13 febbraio 2014

Carissimi,

non ero in letargo, solo un po’ in apnea dovendo occuparmi della vicenda “progetto Via d’Acqua-Expo 2015” (tutt’altro che chiusa), alla quale dedicherò in futuro un po’ di spazio perché costituisce un caso-scuola per i teorici della partecipazione e informazione dei cittadini; e anche perché vorrei trovare risposta a questa banale domanda: se un’opera legata ad Expo e davvero importante per Milano come la M4 non viene realizzata, perché un’altra opera sostanzialmente inutile per Milano, come la Via d’Acqua, deve invece essere realizzata a tutti i costi?

Una cosa è certa: a Milano non puoi distrarti un attimo, ne capitano di tutti i colori. Eppure c’è qualcosa di sottile e profondo che lega notizie ed eventi apparentemente distanti fra loro.

**Referendum**. Nel 2011 i milanesi avevano votato e approvato cinque referendum cittadini, il primo dei quali proponeva di rilanciare la “rivoluzione” avviata il 2 gennaio 2008 (introduzione per la prima volta del pedaggio urbano “Ecopass”, lancio di BikeMi, ecc.) sotto forma di congestion charge da estendere progressivamente oltre la cerchia dei Bastioni. L’Amministrazione comunale ha assunto l’impegno a realizzare tutto ciò con una delibera di Giunta nel 2012. Poi, più nulla. E’ di poche settimane fa l’annuncio da parte del sindaco Pisapia di un referendum cittadini per decidere come spendere 65 milioni di euro ricavati dalla cessione di una quota A2A. Bene: le consultazioni dei cittadini sono sempre un indice di “salute pubblica”, come leggiamo all’ingresso del municipio di Augsburg. Ma intanto, in attesa di futuri referendum, non sarebbe meglio iniziare a rispettare quelli già svolti, attuando quanto richiesto dai cittadini?

“**Il traffico non è più un problema?**”. Così la pensa l’attuale [Amministrazione](http://www.metaphor.it/mail/lt.php?id=cEQDVF1MBAYKS1NRUgMF). Se ci si riferisce alla sola zona dei Bastioni, nella quale - come puntualmente previsto dai referendum, in base alle analisi sviluppate al tempo di Ecopass - la congestion charge ha ridotto il traffico di oltre il 30%, l’affermazione sta in piedi. Ma dovendo governare un’intera città e non solo il suo centro storico, sorgono i primi dubbi.

Anche perché – non dimentichiamo – ridurre il traffico privato significa ridurre lo smog. Cioè tutelare la salute dei cittadini. Gli studi condotti da AMAT sul black carbon (la componente organica più pericolosa per la salute umana, contenuta nel particolato atmosferico che inaliamo ogni giorno camminando per strada) dimostrano che la congestion charge ha dimezzato le concentrazioni di questi veleni nel centro storico. Solo nel centro storico, però. Tradotto: un cittadino (bambino, anziano) residente fuori Area C respira un’aria velenosa il doppio rispetto a chi vive e respira in centro città. Tutto questo ha conseguenze puntuali e precise sulla salute umana, come spiegano importanti medici come [Pier Mannuccio Mannucci](http://www.metaphor.it/mail/lt.php?id=cEQDVVRMBAYKS1NRUgMF) e [Paolo Crosignani](http://www.metaphor.it/mail/lt.php?id=cEQDVVVMBAYKS1NRUgMF).

A meno che non si voglia ufficializzare l’esistenza di due distinti “diritti alla salute” - uno per chi vive in centro, l’altro per chi abita in periferia…

“[**Meno auto in sosta, più piste ciclabili**](http://www.metaphor.it/mail/lt.php?id=cEQDVF1MBAYKS1NRUgMF)”. Detta così suona bene: se si riduce il numero di stalli riservati alla sosta veicolare lungo le strade urbane, si recupera spazio per realizzare nuovi itinerari ciclabili. Possibilmente protetti, e possibilmente al di fuori del centro storico. Ma qualcosa non torna: se davvero si vuole recuperare spazio urbano sottraendolo alla sosta “parassitaria” delle auto, per quale ragione dal 2013 l’Amministrazione ha deciso (per la prima volta) di concedere abbonamenti mensili o annuali a tariffe ribassate (da metà a un quarto del costo ordinario) in tutti gli spazi di sosta a pagamento compresi fra la circonvallazione esterna e il confine urbano? Abbonamento significa “[fidelizzazione](http://www.metaphor.it/mail/lt.php?id=cEQDVVZMBAYKS1NRUgMF)” del cliente: se mi abbono, userò sempre lo spazio per sostare il mio veicolo. Siamo di fronte alla sperimentazione *in vivo* della “teoria del caos”, oppure è solo la conferma che esistono due concezioni di città distinte e separate (il “centro” e il “resto del mondo”)?

**Il buco nascosto.** *“Inutile proporre l’estensione di Area C: non ci sono risorse per farlo”.* Ecco un argomento concreto. L’estensione della congestion charge impone un adeguato e preventivo potenziamento della rete di trasporto pubblico nell’area urbana interessata. Siamo in una fase di crisi; per racimolare 13 milioni di euro/anno l’Amministrazione ha preso misure gravemente impopolari come l’aumento degli abbonamenti ATM, che colpisce la popolazione che usa il trasporto pubblico invece del mezzo privato (e infatti, per la prima volta, si è invertito il trend di crescita continua degli abbonamenti, avviato nel 2008 con Ecopass). Dove trovare le risorse necessarie per ampliare la zona protetta dal traffico? Ma anche qui, c’è qualcosa che non quadra. E non si tratta solo di teoria economica (il cash flow garantito da un’area di pedaggio estesa garantirebbe la sostenibilità dell’investimento iniziale), ma di conti che non tornano.

Da un’inchiesta di due giornalisti che non hanno smesso di fare domande, apprendiamo che la mancata riscossione della sosta a pagamento al di fuori dei Bastioni procura, alle casse comunali di Milano, un [buco di almeno 30 milioni di euro/anno](http://www.metaphor.it/mail/lt.php?id=cEQDVVdMBAYKS1NRUgMF). In altre parole: al di fuori della solita isola felice del centro storico, l’Amministrazione – dopo aver speso soldi per pianificare gli ambiti di sosta regolamentata, tracciare righe, installare segnaletica verticale - dovrebbe ricavare 40 milioni di euro/anno, invece ne incassa solo 8. Perché? Semplice: perché non esistono controlli, delegati ad ATM attraverso gli accertatori della sosta. E’ la classica ricetta italiana che distrugge il rapporto fra cittadino e istituzioni: stabilisco le regole, ma non ne controllo il rispetto.

Oltre 30 milioni di euro/anno! In cinque anni significano almeno 150 milioni di euro: abbiamo trovato le risorse per estendere Area C! Che senso ha aumentare gli abbonamenti ATM ad anziani e studenti, se prima non si risolve questo nodo, anzi questo buco?

**Car sharing/caos sharing**. Il car sharing liberalizzato è stata una intuizione valida, soprattutto svincolato da stazioni di ritiro/consegna del mezzo. Penso soprattutto (scusate l’insistenza) a chi abita in zone periferiche poco servite dalla rete ATM, soprattutto di sera, soprattutto se donna. Il car sharing, in linea teorica, può ridurre il bisogno di possedere un’auto privata e quindi può contribuire a ridurre il tasso di motorizzazione urbana. Molto dipende però dal modo in cui questa misura viene inserita, insieme ad altre, in una strategia coerente di governo della mobilità. I Genitori Antismog hanno scritto una [lettera](http://www.metaphor.it/mail/lt.php?id=cEQDVVBMBAYKS1NRUgMF) molto puntuale a Maran in cui sollevano legittimi dubbi e richieste di verifica su funzionamento del sistema. Chiedere a Eni di attrezzare una flotta di car sharing elettrico è un po’ come chiedere a Putin di diventare ambasciatore di Amnesty International, ma in attesa di avere i dati sull’effettivo utilizzo dell’auto condivisa abbiamo una certezza: la dimensione territoriale (solo 17 km di diametro) e la lunghezza media degli spostamenti all’interno dei confini urbani (4 km fuori i Bastioni, 1,5 km dentro), rende la città di Milano un buon business per gli operatori del settore. Ora vediamo di capire statisticamente quanto questo mezzo viene utilizzato negli orari diurni per entrare in centro senza pagare né sosta né pedaggio usando un mezzo privato al posto del trasporto pubblico, e quanto invece viene utilizzato nelle aree meno servite dalla rete di trasporto pubblico. Con maggiore interesse alla seconda voce, perchè significherebbe una integrazione di questo servizio realmente utile al sistema della mobilità urbana nel suo complesso.

L’assessore Maran ha tentato di mettere la parola fine ad ogni polemica sull’utilità “a prescindere” car sharing, citando uno studio realizzato negli Stati Uniti dalla società di consulenza [Alix Partners](http://www.metaphor.it/mail/lt.php?id=cEQDVVFMBAYKS1NRUgMF), dal quale risulterebbe che per ogni veicolo di car sharing ne restano invenduti 32 presso i concessionari d’auto (Ndr: Alix Partners è la stessa società che due anni or sono ha realizzato uno studio per il [rilancio dei profitti](http://www.metaphor.it/mail/lt.php?id=cEQDVVJMBAYKS1NRUgMF) dell’industria automobilistica). Io penso che il nostro mercato dell’auto sia (fortunatamente) un po’ diverso da quello statunitense. In ogni caso, sono convinto che il car sharing sia uno strumento molto utile, a patto di non dimenticare due cose: a) va inserito (chiedo scusa se mi ripeto, provocando fastidiose cefalee) in una strategia complessiva di misure fra loro coerenti; b) la metà del particolato sottile prodotto dal traffico urbano è di natura “secondaria”: cioè non proviene dal processo di combustione, ma proprio dal volume di traffico veicolare (attrito pneumatici, freni, consumo manto stradale, ecc.). E a questa quota di smog contribuiscono anche i veicoli elettrici, anche quelli in car sharing.

Se siete arrivati fino a questo punto siete degli eroi, grazie e fate girare!

Un caro saluto

Enrico Fedrighini

Portavoce MilanoSiMuove