

LA “RIVOLUZIONE” AREA B: ANALISI, OBIETTIVI E AZIONI

DI ENRICO FEDRIGHINI

Ho presentato un emendamento al Bilancio Comunale 2022, approvato dall’aula consiliare, che prevede, per Area B (ovvero la ZTL che si estende dai confini di Area C fino ai confini periferici della città), l’attivazione di politiche di pricing finalizzate a “ridurre il numero complessivo di veicoli in ingresso anche favorendo e incentivando - per l’accesso e la sosta in città - la condivisione fra più persone del singolo mezzo di trasporto”.

Cosa significa? Quali provvedimenti concreti verranno presi? Con quali obiettivi? A beneficio di chi? A danno di chi? Con quale impatto economico, ambientale e sociale?

Domande legittime, che dimostrano la necessità di fare chiarezza, perché poche righe di emendamento sintetizzano una analisi e una visione complessiva.

La situazione attuale

Attualmente il sistema di controllo ai varchi di Area B viene utilizzato per controllare e regolare la tipologia dei veicoli che accedono a Milano in base ai livelli inquinanti secondo la classificazione Euro.

Area B – autoveicoli ad alta emissione di ossidi di azoto

CLASSE EURO	ETÀ	TIPO VEICOLO	CONSISTENZA CITTÀ METROPOLITANA	% (su parco veicoli senza moto)	STIMA CONSISTENZA MILANO	% (su parco veicoli senza moto)	PM10 SCARICO (% su emissioni veicoli)	Nox (% su emissioni veicoli)
Euro 1	da 20 a 26 anni	Autovetture benzina	29.771	1,5%	14.460	1,9%	0,1%	0,1%
		Veicoli industriali benzina	880	0,0%	360	0,0%	0,0%	0,0%
Euro 2	da 17 a 22 anni	Autovetture benzina	108.688	5,4%	43.100	5,6%	0,6%	0,9%
		Veicoli industriali benzina	1.142	0,1%	430	0,1%	0,0%	0,0%
Euro 3	da 12 a 18 anni	Autovetture benzina	122.920	6,2%	42.180	5,4%	0,5%	0,7%
		Veicoli industriali benzina	1.366	0,1%	510	0,1%	0,0%	0,0%
Euro 4	da 7 a 13 anni	Autovetture benzina	317.722	15,9%	113.610	14,7%	1,9%	2,1%
		Veicoli industriali benzina	2.424	0,1%	970	0,1%	0,1%	0,1%
		Autovetture gasolio con FAP	100.570	5,0%	35.690	4,6%	2,6%	6,6%
		Veicoli industriali gasolio con FAP	15.135	0,8%	6.040	0,8%	0,2%	1,4%
Euro 0-1-2-3		Veicoli industriali gasolio con FAP after market	7.475	0,4%	3.200	0,4%	0,1%	0,3%
Euro 5	da 2 a 10 anni	Autovetture gasolio	193.500	9,7%	71.000	9,2%	7,0%	19,1%
		Veicoli industriali gasolio	35.830	1,9%	15.530	2,0%	0,8%	9,3%
Euro 6	in vendita da 6 anni	Autovetture gasolio	133.794	6,7%	55.490	7,2%	4,3%	13,1%
		Veicoli industriali gasolio	15.853	0,8%	6.930	0,9%	1,1%	4,2%
TOTALE			1.088.740	54,7%	409.500	53,0%	19,3%	57,9%

Ma ormai da tempo è evidente che non è sufficiente lavorare sulla *qualità emissiva* dei veicoli, ma occorre intervenire in modo deciso sulla **quantità** dei veicoli circolanti. Per due ragioni fondamentali; sotto il profilo ambientale, il cosiddetto “particolato secondario” prodotto dal traffico privato (alla cui formazione contribuiscono anche i veicoli elettrici a zero emissioni primarie) mantiene un peso considerevole sul totale delle concentrazioni di particolato atmosferico, direttamente legato alla quantità di mezzi in circolazione; sotto il profilo del sistema di mobilità urbano e metropolitano in termini di efficienza e di sicurezza, il congestionamento da traffico ha effetti negativi sul servizio della rete di trasporto pubblico di superficie e sulla sicurezza della mobilità ciclabile e pedonale.

Gli effetti del congestionamento da traffico in entrata in Area B nella settimana lavorativa

L’Inventario Emissioni Aria (INEMAR) di Regione Lombardia ci informa che nell’area metropolitana

milanese il traffico privato continua ad essere responsabile di quasi il 70% delle emissioni inquinanti di ossidi di azoto (prodotte dal traffico veicolare): parlo dell’aria che respiriamo quotidianamente, con tutte le conseguenze sanitarie e ambientali.

Questo accade perché, in aggiunta al mezzo milione di veicoli presenti a Milano, ogni giorno entrano in Milano ulteriori 600.000 veicoli passeggeri, con a bordo mediamente una sola persona. Sia ben chiaro: i pendolari non usano l’auto privata per cattiveria o autolesionismo (muoversi in auto ha costi molto elevati): semplicemente non hanno alternative, dato che il trasporto pubblico ferroviario su scala metropolitana è troppo scadente per qualità, servizio, orari e affidabilità. Monaco di Baviera è simile a Milano per numero di abitanti e flusso quotidiano di pendolari in ingresso; la città bavarese dispone di 12 linee ferroviarie S-Bahn, due in meno rispetto a Milano (che ne ha 14), oltre a 6 linee metropolitane U-Bahn. Bene: ogni giorno le 12 linee della rete ferroviaria S-Bahn scaricano a Monaco città oltre 1 milione di passeggeri, mentre a Milano le 14 linee esistenti ne scaricano solo

300.000. Significa che le infrastrutture ci sono, ma mancano i treni; significa che il sistema ferroviario regionale deve rispondere alla domanda di mobilità pendolare attraverso: 1) potenziamento quantitativo del materiale rotabile; 2) potenziamento dei programmi di esercizio della rete, soprattutto nell’area metropolitana milanese.

Il servizio di trasporto pubblico urbano a Milano è di buon livello; ma non può sopperire alla carenza strutturale del trasporto ferroviario su scala metropolitana (che deve integrarsi al sistema di trasporto urbano); i venti parcheggi interscambio esistenti possono ospitare 20.000 veicoli: pochi rispetto a 600.000 auto in ingresso che, oltre a inquinare, congestionano anche la rete del trasporto pubblico urbana di superficie.

Cosa fare per iniziare concretamente a cambiare le cose

Sono da sempre convinto che la politica tariffaria (il “pricing”) sia uno strumento straordinario che non deve servire a fare cassa, bensì ad orientare comportamenti e azioni utili alla collettività. La pensavo così nel 2008, quando l’assessore Croci introdusse Ecopass, poi divenuto Area C; la penso così anche oggi.

Dobbiamo avviare la sperimentazione di una politica tariffaria che induca una riduzione del traffico dall'hinterland senza penalizzare, anzi avvantaggiando i pendolari. La partita, in termini politici, di consenso e di efficacia della misura, si gioca tutta qui. Partendo da una radicale differenziazione di approccio fra le politiche di pricing di Area B rispetto ad Area C.

La differenza sostanziale fra le politiche di pricing di Area C rispetto ad Area B: diversi territori di riferimento, diversi sistemi di trasporto e mobilità

Quando parlo di pricing mi riferisco non solo alla tariffazione per accedere alla ZTL ma anche alla tariffazione della sosta, tassello importante del sistema complessivo di pricing.

Area C (e prima Ecopass) è stata attivata sulla base di un presupposto semplice: la zona centrale di Milano è quella meglio servita dal servizio di trasporto pubblico urbano; ovunque ti trovi, entro un raggio di 300 mt. hai a disposizione una fermata di tram, bus o metropolitana che connettono il centro urbano con il resto della città. Questa situazione reale non ti interessa e decidi comunque di usare l'auto per venire in centro? In questo caso sono legittimato a importi una tariffa per accedere (e per sostare) in centro, con funzione primaria di deterrenza rispetto all'uso del mezzo privato ("seidavvero convinto della necessità di pagare per usare la tua auto nella zona meglio servita dal trasporto pubblico?"), e secondariamente di finanziamento indiretto del sistema di mobilità pubblica. Col passare degli anni, rimanendo immutata la tariffa di accesso, l'effetto-deterrente ha progressivamente ridotto l'impatto in Area C.

La situazione riguardante la mobilità pendolare diretta verso **Area B** è esattamente opposta. Più ci si allontana dalla città di Milano verso l'hinterland – laddove ha origine la domanda di mobilità pendolare - più la rete di trasporto pubblico si dirada e si riduce in termini di efficienza e di capillarità territoriale del servizio; non esistono sistemi integrati di interscambio gomma/ferro su scala metropolitana; sulla qualità del servizio di trasporto ferroviario si è già detto: non rappresenta un'alternativa praticabile rispetto al mezzo di trasporto privato; infine, la maggiore dispersione degli insediamenti metropolitani (sprawl) rispetto alla "densità urbanistica" presente nel capoluogo, rende non replicabile su scala metropolitana una rete di trasporto di superficie analoga, per capillarità e frequenza delle corse, a quella urbana: in tale contesto il mezzo di trasporto privato rimane centrale. Dei circa 600.000 veicoli in ingresso quotidiano in Area B, solo meno del 9% superano i varchi anche della ZTL Area C: significa che la quasi totalità dei veicoli in ingresso circolano, congestionano e sostano nell'area esterna semiperiferica e periferica compresa fra Area B e i confini di Area C. Raggiungere l'area urbana servita dalla rete di trasporto urbano è la funzione che, in mancanza di un trasporto ferroviario integrato al sistema di trasporto urbano, il pendolare affida al proprio mezzo di trasporto privato: con costi crescenti a proprio carico, e con costi crescenti esternalizzati a carico della collettività.

Proposte operative

Una soluzione rapidamente attivabile per utilizzare la ZTL Area B come strumento di decongestionamento del traffico in ingresso, è utilizzare lo strumento del pricing per incentivare la condivisione del mezzo di trasporto fra più persone.

Un primo passo in questo senso venne avviato, una dozzina di anni fa, da Autolaghi, che introdusse lo sconto del 75% ai caselli in uscita a Milano dalle 7.30 alle 9.30 del mattino, e in uscita verso Varese/Como dalle 17.30 alle 19.30, per le auto con più di una persona a bordo.

Autolaghi non è governata da ecologisti: teoricamente, più auto transitano ai caselli più soldi incassa il concessionario; il problema è che troppe auto rendono inefficiente l'infrastruttura di trasporto, da qui l'incentivo alla condivisione dell'auto per i pendolari.

Torniamo ad Area B. La condivisione dell'auto nell'area vasta dell'hinterland viene già praticata malimitatamente a determinati periodi e per specifiche esigenze: ad esempio, da sempre vengono auto-organizzati sistemi di car pooling per accompagnare e per riprendere i ragazzi durante i cinque anni delle scuole superiori, con grandi benefici e convenienza per tutti; poi, concluso il quinto anno, tutto finisce e ognuno torna a disperdersi nella solitudine del proprio abitacolo.

Possiamo promuovere strumenti che rendano conveniente condividere l'auto per l'intero arco dell'anno, con benefici per sé e per l'intero sistema?

Lo strumento-pricing può essere attivato proprio per avviare **una sperimentazione** in tal senso, che può essere inizialmente anche limitata per fasce orarie e per i soli giorni feriali. Ad esempio: la forma più semplice può prevedere inizialmente una determinata tariffa per chi entra in città, da lunedì a venerdì, da solo a bordo del proprio veicolo, fra le ore 7 e le 10 del mattino (la principale fascia oraria del traffico pendolare), garantendo invece accesso gratuito (mediante sistema di controllo GPS/cellulare) ai veicoli che nella medesima fascia oraria accedono in ZTL Area B con almeno due persone a bordo.

Forme ulteriori di agevolazioni/incentivazioni possono riguardare anche lo stallo per la sosta.

In questo modo, l'attivazione di una forma di road pricing per accedere in Area B garantendo accesso e sosta gratuita ai veicoli con almeno due persone a bordo (controllo gps collegato ai cellulari) si rivela per i beneficiari un forte risparmio sui costi della sosta, benzina, usura mezzo, ecc.

In definitiva: l'uso del mezzo di trasporto privato da parte dei pendolari per entrare nella ZTL Area B non è paragonabile all'opzione del cittadino milanese che decide, nonostante tutto, di utilizzare la propria auto per entrare nella ZTL Area C. Pertanto la modalità di attivazione di una sperimentazione del pricing in Area B deve contenere un criterio premiante per essere accettabile, efficace ed utile; premiante per chi, non avendo alternative efficienti in materia di trasporto pubblico, organizzandosi contribuisce comunque a ridurre la quota di veicoli in ingresso in città.

Il pricing di Area B può anche orientare l'accesso di mezzi commerciali (distribuzione merci, ecc) prevedendo agevolazioni in determinate fasce orarie per tipologia di mezzo (al di fuori degli orari dipunta di ingresso in città) al fine di evitare congestionamenti della rete.