienze del trasporto pubblico o comunque per la mancanza di alternative praticabili.

Anche i residenti a Milano devono quindi essere soggetti alle misure destinate a creare un deterrente all'uso massiccio, spesso abuso, dell'auto privata. E si deve tendere al confronto e alla condivisione più ampia con i Comuni esterni alla città e con tutte le altre istituzioni coinvolte (Regione Lombardia e Provincia di Milano). Tenendo conto che queste misure, se pure non determineranno per sé stesse l'uscita dalla emergenza che grava sull'intera Pianura padana, avranno sicuramente l'effetto di modificare le modalità di spostamento a favore di nuove abitudini, così contribuendo a spostare il bilancio della mobilità in una direzione maggiormente sostenibile. Con l'impegno di tutti.

Il documento, proposto dalla presidenza di Fiab CICLOBBY onlus, è stato condiviso dal Consiglio Direttivo dell'associazione il 16 novembre 2006.