

di Paola Villani •

Il quesito referendario, contrariamente alle intenzioni dei proponenti sortirà un effetto negativo (purtroppo) e spiego subito il perché: vengono associati tra loro provvedimenti che contrastano con il sentire comune.

Analizziamoli punto per punto:

“Volete voi che il Comune di Milano adotti e realizzi un piano di interventi per potenziare il trasporto pubblico e la mobilità «pulita» alternativa all’auto”

E sino a qui «chiunque» risponderrebbe «Sì» ma il testo prosegue entrando nel dettaglio, dettaglio che tocca direttamente la questione economica (e in un periodo particolare come questo... un tasto decisamente sensibile) e quindi tutti, sebbene apparentemente questo punto non sia tra quelli indicati con le lettere dalla «A» alla «L», dopo aver letto

"attraverso l'estensione a tutti gli autoveicoli (esclusi quelli ad emissioni zero) e l'allargamento progressivo fino alla «cerchia ferroviaria» del sistema di accesso a pagamento, con l'obiettivo di dimezzare il traffico e le emissioni inquinanti."

voteranno NO. Quanti sono infatti i milanesi che possono permettersi un veicolo ad emissioni zero? Quanti sono i milanesi che vorrebbero pagare un abbonamento all'Ecopass soltanto per transitare lungo la cerchia dei Bastioni una volta ogni tanto? O che, vivendo in periferia vorrebbero pagare per arrivare sino alla cerchia ferroviaria? E se anche il milanese più ecologico che si sposta sempre in bici o con i mezzi pubblici, sarà costretto a pagare Ecopass per «uscire» dalla città... quanti saranno quelli che voteranno Sì?



Anche coloro che percorrono molti chilometri al giorno in bici e abbiano comunque l'abbonamento annuale ATM riterranno MORALMENTE ingiusto un provvedimento che colpisce le fasce meno abbienti, coloro che devono far fronte a molte spese, che non sono attualmente nella possibilità di acquistare un nuovo veicolo, coloro che abitano in periferia e che quindi scontano già un servizio «non ottimale» di trasporto pubblico.

Voteranno NO, ed è un vero peccato che sia io ad asserirlo (già Mobility Manager di Area prima di Milano e poi della Provincia di Torino): si tratta di un quesito complessivamente mal scritto e mal posto.

Veniamo comunque agli altri punti citati nel testo:

"In particolare gli interventi richiesti sono:

a) il potenziamento del sistema metropolitano milanese con il completamento delle linee 4 e 5 entro il 2015;"

Chiunque risponderebbe Sì. Qualsiasi AUTOMOBILISTA è del tutto consapevole del fatto che se una quota, anche piccola, di coloro che compiono il suo stesso tragitto in auto si spostasse sul mezzo pubblico, il beneficio, in termini di fluidificazione della circolazione, sarà evidente (meno auto = riduzione del tempo di viaggio) e quindi anche gli automobilisti voterebbero Sì.

b) il raddoppio entro il 2012 dell'estensione delle aree pedonali, sia in centro che in periferia, comprendendo per lotti l'intera area della Cerchia dei Navigli a partire dal «Quadrilatero della moda»;

Quesito curioso: una estensione generica delle aree pedonali non è sempre ottimale e non è chiaro perché tutti i milanesi debbano esprimersi sul traffico di Montenapoleone e zone limitrofe. È bene rammentare come nelle aree pedonali propriamente dette, sia vietato anche l'accesso ai Taxi...

c) il raddoppio entro il 2012 delle aree a traffico moderato (zone a 30 km/h) e la realizzazione di interventi per la sicurezza stradale dei quartieri residenziali;

Quesito datato: quasi tutte le zone residenziali di Milano sono state oggetto di specifici provvedimenti per la sicurezza stradale. Mancano invece interventi specifici per le zone «miste» tipo Via Mecenate o via Cosenz.

d) la realizzazione entro il 2015 di una rete di piste ed itinerari ciclabili integrati e sicuri di almeno 300 km ed il raddoppio entro il 2012 degli stalli di sosta per le biciclette;

Quesito corretto, tutti gli ecologisti risponderanno Sì. Tutti gli automobilisti risponderanno in massa No.

e) la protezione e preferenziazione di tutte le linee di trasporto pubblico entro il 2015, in modo da aumentarne velocità e regolarità;

Altro quesito corretto ma, come sopra, tutti gli ecologisti risponderanno Sì e tutti gli automobilisti risponderanno in massa No consapevoli del fatto che a fronte di una risorsa limitata (la dimensione delle strade di Milano) ogni pista ciclabile e ogni corsia preferenziale, riducono di fatto lo spazio per chi si sposta in auto. Risponderanno Sì soltanto pochi «automobilisti consapevoli».

f) l'introduzione in tutta la città, a partire dalle aree periferiche, di un servizio diffuso diurno e notturno di «bus di quartiere» che faccia servizio dalle singole abitazioni alle principali fermate del trasporto pubblico, senza costi aggiuntivi rispetto al titolo di viaggio;

Quesito utopistico, tutti coloro che si occupano di trasporti risponderanno No poiché i servizi con conducente sono onerosi. Una soluzione l'avrei - a costo zero - ma qui stiamo solo analizzando i quesiti posti.

g) l'estensione sull'intero territorio cittadino del servizio di *bike sharing*, raggiungendo 10.000 bici entro il 2012 e del servizio di *car sharing* raggiungendo 1.000 auto elettriche entro il 2012;

Quesito interessante e da trasportista osservo come il *bike sharing* sia prevalentemente utilizzato da NON RESIDENTI a Milano e quindi molti milanesi voterebbero NO.

h) il prolungamento dell'orario di servizio delle linee metropolitane fino alle ore 1.30 tutte le notti;

Tutti risponderanno sì, senza alcun dubbio.

i) il potenziamento del servizio taxi mediante il ripristino del secondo turno che garantisca fino a 8 ore aggiuntive di servizio («seconda guida»);

Quesito troppo tecnico e di nicchia. Diverso sarebbe stato asserire che la tariffa diurna/notturna deve rispecchiare quella di ATM (ove il servizio inizia alle 4.30 mentre i milanesi devono pagare il supplemento tariffa notturna anche se prendono il taxi alle 6.00 della mattina).

j) il ripristino del divieto di circolazione e carico e scarico merci nella Cerchia dei Bastioni nelle fasce orarie di picco del traffico mattutine e pomeridiane e la promozione un sistema di logistica condivisa con veicoli elettrici;

Quesito troppo tecnico e di nicchia e i logistici risponderanno in massa NO. Hanno investito per convertire i loro mezzi a metano ed ora leggono che l'ingresso potrebbe essere consentito solo ai veicoli elettrici? Pazzesco, quesito scritto da chi non si è mai occupato seriamente del problema City Logistic.

k) l'estensione della regolamentazione della sosta in tutta l'area compresa all'interno della «cerchia filoviaria» e nelle aree circostanti gli assi delle metropolitane, con esclusione del pagamento dei soli residenti e per i veicoli ad emissioni zero;

Quesito draconiano e mal posto. In molte città, ad esempio Lodi, la sosta è ovunque «GRATUITA per i primi 15 minuti» e questa modalità agevola le attività commerciali e terziarie in genere. Milano pone invece vincoli alla sosta e non esplicita perfettamente se sarà questa stessa «gratuita per i soli residenti» o «gratuita per i residenti che abbiano un veicolo elettrico». E chi avesse un veicolo ibrido? E comunque questa norma non rispetta le regole del Codice della Strada.

l) un buono di 1.000 euro, spendibile in servizi di trasporto pubblico, a favore di tutte le famiglie che «rottamano» l'auto senza sostituirla.

Altro quesito incredibile. Anche perché - conoscendo il popolo italico - molti rottamerebbero l'auto di famiglia e acquisterebbero un'altra vettura - intestandola ad un lontano parente. In ogni caso il provvedimento sarebbe discriminatorio nei confronti di chi avesse - poniamo - rottamato l'auto da poco.

In sintesi: moltissimi a Milano voteranno NO. Peccato. Non si dovevano scrivere così queste proposte, specie se si volevano ottenere moltissimi Sì e se si voleva far credere che Milano potesse iniziare a pensare seriamente a forme di mobilità sostenibile.

Paola Villani

Politecnico di Milano -DIIAR Infrastrutture Viarie