

Oltre l'emergenza: politica ed economia della mobilità a Milano

Marco Spampinato e Paola Villani

Politica ed economia della mobilità

Come mostra una delle domande poste da ISFORT ad un vasto campione della popolazione, tramite una rilevazione ormai resa sistematica da tre anni, esiste tra gli italiani attualmente una forte tensione diffusa tra un bisogno riconosciuto e sentito di uno sviluppo meno inquinante e più sostenibile, che consenta miglioramento della qualità della vita, che può passare per una riduzione dell'uso dell'automobile come principale strumento di mobilità nelle città, e un diritto a spostarsi in condizioni confortevoli e dignitose che moltissimi sentono leso sia dai disagi dovuti al traffico, sia dai disagi legati alla difficoltà di adottare soluzioni alternative di spostamento (mezzi di trasporto pubblico, bicicletta, etc.).

Le nostre analisi e ricerche in molte città mostrano come questa contraddizione, o questa difficoltà ad effettuare una scelta radicale a vantaggio di una politica coerente e diffusa di sostituzione di una soluzione tecnica ad un'altra, o a più soluzioni complementari e meno inquinanti, sia fortemente radicata, anche a prescindere dai comportamenti del ceto politico e amministrativo locale e centrale.

Unica eccezione a questa regola sembra scorgersi nelle pratiche di alcune amministrazioni comunali, che hanno raggiunto in passato un livello elevato di coesione tra cittadini e politici, non a motivo della scelta di una qualche soluzione tecnica privilegiata (metropolitana, divieti di accesso generalizzati, etc.), quanto per la capacità – ampiamente riconosciuta – di dare luogo, *per molte vie*, a progetti di qualità dell'ambiente urbano di entità limitata (da un punto di vista economico-finanziario), che non richiedevano cambiamenti particolari sul piano normativo, né in merito alle regole generali di pianificazione (Piano Regolatore), ma che erano in grado di avere un importante e positivo impatto immediato sugli aspetti più immateriali che determinano la qualità della vita della popolazione.

Consentendo la possibilità di ri-valutare la "città" o il "quartiere", grazie a interventi di carattere paesistico, di accessibilità ad aree verdi, di pedonalizzazione di strade, di manutenzione di parchi, etc., alcune amministrazioni hanno favorito il recupero di valori sociali condivisi e generato una domanda incrementale di qualità della vita, guidata dalla ri-scoperta, come si dice in un documento intermedio, del proprio ambiente vitale e di valori sociali più ecologici e più sostenibili.

In questi casi la scelta dell'ordine di priorità degli interventi viene sistematicamente determinata non tanto da un programma amministrativo dettagliato *a priori* in tutte le sue fasi attuative, né dalla strutturazione di *un piano omnicomprensivo di intervento*, bensì da un dialogo costante tra i politici (in cui il sindaco ha avuto spesso un vero e proprio ruolo di *leader* locale, con fronte impronta

fiduciaria), i responsabili tecnici dell'amministrazione per la realizzazione dei programmi, i cittadini della città o del quartiere, e i gruppi di interesse economico che tentano naturalmente costantemente di orientare le decisioni dell'amministrazione e la realizzazione dei programmi a proprio vantaggio.

Risorse finanziarie

Una considerazione sintetica e riassuntiva ci direbbe che – in linea teorica - le risorse dovrebbero essere orientate, nelle città, dalle stesse condizioni di disagio ambientale e sociale (povertà relativa, dimensioni delle abitazioni, densità abitativa, problemi di mobilità, etc.). A questo dovrebbe unirsi una certa capacità di iniziativa dimostrata da parte di un gruppo dirigente e politico di prestarsi a quella immersione purificatrice di cui si diceva, e ad assumere quindi atteggiamenti estremamente pragmatici per la risoluzione dei problemi, di modo da favorire (attraverso un avvicinamento al punto di vista del cittadino e la eventuale negoziazione di diversi interventi) un miglioramento della situazione generale nelle città, in termini di mobilità sostenibile, di possibilità di riduzione della domanda di mobilità, di miglioramento della qualità degli spostamenti.

Nella nostra esperienza di ricerca i meccanismi di finanziamento delle possibilità praticate di cui sopra sono stati diversi. Tra tutti, in passato, sembrerebbe che alcuni programmi abbiano avuto particolare successo e che abbiano consentito una maggiore articolazione degli interventi commisurata alle diversità locali, offrendo la possibilità di perseguire un arcipelago di obiettivi tra loro coerenti e non contraddittori. In generale il maggior successo di alcuni programmi di spesa rispetto ad altri è strutturalmente legato comunque ad una certa *percezione di visibilità del programma* nelle città o – come si potrebbe dire – al *grado di trasparenza* che certi programmi richiedono non tanto presso l'opinione pubblica generale, quanto presso le comunità locali in cui i programmi dovrebbero essere realizzati. La trasparenza del programma *verso il basso*, si associa alla reputazione dell'Ente, dell'Amministrazione o dell'Evento per cui si eroga il contributo, di modo che l'effetto combinato è un buon livello di attenzione collettiva su ciò che ci si può o non ci si può aspettare dal programma. E quali problemi possono essere affrontati e risolti.

Prendendo sempre il punto di vista critico, del comune cittadino, l'accusa alla piramide amministrativa e politica tende ad essere improntata ad un giudizio circostanziato di incoerenza e di scarsa efficacia delle decisioni prese, che sono responsabili dirette del problema pratico della cui mancata soluzione ci si trova ancora a soffrire gli effetti.

Ad esempio, quando l'amministrazione realizza grandi parcheggi multipiano uniti a nuovi grandi alberghi di lusso, localizzati nei quartieri popolari, abbattendo vecchi edifici storici (o rinunciando ad un uso dello spazio comunque più mirato ai bisogni dei cittadini), proprio nelle aree dove

promette (e non mantiene con lo stesso zelo) di lavorare per la riqualificazione dei servizi pubblici di base, per il miglioramento della qualità del servizio di trasporto pubblico sulle linee su ferro esistenti tra centro e periferia, e per la manutenzione delle aree verdi esistenti, il valutatore può avere l'impressione che i "patti di scambio politico" che si consumano all'interno di queste aree metropolitane – con gruppi di pressione economica di vario genere - vadano ancora a tutto svantaggio della collettività, e della pratica ecologica e di rispetto dell'uomo che – con fatica – sembra ancora potersi affermare nel Paese.

In altre parole il punto di vista terzo, della valutazione, tanto più conosce e descrive i problemi nelle sue dimensioni e nelle sue motivazioni reali, tanto più si trova spontaneamente in sintonia con i cittadini, e in particolari con quelli meno "dotati", da un punto di vista squisitamente patrimoniale: questo vale soprattutto tanto più la valutazione si svolge attraverso una esperienza diretta e approfondita della situazione reale.

I silenzi o le incoerenze dell'amministrazione appaiono inspiegabili talvolta, difficilmente comprensibili in altri casi, mentre il *quid* di competenza tecnica acquisita nel settore porta a trasformare giudizi generici di scontentezza o di insoddisfazione in una critica mirata sull'operato di politici, amministratori o *managers* responsabili del mancato funzionamento dei programmi.

La ricerca di esperienze positive spiega allora la necessità di allargare l'orizzonte d'indagine su altri Paesi, o su altri Continenti, per apprendere lezioni importanti sulle possibilità praticate di cui sopra.

Talvolta la speranza è che la stessa consapevolezza che siano stati gli stessi cittadini a modificare il comportamento politico, poiché hanno visto la possibilità che questo ledesse una propria aspirazione a risolvere diversamente i problemi, riesca a riaprire – in maniera nuova – la situazione, partendo da premesse diverse, coinvolgimento le persone in un confronto *delle opinioni* e *sulle soluzioni*, tirando in causa l'amministrazione in maniera che questa non "cali dall'alto" la soluzione, ma si decida a demandarla a metodi più utili e più democratici.

In sostanza, se svolta nel tempo necessario a comprendere *a fondo* la complessità della situazione che si fronteggia, l'opera del valutatore, che diventa un osservatore partecipante anche se privilegiato della situazione, conduce ad esprimere valutazioni più mirate, rispetto al cittadino "poco informato", in merito ai mancati funzionamenti della progettazione locale e centrale, e capaci pertanto di mettere a fuoco in maniera precisa le responsabilità ultime dell'inefficacia di una politica, di una iniziativa, di una riforma, ecc.

Quando però – è bene chiarirlo – la valutazione si riduce alla attribuzione di responsabilità individuali (che poi tanto individuali non possono essere per definizione all'interno di processi complessi che coinvolgono più persone e più decisioni), il suo significato risulta snaturato.

Un passo avanti: dipendenza e *micro-planning*¹

Molti cittadini e amministratori considerano che la politica dei trasporti italiana, dovendo fare i conti con l'industria dell'auto, principale prodotto industriale al quale era ed è legato anche il destino occupazionale di molti lavoratori, si sia posta in una condizione di dipendenza, lavorando non al miglioramento delle condizioni di vita generali e di lungo periodo dei lavoratori e dei cittadini, ma al mantenimento di una situazione fortemente squilibrata, in cui il sostegno all'industria dell'auto e alla realizzazione di infrastrutture per il trasporto privato, è stato accompagnato ad una promozione diffusa dell'automobile, tramite un gran numero di messaggi diretti e indiretti che hanno finito per generare scarsa cura per la qualità del trasporto pubblico e per la pianificazione urbanistica delle città. Questo giudizio, all'esame attento delle soluzioni adottate da gruppi locali, mostra evidentemente la corda.

L'esistenza di aree e quartieri in cui l'utilizzo dell'automobile appare più regolato, e l'evidenza di iniziative di cittadini che si dimostrano concordi nell'uso di mezzi di trasporto alternativi, così come l'evidenza di decisioni di nuova localizzare l'abitazione e il centro vitale di attività non orientate dalla minore o maggiore possibilità d'uso dell'auto, ma dalla ricerca di maggiore qualità della vita, contraddicono se non altro l'ipotesi che il contesto sociale e i gruppi sociali non possano ottenere risultati.

¹ Ho utilizzato in alcuni documenti preliminari della ricerca l'espressione *micro-planning* per indicare una strategia concreta di progettazione e realizzazione di interventi sulla mobilità e sistemi urbani che rispetta per un lato il vincolo finanziario e per l'altro il contesto sociale nel quale l'intervento ha luogo. Si tratta non di una rinuncia alla pianificazione, bensì di una sua incorporazione all'interno di un processo decisionale più lungo e orientato dai bisogni manifestati dalla popolazione stessa, quale è quello che caratterizza società e comunità urbane ed extra-urbane in diversi paesi. Non ho tuttavia una sufficiente esperienza diretta – a livello internazionale - del funzionamento dei metodi di *micro-planning*, che si presentano comunque sempre – da un punto di vista teorico - come pratica interessante soprattutto nei piccoli centri. Nei medi centri e nelle aree metropolitane il funzionamento del *micro-planning* richiederebbe – in maniera contro-intuitiva, di fare per così dire “a fette” il problema, piuttosto che di cercarlo di risolverlo con piani omnicomprensivi. E' un itinerario di ricerca in un certo senso inverso alla pianificazione strategica su larga scala, o – si potrebbe dire - che risolve la pianificazione strategica in una semplice *addizione* di singoli interventi autonomi e basati sul *micro-planning*.

Come si evidenziava in un contributo di discussione intermedio, molti italiani hanno adottato – come modalità autonoma di risposta all'inconsistenza delle politiche dei trasporti la più radicale delle decisioni: quella di de-localizzare il proprio centro vitale, riducendo costi e tempi di trasporto legati alla distanza tra il luogo in cui possono svolgere le attività primarie e necessarie alla sopravvivenza e la propria abitazione, e ponendosi *al di fuori* delle città.

Un'altra parte della popolazione ha adottato un meccanismo di risposta diverso, concentrando ancora di più il proprio centro vitale nelle grandi aree metropolitane, ma cercando di ottimizzare via via la propria soluzione di mobilità, tenendo conto delle informazioni a disposizione e delle esperienze quotidianamente vissute. I dati raccolti fino ad oggi testimoniano che gli effetti di questi rivolgimenti sull'utilizzo dei sistemi urbani ed extra-urbani di trasporto collettivo sono stati modesti nel complesso, ma l'importanza degli uni e degli altri probabilmente è radicalmente mutata, senza che il tema – a quanto pare – entrasse veramente nell'agenda della politica italiana dei trasporti. Ancora una volta le reali dimensioni e i *drivers* del cambiamento sfuggono alla mentalità del pianificatore, che si trova a mantenere la propria ambizione razionale di pianificare nuove infrastrutture o nuovi servizi in un contesto sociale che prende altre vie, e con largo anticipo.

I dati che saranno riportati nel volume mostrano che per effetto combinato di alcuni vincoli posti in alcune aree della città (pedonalizzazioni e, in parte, regole di accesso e di sosta), alcuni utenti fedeli all'automobile hanno senz'altro sperimentato l'uso del trasporto pubblico in ambito urbano. Il risultato è stato senza dubbio un aumento della pressione sociale sul funzionamento di questi sistemi e, per questa via, una maggiore conoscenza, da parte dei nuovi entranti, delle criticità dovute all'interazione tra traffico automobilistico e sistemi pubblici e collettivi di mobilità. Alcuni miglioramenti minimi e quasi puntuali sulla rete del trasporto pubblico di alcune città hanno accompagnato questo processo.

Il cambiamento di prospettiva sperimentato da alcuni ha aperto la possibilità per una visione meno parziale del problema della mobilità urbana, favorendo per questa via una situazione più favorevole, nelle grandi aree metropolitane, alla sperimentazione di soluzioni ancora più innovative (auto-organizzarsi per ridurre l'uso dell'auto attraverso uno spontaneo *car-pooling*, comprarsi una bicicletta, promuovere autonomamente una iniziativa di *car-sharing*, etc.) o alla richiesta di migliorare la qualità del trasporto pubblico ordinario, in termini di frequenza e capillarità del servizio.

Ciò non toglie che questo fenomeno sia stato probabilmente tipico di quella che anzitempo abbiamo definito, riprendendo definizioni di altri, *classe media riflessiva*, mentre una gran parte della popolazione ha continuato a dividersi tra automobilisti a oltranza e utenti del trasporto

pubblico. Rimando ad altri studi precedenti realizzati in ambito Isfort nel 2000 una descrizione accurata della divisione esistente tra questi due gruppi, accompagnata da un tentativo di rendere evidente quanto questa opzione nell'uso dei mezzi di trasporto non sia legata, come si potrebbe pensare, al reddito familiare e dunque ad una appartenenza di classe. Piuttosto tutti gli studi da me svolti con l'utilizzo dei dati dell'Osservatorio Audimob mostravano come l'uso e l'abuso dell'auto fossero legati, come giunsi a comprendere al termine di un'analisi fine che faceva ampio uso di incroci territoriali e di variabili anagrafiche, professionali e di reddito, a quella che chiamai *istanza di riscatto*, o che – più prosaicamente - potrebbe definirsi come *desiderio di ascesa sociale*, di una quota importante della popolazione italiana. Questo desiderio di ascesa sociale, in un momento in cui le amministrazioni mostravano di dedicarsi più alla progettazione e alla ricerca di contributi finanziari per nuove soluzioni tecniche "hard" per la mobilità (Progetti di nuove linee su ferro di superficie, metropolitane leggere, nuove infrastrutture stradali su larga scala, metropolitane tradizionali) o a problemi regolativi complessi e di difficilissima comprensione (apertura al mercato del trasporto pubblico locale, dibattiti sui meccanismi alternativi di regolazione della sosta e degli accessi), portavano spontaneamente alla scelta di **una innovazione auto-organizzata e auto-gestita**, i cui effetti complessivi, duole ammetterlo forse per il pianificatore, ci sono ancora in grandissima parte **sconosciuti**.

Un secondo passo avanti e una certa fiducia nel futuro

La valutazione ha mostrato come anticipato, che programmi e iniziative di spesa diverse abbiano dato luogo a risultati differenti in termini di efficacia della spesa nel perseguire i risultati che si proponeva.

E' possibile una spiegazione unitaria? E' illuminante a questo proposito confrontare i risultati di diversi programmi, volti a migliorare la mobilità e i trasporti in aree delimitate della città.

Prendiamo ad esempio la città di Genova per quanto riguarda l'impiego dei fondi giunti in occasione del G8, o la città di Salerno per l'impiego di risorse dell'amministrazione finalizzate al miglioramento dell'ambiente urbano, o la città di Cosenza per quanto riguarda l'impiego dei fondi URBAN per il centro storico ed altri micro-interventi di riqualificazione urbana, o la città di Pavia per la manutenzione di aree di verde pubblico urbano e per il programma di conservazione e manutenzione del Centro Storico.

Ciò che siamo riusciti a verificare nell'attività di valutazione è – come regola generale – che la bontà del risultato, anche in termini di efficienza della spesa pubblica, è fortemente correlata con la

possibilità che le risorse disponibili siano orientate al *saper fare locale* e alla conoscenza approfondita del territorio. Al massimo, i programmi di successo che hanno ottenuto risultati più rilevanti, sono riusciti a mettere insieme il *saper fare locale* con una *prospettiva fortemente condivisa di innovazione sociale*.

L'esempio canonico potrebbe essere la ri-pavimentazione di una piazza, realizzata secondo regole che consentono una migliore mobilità pedonale e ciclabile, e la contemporanea organizzazione di una serie di eventi artistici e musicali, predisposti dalle comunità locali e dalle stesse botteghe artigiane e dai commercianti del luogo. Altri esempi possono essere fatti in riferimento a vari e diversi centri di aggregazione giovanile, in parchi e luoghi della città la cui migliore accessibilità risulta favorita dalle manutenzioni e dalle attività di conservazione, anche autonoma, del patrimonio architettonico e ambientale. Il naturale orientamento delle attività a favore di consumi immateriali (musica, produzione letteraria e altre forme di espressione artistica e culturale) si genera in questi casi per processi spontanei nelle aree metropolitane.

Del resto, non senza una certa sorpresa, abbiamo notato come, anche in alcune città Europee, di grande e media dimensione (soprattutto in Francia, Germania e Svizzera), *l'innovazione urbana* e la *mobilità sostenibile* tendono ad incontrarsi non per merito di investimenti e innovazioni tecnologiche "hard", ma per via di *un miglior uso e – eventualmente - di una sollecitazione delle risorse organizzative e tecniche disponibili*. Tale sollecitazione si genera come **effetto spontaneo e combinato di una maggiore libertà di auto-regolazione dei sistemi di mobilità urbana, guidata da una diffusione corretta dell'informazione e dall'uso mirato che la telematica consente, sia negli esercizi di simulazione del traffico (traffic management and traffic simulation), sia nella diffusione delle informazioni su eventi organizzati in città (manifestazioni sportive e artistiche, presentazione di progetti innovativi, lezioni e convegni universitari, etc.)**.

Un approfondimento di questa prospettiva di soluzione auto-regolativa del sistema urbano è allo studio ad esempio sia in Spagna (con riferimento al traffico automobilistico e al trasporto merci concentrato soprattutto nelle grandi città metropolitane), sia in Germania (dove lo studio si estende, sempre grazie ad un utilizzo intelligente dell'informatica, anche ai sistemi di città caratterizzati da industria diffusa in piccole e medie unità produttive ed elevata mobilità pendolare).

Un certo grado di fiducia nelle capacità dell'uomo e della società di trovare la soluzione ai propri problemi organizzativi, mantenendo quindi il potere d'acquisto e di scelta nelle mani dei cittadini e delle Istituzioni a loro territorialmente più vicine, costituisce un requisito essenziale per assicurare,

nelle economie di mercato come nelle economie pianificate, la ricerca di una soluzione efficace per risolvere i problemi quotidiani.

Interpretazione dati analisi Auditel MILANO città (Paola Villani)

Il campione analizzato corrisponde a 2.000 persone tutte residenti a Milano città e intervistate telefonicamente nello mese di dicembre 2001.

La suddivisione del campione tra le aree, o per meglio dire la dichiarazione di residenza fatta dagli intervistati relativamente alle quattro aree indicate nel questionario è così ripartita:

Abitazione	Valore percentuale	Val. ass.
Centro	18,8	376
Semi centro	38	760
SemiPeriferia	43	860
Periferia	0,4	8
Campione	100,2	2004

Questa indicazione risulta particolarmente importante poiché molteplici sono le domande relative ai provvedimenti per la chiusura del centro, la tariffazione della sosta, ecc.

Come si deduce facilmente il campione risiede in larga parte (81%) nell'area esterna alla cerchia dei Bastioni (chi abita all'interno di questi a Milano dichiara sempre di abitare in centro).

DISTRIBUZIONE PER SESSO E CLASSI DI ETA' (Valori percentuali)						
Classi di età	CAMPIONE DI INDAGINE MILANO			POPOLAZIONE RESIDENTE A MILANO		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
14-25	6,25	5,95	12,20	6,23	5,95	12,18
26-35	10,05	9,60	19,65	10,07	9,58	19,66
36-65	23,65	25,95	49,60	23,66	25,93	49,59
66-80	7,45	11,10	18,55	7,46	11,11	18,57
TOTALE	47,40	52,60	100,00	47,43	52,57	100,00

TAGLIO MODALE E VARIAZIONI NELL'ULTIMO TRIENNIO

L'interpretazione dei dati consente di formulare alcune osservazioni relative alle politiche di mobilità attuate dal Comune di Milano nell'ultimo periodo (1999-2001).

Una buona percentuale di intervistati (18,6%) segnala che nell'ultimo triennio ha attuato una modificazione modale nettamente a favore di forme di mobilità sostenibile corrispondenti ad un maggior utilizzo del sistema di trasporto pubblico (10,4 % degli intervistati), della bicicletta o del semplice spostamento a piedi (8,4 %). Dato significativo se rapportato a coloro che nel triennio hanno registrato un aumento del ricorso al veicolo privato (4,3%) per gli spostamenti. Si deve altresì considerare che molteplici aziende (in particolare servizi bancari, informatici o di telefonia) nell'ultimo triennio si sono rilocalizzate nell'area periferica o nei comuni limitrofi costringendo di fatto molte persone a ricorrere all'uso del veicolo privato poiché il servizio di trasporto pubblico nell'area periferica è ancora pensato in adduzione a Milano mentre una quota significativa di spostamenti è ormai centrifuga².

² In una recente ricerca sui lavoratori interinali nella Provincia di Milano (curata dalla Società Obiettivo Lavoro nel settembre 2001) si evidenzia come ben il 17% di essi effettui uno spostamento da Milano città a fuori Milano, a fronte del 31% in ingresso nel capoluogo, del 16% che si sposta internamente ad esso e del 36% che si muove tra i comuni dell'hinterland. Il 50% di questi spostamenti viene effettuato solo con il mezzo privato (auto o moto), il 10% effettua interscambio, il 36% utilizza il mezzo pubblico, il 3% dichiara altro e l'1% non risponde.

Analisi taglio modale prevalente: raffronto tra popolazione occupata e popolazione complessiva

Nella tabella di seguito riportata è stato effettuato un raggruppamento per leggere come si discostano i comportamenti dei lavoratori dal totale degli intervistati, totale che include naturalmente quota di popolazione ritirata dal lavoro, in cerca di prima occupazione, ecc.

Mezzi utilizzati per profili individuali di domanda (val. %)

Occupati per tipologia	Regolari	Ipermobili I	Ipermobili II	Media Totale Occupati	Milano	Grandi Città
Spampinato		I	II			
Piedi/bici	23,6	16	10	16,5	28,7	26,6
Moto/ciclomotore	2,6	3,3	1,4	2,4	3,3	7,3
Auto privata	31,7	33,7	37,1	34,2	29,1	38,1
Mezzi pubblici anche combinati o passeggero auto o altro	42,1	47	51,5	46,9	38,9	28
Totale	100	100	100	100,0	100,0	100,0

Si può evidenziare come a Milano buona parte degli spostamenti venga effettuata a piedi (in bici non si supera il 3%): si rammenta che il dato sopra riportato si riferisce a tutti gli spostamenti effettuati nel corso della giornata e non solo a quello casa-lavoro che come vedremo avrà caratteristiche differenti. La risposta è forse legata alla difficoltà di reperire il parcheggio motivo che induce molti residenti ad evitare di spostare l'auto anche solo per semplici commissioni, problema forse meno rilevante in altre città dove il valore di riferimento è un poco più basso. Questa interpretazione è avvalorata dal 38,1 % relativo agli spostamenti con veicolo privato relativo all'intero campione analizzato, superiore di ben 10 punti percentuali a quello di Milano. Se il valore si riferisce a Milano si evidenzia un uso intensivo del mezzo pubblico per il percorso casa-lavoro. Leggendo i dati nelle colonne delle tre categorie (regolari e ipermobili 1 e 2) si osserva che tra coloro che effettuano molti spostamenti nel corso della giornata sussiste una buona propensione all'uso di più mezzi, anche in combinazione tra loro, percentualmente maggiore di quanti siano coloro che facciano ricorso al solo mezzo privato. Relativamente agli spostamenti totali la percentuale del 38,9%, relativa alla combinazione di più mezzi, testimonia della rete di trasporto pubblico diffusa capillarmente in tutta la città, sottoutilizzata da chi non compie spostamenti operativi poiché percepita come meno affidabile in termini di tempo rispetto all'utilizzo del veicolo privato (è fortemente penalizzata dal traffico veicolare e quindi poco competitiva per l'utente che compie spostamenti di breve distanza nel territorio urbano). Il valore percentuale più elevato relativo all'uso della moto è probabilmente

legato al fatto che è un mezzo con un'utenza particolarmente giovane, quota di intervistati quindi che appare solo nei dati complessivi e non tra coloro che svolgono un'occupazione. E' un dato interessante e che deve farci riflettere poiché indica che una quota significativa di giovani in città, che potrebbero utilizzare il mezzo pubblico, possiede e quindi utilizza (magari non per tutti gli spostamenti ma solo per alcuni di essi nella giornata) il veicolo a due ruote. Si osserva che nelle altre città questa tipologia è assai più diffusa di quanto non lo sia a Milano.

La propensione all'utilizzo di altre modalità di trasporto

Tra coloro che utilizzano il solo veicolo privato si osserva (purtroppo) che il 62,5% di queste persone non ha mai utilizzato il mezzo pubblico. E' un dato importante e che reca implicitamente la possibilità che i ripetuti blocchi della circolazione e le targhe alterne possano indurre queste persone a sperimentare modalità alternative di trasporto.

Si evidenzia inoltre che per ben il 95% degli intervistati, percentuale più elevata a Milano rispetto alle altre città analizzate, la sola ipotesi di un maggior utilizzo del mezzo pubblico in futuro appare assai remota.

L'analisi sulle motivazioni addotte da quanti ricorrono sistematicamente all'uso del veicolo privato evidenziano come

- chi ricorre al mezzo privato non ritenga di dover giustificare il proprio comportamento. Tra gli intervistati infatti solo un 22% segnala il ricorso a questa modalità a causa del trasporto di oggetti pesanti. Questo valore è sensibilmente più alto di quello delle altre città e questo può indicare come in realtà molti a Milano facciano ricorso all'auto perché obbligati.
- il 6,3% ritiene di impiegare meno tempo: è una percentuale bassa ma deve essere integrata da un altro 6,2% che utilizza il veicolo privato perché impegnato in un circuito di spostamenti. Appare dunque evidente come molte persone ritengano penalizzante effettuare interscambio o utilizzare il trasporto pubblico. Se ci si pone in un'ottica di assoluto rispetto del Codice della Strada risulta immediato che effettuare ripetute soste nell'area urbana implichi di fatto il dover "ogni volta" reperire uno spazio regolare per la sosta, motivazione che come abbiamo precedentemente evidenziato induce una buona percentuale di cittadini a non utilizzare il mezzo privato, a non spostarlo una volta trovato il parcheggio. Se il Codice della Strada, e in particolare l'articolo 158, fosse fatto rispettare sarebbe assai più efficiente il ricorso al mezzo di trasporto pubblico.
- a questo proposito si evidenzia come il 32% dichiarò di non utilizzarlo poiché dispone di un mezzo privato.

Motivazioni per il non utilizzo dei mezzi pubblici

Per il 75,5 degli intervistati (47,1%+28,4%) (in un'altra domanda legata al non eccessivo uso del mezzo pubblico la somma delle stesse variabili è pari ad un 73% e l'interpretazione è quindi

analoga) la motivazione principale per il non utilizzo del mezzo pubblico è relativa alla penalizzazione temporale attribuita ai tempi di attesa del mezzo che aumentano effettuando interscambio. Nelle altre città la percentuale è di 5 punti percentuali più bassa e questo testimonia l'immagine dei "milanesi sempre di corsa".

L'autoveicolo come spazio privato

Se si osservano le percentuali di risposta fornite alla motivazione "mi piace stare solo dentro la mia auto" si riscontra per Milano un valore più elevato sulla media nazionale ma comunque contenuto: ovvero se si decidesse di agevolare in ogni modo la condivisione dell'autoveicolo solo il 12% degli automobilisti sarebbe fortemente infastidito dal provvedimento "car pooling".

Conoscenza della rete del servizio di trasporto pubblico

La percentuale elevatissima fornita alla domanda sulla conoscenza della rete urbana ATM pare francamente un po' eccessiva, anche se probabilmente chi ha risposto non intendeva "conosco perfettamente l'intera rete" quanto la conoscenza dettagliata dei mezzi a servizio dell'area in cui l'intervistato compie prevalentemente i propri spostamenti. Se così fosse ecco che si spiega perché ogni seppur minimo problema alla rete viene vissuto dagli utenti come un vero e proprio dramma mentre la conoscenza dell'intero sistema consente di trovare sempre alternative nel raggio massimo di un chilometro.

Giudizi sui problemi legati alla mobilità

Il campione per Milano (ma sarebbe interessante vedere cosa rispondono per zone, per classi di età - forse per gli anziani i problemi sono altri - per composizione professionale) segnala attribuendo al problema dei parcheggi punteggio fortemente negativo unitamente alla percezione del traffico veicolare e dell'inquinamento prodotto.

La pulizia delle strade non raggiunge la sufficienza ma questo è un problema legato in particolare a fenomeni di diffusa maleducazione e scarsa pulizia dei marciapiedi che non sono più "spazzati" come una volta dai portinai degli stabili (oggi numericamente assai ridotti). Presumo che incida sul voto anche la presenza ossessiva di graffiti che aumenta il degrado percepito dalla popolazione. La qualità del servizio di trasporto pubblico raggiunge la sufficienza e la possibilità di accedere ai principali servizi (come di seguito evidenziato nel dettaglio) è quasi buona.

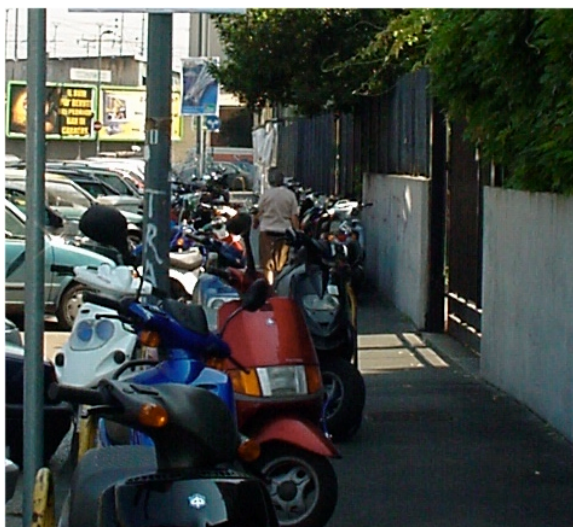
Giudizio sui problemi legati alla mobilità	Media
Giudizi su possibilità raggiungere servizi nella zona in cui risiede	6,93
Giudizio qualità servizio trasporto pubblico nella zona in cui risiede	6,16
Giudizio pulizia strade nella zona in cui risiede	5,74

Giudizio inquinamento aria nella zona in cui risiede	4,99
Giudizio intensità traffico nella zona in cui risiede	4,95
Giudizio disponibilità parcheggi nella zona in cui risiede	4,37

Fonte: rilevazione Isfort – dic. 2001

I parcheggi

La percezione diffusa è legata principalmente all'insufficienza di posti auto. La presenza di veicoli in ogni strada, angolo, marciapiede della città amplifica il problema per tutti, sia per chi cerca parcheggio sia per chi deve camminare sui marciapiedi.



Il 96,2% degli intervistati ha segnalato il problema anche se con lievi sfumature, chi più ottimista ha segnalato che sono insufficienti (57%), altri (dipende molto dalla zona di residenza, le foto qui sopra sono state scattate in zona Loreto nella parte nord della città) ne segnalano l'assoluta mancanza (39,2%).

Se il 3,8% ne segnala il costo si presume che sia la percentuale di coloro che pagano per l'affitto di un box privato (3.000 € all'anno) o di uno spazio nei garage o ne hanno acquistato uno (costa come un monocale negli anni '90).

Il problema della mobilità induce a volte il 18,2% a rinunciare allo svolgimento di una certa attività e il 15% indica come questa sia connesso all'impossibilità di reperire parcheggio (la rete dei servizi pubblici consente di spostarsi praticamente ovunque).

Se si considera che il 13% degli intervistati ha dichiarato di ritenere assente o insufficiente il servizio di trasporto pubblico si può osservare che in effetti la rete assolve benissimo alla funzione di adduzione al centro o di attraversamento della città ma risulta particolarmente carente per quanto riguarda il servizio sui principali plessi terziari o commerciali posti al di fuori dei confini comunali.

Utilizzo del denaro pubblico per ridurre traffico e inquinamento
(val. % - risposte multiple)

	Milano
Maggior offerta e frequenza dei mezzi pubblici	60,7
Miglioramento del comfort dei mezzi pubblici	29
Maggior offerta di parcheggi	59,7
Incentivi per l'acquisto di mezzi ecologici	44,8
Incentivi utilizzo taxi	5,9
Totale	100

Relativamente alle misure da adottare per rendere più vivibile la città i milanesi segnalano tutti gli interventi a favore del mezzo pubblico (vedrò di farmi dare da ATM i dati sugli abbonamenti di quest'anno e un confronto con quelli del gennaio scorso poiché sono stati ridotti del 22% così inseriamo questo dato).

E' diffusa la percezione dell'eccessiva presenza di veicoli pesanti nel centro città ma ora le ordinanze sulle merci sono state rese tutte effettive anche se molteplici vigili tollerano la presenza o il carico / scarico là dove non si potrebbe....

Il voto positivo legato alla possibile introduzione del car pooling segnala che la popolazione nota benissimo come tutte le auto che transitano trasportino solitamente un solo individuo con forti implicazioni sulla mobilità complessiva.

Giudizio sulle misure di mobilità sostenibile	Media
Applicare sconti sugli abbonamenti ai mezzi pubblici	8,2
Impedire la circolazione dei veicoli pesanti in ambito urbano	7,9
Vietare alla circolazione di automobili il centro storico e altre zone affollate	7,7
Aumentare le corsie ed i percorsi preferenziali per i mezzi pubblici	7,6
Favorire l'utilizzo di una sola automobile fra più soggetti	6,7
Modificare gli orari di apertura dei servizi	6,6
Far pagare il parcheggio ai non residenti	5,4
Far pagare l'accesso al centro storico e alle strade intasate dal traffico	5
Far pagare l'accesso all'intera area urbana	5

Giudizio sulle opere di viabilità:

PASSANTE, LINEA 3, PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO

Il 60% dei milanesi ritiene utili le opere realizzate ma il 25% esprime un giudizio critico: bisogna altresì considerare che il Passante viene ancora oggi scarsamente utilizzato dai milanesi poiché ancora incompleto (serve solo la parte nord - ovest / est della città) e l'utilizzo è certamente di tipo pendolare (soggetti già abituati a prendere il treno). Lo stesso si può dire dei parcheggi di interscambio. Una considerazione di tipo urbanistico: il miglioramento dell'accessibilità di un luogo comporta delle modificazioni d'uso dello stesso, modificazioni che si possono leggere solitamente nell'arco di un decennio. Queste sono legate principalmente alla diversa destinazione dell'area il cui grado di accessibilità risulta mutato, l'espulsione delle funzioni deboli (la residenza) a favore di altre economicamente più produttive (commercio, attività terziarie): funzioni che portano maggiori flussi (tutte le modalità) a fronte di quelli che avvenivano precedentemente, servizi legati alla residenza, servizi di vicinato. L'areale di spostamento si amplia a dismisura e la città diventa il bacino potenziale per milioni di persone, proprio a causa della mutata accessibilità: un esempio Arona (lago Maggiore) - Milano (in treno 30', in auto 45') quanto solitamente impiega un cittadino ad attraversare due zone contigue della città.

Sono migliorati i servizi di trasporto pubblici per raggiungere agevolmente il capoluogo domanda sciocca per chi abita a Milano. Non ricordavo di averla lasciata. Scusa.

Provvedimenti per la riduzione del traffico e della sosta

Le limitazioni della sosta e ZTL sono state percepite dalla maggioranza dei milanesi. Il 23,6% dichiara di aver modificato l'uso dell'auto poiché di fatto impedito da questi provvedimenti (è un segnale ottimo poiché questi provvedimenti sono stati presi in alcune zone caratterizzate da una domanda composita - presenza di uffici pubblici, servizi di vario tipo - Ospedali, locali notturni, ecc.)

Giustamente gli intervistati (52,9%) segnalano che i provvedimenti non riescono di fatto a migliorare la situazione a Milano poiché interessano per ora una parte troppo ristretta del territorio comunale.

Le azioni di sensibilizzazione sull'uso dell'auto e i ripetuti appelli al senso civico pare vengano recepiti se il 32,6% degli interpellati segnala di aver ridotto l'uso dell'auto (ma se così fosse veramente la gran parte del traffico è dovuto ai non residenti - cosa che sostengo da alcuni anni).

Car pooling

Il 35% del campione che utilizza l'auto sostiene di essere disposto a condividere il viaggio con altre persone. E' un bel segnale che fornisce buone possibilità alla realizzazione del progetto per la formazione degli equipaggi.

Disponibilità a condividere il viaggio con altri (val. %)	Milano
Se non modificassi troppo i miei orari	30,8
Se fosse disponibile un sistema per contattare chi compie il mio percorso alla stessa ora	28,8
Se il tempo di spostamento non fosse superiore all'attuale	18,5
Per non guidare l'automobile	11
Per conoscere nuovi colleghi	6,2
Se dovessi pagare per la sosta	4,8
Totale	100

Come si evidenzia dalla tabella sopra riportata per i milanesi la variabile tempo rappresenta l'indicatore più importante da monitorare: la somma dei primi tre valori percentuali riportati è infatti pari al 78,1%.

Il costo è una variabile poco percepita o comunque tale da non determinare una modificazione delle abitudini. Meglio quindi agire sulla strutturazione di un sistema per il car pooling veramente efficiente in grado di far colloquiare domanda e offerta di trasporto lungo determinate direttrici.

Bicicletta

Il 28,7% del campione si dichiara disponibile ad utilizzare la bicicletta qualora la pressione del traffico veicolare sulle strade fosse minore e conseguentemente il livello di inquinamento.

Rinuncia al possesso dell'auto privata

Il veicolo privato rappresenta per la maggioranza (50,7 unitamente ad un 23,4 che indica un vero e proprio piacere nella guida) la possibilità di muoversi liberamente e in totale autonomia (si veda il 45% del campione che non ricorrerebbe al car pooling proprio per non dover rinunciare a questa).

Si segnala però che il 9,7% del campione (mi piacerebbe conoscerne la composizione) potrebbe rinunciare al possesso dell'autoveicolo anche se dovesse sostenere costi analoghi per i propri trasferimenti. Non è detto che rappresentino un campione di utenti per il car sharing poichè forse sono 1) anziani 2) troppo giovani 3) senza patente 4) altro?

Servizi

I risultati pongono in evidenza la diffusione in ambito urbano dei principali servizi assai difforme per tipologia: la presenza degli uffici postali è percepita come capillare: ve ne sono molteplici e sono facilmente raggiungibili anche se molti ricorrono all'utilizzo dei servizi postali presenti in altra zona o lungo il tragitto casa-lavoro.

Analoga considerazione può essere fatta per i supermercati (solo nel mese scorso è stato aperto un centro commerciale in città. Tutti gli altri sono ubicati nei comuni limitrofi).

Sono molto diffusi, facilmente raggiungibili e solo il 17% vi accede certamente in auto (distanza superiore al chilometro). Si potrebbero fare alcuni distinguo di una certa rilevanza poiché un conto è indicare la presenza sul territorio di un servizio e un conto è recarsi proprio in quello a fare la spesa. Se devo formulare un giudizio di raffronto tra le risposte fornite dai milanesi e quelle dei residenti nelle altre città direi che nella metropoli tutte le distanze sono gioco-forza più rilevanti (si pensi a Parigi) e la percentuale (raggio di 200 metri - 1 km) tende a concentrarsi sui valori più vicini al chilometro di quanto non avvenga in altri contesti italiani.

Diverse le considerazioni sugli uffici di decentramento dell'amministrazione comunale che in città sono numerosi ma servono bacini di popolazione molto ampi e quindi sono correttamente percepiti come assai meno capillari rispetto agli uffici postali o ai plessi commerciali.

Nella domanda relativa alla diffusione di ambulatori sanitari gli intervistati segnalano come il servizio sul territorio sia diffuso (79%). Nella realtà molteplici persone si avvalgono di ambulatori medici di cui si conoscono le qualità degli operatori a prescindere dalla vicinanza del servizio.

Un'indicazione purtroppo veritiera è relativa alla diffusione dei servizi per le attività sportive / ricreative che a Milano sono particolarmente concentrate in alcune zone e quindi lontanissime da altre. Molte sono le persone che ricorrono all'utilizzo di strutture presenti nei comuni limitrofi.

Un'altra possibile interpretazione è quella legata al fatto che il residente a Milano non ha il tempo...e quindi non sa neppure dove siano esattamente ubicate.

Giudizi sui servizi di mobilità MILANO

Chi utilizza il TP

Complessivamente gli intervistati conoscono bene la rete dei servizi di trasporto pubblico (si consideri che a queste domande potevano rispondere solo coloro che risultavano utilizzatori del sistema). L'informazione risulta carente solo per il 7,7% degli intervistati e nessuno ha dichiarato come non esistano mezzi per la propria destinazione.

Chi utilizza il mezzo privato

Ben il 47,1 % degli intervistati dichiara di non utilizzare il mezzo pubblico per gli spostamenti poiché impiegerebbe troppo tempo (ovvero: uso l'auto poiché sono convinto di essere più

veloce). E' singolare notare come in realtà tra coloro che utilizzano il mezzo pubblico anche solo sporadicamente questa percentuale sia di 10 punti percentuali più bassa.

Va confrontato l'intero set di risposte. Osservando attentamente si nota infatti che chi "ha esperienza" di utilizzo dei mezzi percepisce relativamente di più il disagio sulla qualità dei mezzi, e meno quello sui tempi di percorrenza, mentre chi non usa affatto il trasporto pubblico adduce per gran parte ragioni legate al tempo. La mia interpretazione è sostanzialmente questa: chi non usa i mezzi pubblici ne ha una visione stereotipata, che li vede soprattutto troppo lenti. Chi li usa qualche volta comincia a capire che a qualche quarto d'ora in più o a una minore flessibilità di allocazione dei tempi ci si può abituare, ma il viaggio deve essere a quel punto confortevole.

Il 20% rifiuta di effettuare interscambio.

L'8% segnala la scarsa frequenza dei mezzi.