

IL PIANO “GLOBALE” DI FRATERNITÀ DELLA STRADA IN ALTERNATIVA AL ROAD-PRICING

Visto l'accavallarsi, spesso confuso, di prospettive circa la riduzione della circolazione e dell'inquinamento a Milano (che non è altro che una delle grandi città interessate), riteniamo opportuno far conoscere la nostra controproposta, maturata sulle esperienze dirette degli utenti.

E' sin dal 2001 che la nostra associazione, affrontando il tema del ticket d'ingresso nelle città non a tavolino, ma con approfondimenti e colloqui con i diretti interessati (ossia pendolari dell'hinterland e cittadini milanesi), ha trovato piuttosto discutibile questa prospettiva, che prevede una soluzione locale (vedi Milano per la Lombardia), anziché un più coordinato piano globale, che investa **l'intero bacino di utenza**. Né ci pare che valgano più di tanto le citazioni di altre città estere dove è stato adottato questo sistema e che presentano altre configurazioni urbane e ben altri servizi pubblici.

Anche la prospettiva della pollution-charge, più che un'alternativa, pare una semplice variante e non tiene conto di due aspetti fondamentali:

- i veicoli non inquinano solo Milano, ma tutta la zona circostante e, per essere più precisi, tutti i Comuni lombardi di cui parte della popolazione emigra giornalmente a Milano per lavoro;
- i veicoli più inquinanti (oltre paradossalmente a tanti autobus pubblici!) appartengono a un ceto medio-basso e solo un'incentivazione potrà indurre gli interessati all'acquisto di nuovi veicoli.

La controproposta di Fraternità della Strada è stata inoltrata da anni alle massime autorità Comunali, provinciali e regionali, nonché a un'ottantina di sindaci dei Comuni dell'hinterland milanese. Nessuno ha risposto, ma nessuno ha nemmeno minimamente contestato la proposta.

Queste le considerazioni e le proposte di Fraternità della Strada che, lo sottolineiamo, non è condizionata da alcun interesse o da alcuna categoria di utenza.

I “motivi” del problema

L'oggetto del contendere riguarda quei circa 500.000 veicoli che ogni giorno entrano in città e la cui maggioranza è costituita da persone che si servono dei propri mezzi privati, a costo di sobbarcarsi code e costi economici notevoli. Perché questo comportamento? I tanti pendolari interpellati hanno spiegato che nei Comuni di residenza, non avendo una sufficiente rete di mezzi pubblici locali, si è costretti a usare i propri veicoli. Molti vorrebbero usare i mezzi pubblici per raggiungere la città ma, giunti alle stazioni ferroviarie o di pullman, si imbattono in parcheggi per poche decine di vetture e quindi sistematicamente occupati. Di qui la decisione di proseguire con i propri mezzi. Giunti a Milano, si trovano anche grandi parcheggi di corrispondenza, che possono comunque coprire attualmente il 10% delle necessità e che comportano ugualmente perdite di tempo per la ricerca di spazi e a tariffe talora scoraggianti. Questi elementi, uniti a un'obiettiva pigrizia naturale, portano molti a inoltrarsi nella città, con i risultati che tutti conosciamo.

Un altro motivo per il rifiuto dei mezzi pubblici (soprattutto treni) riguarda, com'è risaputo, i ritardi cronici, il sovraffollamento e, spesso, la scarsa igiene e la scomodità delle vetture.

La contromisura del road-pricing

Vari amministratori e alcune associazioni hanno puntato sul road-pricing per risolvere questo problema. Di fronte alle contestazioni hanno ridimensionato le prospettive, sostenendone la fattibilità prima “per zone circoscritte”: il centro, la cerchia dei bastioni o la circolare esterna. Ma con l'attuale situazione non si otterrebbe altro che un intasamento ulteriore nelle fasce direttamente esterne a queste eventuali zone. Poi si è puntato sui veicoli inquinanti che, come ripetiamo, non riversano scarti e polveri nella sola Milano. C'è infine da rimarcare la complicata e costosa struttura che, con il road-pricing o pollution charge occorrerebbe mettere in piedi per i relativi controlli.

La controproposta di Fraternità della Strada

Quella del road-pricing ventilato per Milano è una soluzione “a valle”, che non tiene conto di quanto potrebbe essere più incisiva e anche conveniente una soluzione “a monte”. Questa dunque la proposta avanzata dalla nostra associazione, che ha forse il torto di apparire piuttosto scarna e senza l’avallo di una sceneggiatura accattivante:

a) Nell’hinterland

1. Potenziamento radicale dei parcheggi presso le stazioni ferroviarie e di pullman dei paesi limitrofi, privilegiando quelli di superficie a più piani (meno costosi di quelli sotterranei), senza dimenticare una soluzione indicata da alcuni urbanisti e cioè lo sfruttamento dell’abbondante spazio sopra i binari e potenziando nel contempo anche i parcheggi per le biciclette e i motocicli.
2. Piano tariffario “incentivante”, con abbonamenti cumulativi “parking-treno-rete di Milano”.
3. Miglioramento della rete, della capienza, del comfort e della frequenza dei treni, soprattutto negli orari mattutini e serali.

Il prevedibile aumento dei passeggeri e il relativo ritorno economico dovrebbero ben costituire una valida ragione per ottenere i fondi necessari.

b) In città

A fronte di un piano che incoraggi i pendolari ad avvalersi delle rete ferroviaria, c’è tuttavia da considerare che i cambiamenti di comportamento non saranno repentini per tutti: molti continueranno a preferire i propri mezzi e perciò occorreranno delle contromisure in città:

1. Selezione assolutamente “severa” dei permessi e delle deroghe per chi usi i propri mezzi per lavoro (sia per i pendolari che per i cittadini).
2. Installazione di parchimetri, gratta e sosta e quant’altro in tutte le vie di Milano in cui sia possibile sostare (a eccezione delle isole pedonali), con una tariffa che scoraggi l’uso dei mezzi privati e con controlli (assidui) affidati agli ausiliari della sosta.
3. Miglioramento della rete urbana (estensione e frequenza), soprattutto per i mezzi collegati alle stazioni ferroviarie e metropolitane e miglioramento del fattore sicurezza.
4. L’uso dei mezzi privati dovrebbe essere scoraggiato anche per i residenti, ai quali dovrebbe essere concesso il parcheggio *gratuito* solo nella propria zona abitativa. Per questo potrebbe essere necessario istituire dei contrassegni “per quartiere” o per microzone.
5. Continuazione del piano parcheggi istituito dal Comune di Milano per rimuovere quante più possibili vetture dai marciapiedi e dalle strade, alleggerendo ulteriormente la circolazione e diminuendo il livello dell’inquinamento. Oltre ai costosi box sotterranei, si pensi anche, dove sia possibile, a soluzioni in superficie (tipo open space, come per taluni supermercati), affittabili a canoni equi e stimolanti.

Non abbiamo la presunzione di avere “risolto” questo complicato problema, che investe interessi e intere categorie, ma di avere per lo meno indicato una via alternativa, passibile di approfondimenti e di altre soluzioni lungimiranti, come quella (già ventilata) di una progressiva dislocazione dei grandi insediamenti (vedi uffici Regione, Provincia, Ospedali, Università, ecc.) in sedi periferiche.

FRATERNITA’ DELLA STRADA