

## **AREA C AD UN MESE DALL'ESORDIO**

Prime valutazioni relative all'accessibilità del centro cittadino  
e costi a carico dei cittadini

### **I dati di riferimento**

A partire dalle relazioni AMAT relative alle valutazioni precedenti (data 3 novembre 2011) all'entrata in vigore del provvedimento di governo del traffico nel centro di Milano e le ultime due relazioni successive a tre settimane e ad un mese, di monitoraggio degli andamenti (4 e 15 febbraio) abbiamo elaborato alcune valutazioni sull'accessibilità del centro e i costi sopportati dai cittadini.

Le nostre analisi si basano sull'esperienza di assistenza e gestione della mobilità milanese dei primi utenti della Centrale di Mobilità, start up di Fondazione Legambiente innovazione. La Centrale segue, con differenti progetti locali e internazionali, la mobilità di circa mille cittadini dell'area metropolitana milanese e l'offerta di mezzi e abbonamenti di diverse aziende pubbliche e private che vanno dai mezzi ATM, alle biciclette e mezzi ecologici.

Presto disporremo di dati di opinione e di esperienza diretti di cittadini e soggetti organizzati, associati o meno a Legambiente, sugli andamenti della mobilità individuale e collettiva in città (sondaggi, focus group...). Intanto, sulla base dei dati ufficiali e dell'esperienza acquisita abbiamo deciso di partecipare con queste valutazioni iniziali all'avvio dell'AreaC di Milano.

### **Dati di partenza**

L'AMAT ha valutato l'accesso con autoveicoli nell'Area C di Milano pari a 122.000 accessi (talvolta lo stesso veicolo entra più volte) prima dell'entrata in vigore del provvedimento. Nel primo mese gli accessi in auto sono diminuiti di 40.000, pari al 33% del totale precedente. Mediamente 6.000 veicoli giornalieri sono esentati dal pagamento perché considerati ecologici (ibridi elettrici e gas), qualche centinaio di autobus.

L'ATM stima un aumento dell'uso dei mezzi pubblici:

- 13 – 15.000 passaggi ai tornelli delle metropolitane del centro,
- aumento di biglietti obliterati sui mezzi di superficie che transitano dal centro: tra il 4 e il 20% in più.

Ottimi dati che, se sommati ai probabili accessi in bicicletta e a piedi (non si registra un aumento delle moto, forse a causa della stagione), compensano parzialmente la minor accessibilità automobilistica dell'area centrale della città

(al netto della diminuzione del traffico di attraversamento). Non si dispongono, al di là delle diverse percezioni soggettive, di dati che segnalino apprezzabili differenze di congestione lungo le circonvallazioni o nelle vie di accesso al centro.

Per valutare i costi e l'accessibilità dell'area si deve tener conto anche dell'offerta di posti auto a pagamento per la sosta. Al di là dei posti auto privati per residenti e per le attività economiche e istituzionali collocate in centro, la sosta per i non residenti è affidata a 4.500 posti a rotazione su suolo pubblico (al prezzo di 2 euro/h negli orari di pagamento dalle 7,30 alle 19,30) e di 12.600 posti in parcheggi e garage privati (ad un costo variabile tra i 3 euro, i 5 e persino gli 8 euro all'ora!).

## **Stima dei costi d'accesso al centro**

### **Il costo di parcheggio.**

La sosta nei parcheggi su suolo pubblico evidenziava nel corso dell'anno scorso una occupazione media del 82%. Considerando le auto che non pagano (servizi pubblici, car sharing, ...) e un elevato tasso di evasione (uno su tre?), per un esborso di 2 euro all'ora nelle 12 ore diurne di AreaC, genera un gettito complessivo dell'ordine delle decine di migliaia di euro (stimiamo 50.000 euro al giorno di entrate per il Comune). Dal 16 gennaio in poi l'esperienza visiva di chi frequenta il centro a piedi e in bicicletta è una forte riduzione della sosta abusiva nelle aree non consentite e una maggior disponibilità di posti.

Per la sosta nei garage privati, non disponendo di dati di riferimento, ci affidiamo a delle stime basate sulla nostra esperienza e dichiarazioni dei gestori: 70% di posti occupati pre AreaC e 40% post. In questo caso la sosta di un'ora dovrebbe avere un costo medio di 5 euro (tra 3 e 8 euro). Possiamo allora stimare un ricavo giornaliero dei parcheggiatori pari a 500 mila euro pre AreaC e 300.000 euro post AreaC.

## **L'aumento del costo del mezzo pubblico**

Per gli ex fruitori automobilistici del centro va ora previsto un aumento dei costi per chi usa ora i mezzi ATM. Quanti sono? Ai 40.000 veicoli in meno vanno tolti circa 5 mila che hanno spostato l'orario di ingresso e aggiunti i passeggeri (mediamente ogni auto porta 1,14 persone). Se in 40 mila spendono mediamente 2,25 euro al giorno (pari ad una corsa e mezza di biglietto ordinario ATM), per tener conto del notevole aumento degli abbonamenti (ad un costo decisamente inferiore della corsa ordinaria), dei nuovi ciclisti e pedoni.

## **Il costo dell'automobile**

Supponendo che ogni ingresso nell'AreaC sia parte di un tragitto medio di 5 Km (perché prendere l'auto altrimenti?), il costo complessivo ACI di una utilitaria media si suppone pari a 50 centesimi a Km (2,5 euro ogni viaggio). Quindi un costo totale per i 122 mila veicoli in ingresso pre AreaC pari a 300 mila euro. Post AreaC tale costo scende complessivamente a circa 200 mila euro.

## **Il pagamento del ticket d'ingresso**

Degli 80.000 accessi di veicoli in centro, solo una parte paga 5 o 3 euro: 9 mila veicoli sono veicoli o auto di servizio, oltre 13 sono ibridi a gas o elettrici, solo 9 mila appartengono a residenti. Pagano 40 – 45 mila automobili, 4.500 veicoli di servizio e 6.300 commerciali.

I residenti: dei 26.000 veicoli registrati, 7.866 non sono mai entrati in tutto il mese, altri 10 mila circa non più di 4 volte (quindi realisticamente non più di 40 volte all'anno, gli accessi gratuiti). Solo il 5,6% dei residenti (1.500 totali) entra sistematicamente dell'AreaC, più di 15 ingressi su 18 giorni di pedaggio.

La auto di non residenti: i 40 – 45.000 ingressi giornalieri in auto, su un totale di 320 mila veicoli di milanesi e non, metà dei quali è entrato in un mese solo una volta. Solo il 4% fa ingressi sistematici (più di 15 volte) per un totale di 8.600 automobili. Quanti di questi pagheranno? Tolti gli ingressi plurimi nella stessa giornata, gli autorizzati per necessità, i turni notturni e i disabili, si può stimare in circa 25.000 i pedaggi giornalieri a 5 euro, per un costo giornaliero pari a 125.000.

Veicoli paganti di servizio o commerciali: saranno realisticamente 6.500 le auto e i furgoni non "ecologici" che pagheranno 3 euro (nel caso non preferiscano sconti di parcheggio), per un costo complessivo di soli 20.000 euro. Per i mezzi commerciali la loro diminuzione, -21%, sembrerebbe mostrare una buona ottimizzazione dei viaggi e dei carichi.

## **Come cambiano i costi di accesso al centro**

Molto importante, quanto paga, o quanto crede di pagare, chi accede in centro città dopo l'introduzione dell'AreaC. E' infatti la percezione soggettiva (costi – vantaggi) che determina le scelte individuali di mobilità e il conseguente consenso verso il provvedimento. C'è chi si sentirà, più o meno, penalizzato o favorito dal provvedimento, chi lo subirà come efficace incentivo a modificare i propri comportamenti e chi invece si sentirà ingiustamente tartassato per l'impossibilità (o la scarsa voglia) di scegliere una alternativa coi mezzi pubblici, la bicicletta od altre soluzioni possibili.

1. **Chi paga di meno:** i 40.000 che hanno rinunciato all'auto per il mezzo pubblico (o la bici), in cambio del probabile aumentato disagio rispetto alla comoda auto di proprietà, vedono ridursi di un terzo la propria spesa giornaliera: da 6,5 euro (5 Km in auto + 2 ore di parcheggio a 2 euro/ora) a 2,25 euro;

2. **Chi paga uguale:** più di 40.000. Oltre alle auto a gas o ibride (13 mila), gli esentati dal ticket (oltre 20 mila), alcune migliaia di automobilisti (5 – 10 mila) che prima trovavano posto solo nei garage più cari (3-8 euro all'ora) e oggi possono trovare posto nei parcheggi più economici: pagando il parcheggio 2 anziché 5 euro all'ora, in 2 ore di sosta avranno compensato il costo del ticket d'ingresso;

3. **Chi paga di più:** circa 20.000 automobilisti e 6.500 auto e furgoni commerciali al giorno che, se debbono pagare il parcheggio, debbono aggiungere ai loro costi anche il ticket d'ingresso a 3 o 5 euro. Comunque, chi paga di più, è una minoranza.

Tra quest'ultimi, una minoranza di auto o mezzi, entrano sistematicamente in centro (circa 8.000, più 1.500 residenti), irriducibili. Sono i "tartassati"? Facciamo due esempi che abbiamo riscontrato:

1. chi, per rappresentanza o disponibilità, può disporre di un ufficio in centro Milano, di un'auto di servizio e magari anche di un posto auto gratuito, per il quale il pagamento del ticket di 5 euro non è motivo sufficiente per cambiare le proprie abitudini di mobilità;

2. così come c'è anche chi, per lavoro deve entrare o rientrare in AreaC per lavoro a stipendio fisso (commessi, addetti commercio, maschere teatro...) e recarsi in luoghi esterni alla città in orari in cui non ci sia più disponibilità di trasporto pubblico, anche se l'orario di fine lavoro è poco prima di mezzanotte.

Quest'ultima categoria, solo quest'ultima, probabilmente di un migliaio di unità, sono gli ingiustamente colpiti dalla "tassa di scopo" dell'AreaC: in questi casi infatti, è lo "scopo" a non essere percepibile!

### **Ma allora, costa di più entrare oggi in centro Milano?**

No, il costo complessivo per i cittadini, per la maggior parte dei commercianti, dei lavoratori, degli artigiani, rimane sostanzialmente invariato.

Differenze costi complessivi di accesso AreaC a Milano (euro giorno)		
Costi	Prima del 16 gennaio	Prime 3 settimane
Parcheggio	550.000	350.000
Costo uso dell'auto	300.000	200.000
Biglietti ATM aggiuntivi	0	90.000
Ticket AreaC (prima Ecopass)	35.000	145.000
<b>TOTALE</b>	<b>885.000</b>	<b>785.000</b>

Come c'era da attendersi, l'AreaC ha segnato un maggior incasso da parte del Comune (biglietti ATM oltre agli accessi) a discapito di minori introiti da parte dei parcheggi, e a vantaggio di un risparmio sull'uso dell'auto. E' auspicabile una riduzione dei prezzi di sosta e un loro livellamento a quelli dei garage delle fasce semi centrali di Milano (2 - 4 euro e non 4 - 8 euro attuali). Da sola, questa riduzione, annullerebbe l'aumento ticket comunale!

Siamo certi che i parcheggi del centro non chiuderanno e non licenzieranno a causa dell'AreaC, visto che i loro colleghi delle zone semicentrali non se la passano poi così male.

E' infine probabile un beneficio per tutti in minori tempi di percorrenza sia in automobile che, soprattutto, con i mezzi pubblici di superficie (bus e tram). E' entusiasta inoltre il sostegno all'AreaC di chi frequenta il centro in bicicletta (piste ciclabili senza auto in sosta abusiva, meno traffico, meno pericoli).

## Conclusioni

L'AreaC si proponeva, in ottemperanza del risultato referendario, ridurre la mobilità automobilistica su tutta la città di Milano, con particolare attenzione all'area, altrimenti congestionata, del centro. Il pagamento del "ticket", più che servire a drenare ingenti risorse, doveva avere lo scopo di indurre un cambiamento modale (chi può farne a meno, deve avere interesse a non circolare in auto) e di dirottare risorse dalla circolazione con mezzi proprietari alla mobilità sostenibile.

Se i dati e le valutazioni fatte fossero confermate in futuro, non possiamo che essere soddisfatti! Già ora il costo per i cittadini dell'accesso in centro è rimasto sostanzialmente invariato, a discapito del costo dell'uso dell'auto e del relativo parcheggio e a vantaggio dell'ATM e della velocità di percorrenza media di tutti.

Ma manca ancora, per raggiungere i risultati che si proponevano con il referendum alcune importanti adempimenti e correttivi:

- aumentare la capacità e la comodità dei mezzi pubblici (la frequenza della MM 1 in corso di implementazione e prova ad esempio);
- rendere più agevole la mobilità ciclabile, anche a discapito delle moto, ed estendere il servizio di BikeMi;
- rivedere i parcheggi disponibili in centro, ridurre il prezzo dei privati in certe aree, anche compensando con una minor disponibilità di spazi di quelli su suolo pubblico (che invece potrebbero essere adibiti in certe zone al carico e scarico merci);
- è assurdo che l'utenza professionale e commerciale contribuisca solo con il 15% al gettito complessivo del ticket: la proposta referendaria supponeva infatti che pagassero non 3 ma 10 euro l'ingresso giornaliero;
- salvo (forse) alcune limitatissime eccezioni, le "ingiustizie" del ticket, non si sono verificate. Gli ingiustamente "tartassati", quelli che davvero non hanno alternative all'uso quotidiano dell'auto e non possono permetterselo, sono davvero pochi: ma anche se ce ne fosse uno solo, il caso va preso in esame;
- molti di più, decine di migliaia, sono i milanesi che usano l'auto ogni tanto, forse neanche una volta al mese. E' probabile che nei prossimi mesi o anni, se troveranno comode le alternative (compresi taxi, noleggi) rinunceranno completamente al possesso dell'auto, con grandi vantaggi sia individuali che collettivi.

Andrea Poggio  
Vicedirettore Legambiente  
[andrea@legambiente.org](mailto:andrea@legambiente.org)