

Milano 2, Berlino 1

Due diverse filosofie sul costo dei biglietti e l'obiettivo "città verde" a confronto. Ma le merci?

La ricetta della felicità, nelle smart city, ha tanti ingredienti. Ma a Milano, è un segreto. Come quelli della Coca-Cola o dell'amaro Braulio. Nelle grandi metropoli almeno due ingredienti sono indispensabili per fare la felicità: la tutela dell'ambiente e una efficace mobilità. Il sindaco Beppe Sala - che nella riorganizzazione delle deleghe post Majorino ha deciso di tenersi quella strategica alla Transizione ambientale - è riuscito a fare felici i milanesi portando il prezzo del ticket Atm a 2 euro, il che, tra l'altro, farà felice anche l'assessore al Bilancio, che vedrà entrare nelle casse del Comune una quarantina di milioni l'anno. Un bel record per la sinistra che guida la città dagli anni felici di Giuliano Pisapia, e che da allora è riuscita a raddoppiare il prezzo del ticket Atm da 1 a 2 euro, senza creare soverchi malumori (anzi, col sistema delle tariffe integrate e il lavoro sugli abbonamenti, i pendolari alla fine non ci perdono).

A Berlino la ricetta della felicità è la stessa, o forse l'esatto contrario. Infatti, nella città dove salire in metrò, tram, bus e anche sulla rete fluviale costava come minimo 2,5-3 euro, dall'anno prossimo il ticket scenderà a 1 solo euro al dì, grazie all'abbonamento annuale da 365 euro. L'ha deciso il sindaco Michael Müller, socialdemocratico tutto d'un pezzo, alla guida della capitale tedesca dal dicembre 2014 e presidente del Bundesrat. Un piano destinato a ridurre l'utilizzo delle auto in città e che, dimezzando il costo dell'abbonamento annuale (le cifre attuali vanno dai 728 ai 761 euro), conta su un reclutamento di massa a favore del trasporto pubblico. Lui, Michael Müller, aveva pensato al biglietto gratuito in realtà: ma poi ha fatto i conti col bilancio e si è accontentato di dimezzarne il valore. Un po' come a Vienna, dove, da quando nel

2012 il prezzo del biglietto è stato abbassato a 1 euro la metà dei residenti viaggia con un abbonamento sui mezzi pubblici. A Berlino però, solo poco più della metà delle famiglie possiede un'automobile e i tassi di motorizzazione sono particolarmente bassi nei quartieri più centrali. Esattamente l'opposto di Milano. Ma se la partita del trasporto pubblico - al netto di una vera integrazione tariffaria nell'area metropolitana e del potenziamento del trasporto ferroviario regionale (leggi Trenord), Passante compreso - è, coi nuovi prolungamenti delle linee metropolitane e della M4, sul binario giusto, resta aperto l'altro grande tema della mobilità, quello delle merci. Milano ha fatto una scelta "estrema" marciando a ranghi serrati verso la chiusura alle auto (salvo i veicoli ecologici) della città. Prima col ticket per Area C (in centro), poi con le limitazioni ai diesel con Area B (cerchia esterna), ma è chiaro a tutti che le telecamere sistemate all'ingresso della città avranno lo scopo di bloccare o filtrare massicciamente l'ingresso dei veicoli a motore. Col risultato di spingere verso i comuni della prima cintura la sosta di chi, non potendo entrare a Milano, è costretto comunque a muoversi con un'auto o un furgone.

Ma basta dare un'occhiata al comparto della logistica - il vero motore dell'economia lombarda - per comprendere che, presto o tardi anche il comune di Milano, sul quale gravitano la gran parte delle attività, dovrà affrontare il problema. Sono 28 mila le imprese in Lombardia, 250 mila gli addetti e 39 miliardi il fatturato secondo i dati forniti dalla Camera di commercio di Milano. Il settore va dai colossi come Amazon, che producono milioni di spostamenti, fino a realtà metropolitane come Foodora o Ikea. La Lombardia pesa circa un quinto

sul settore nazionale, che ha 158 mila imprese e 1,4 milioni di addetti. Gli addetti crescono in regione, oggi sono 6 mila in più di un anno fa, +2,4 per cento. Una mobilità sempre più smart, grazie alla crescita di settori di supporto come commercio online (+10,2 per cento). Ed è necessario notare che la parte più rilevante degli spostamenti delle merci si muove attorno e in direzione di Milano. Un esempio per tutti: la nuova e moderna autostrada BreBeMi collega tutto l'est (Veneto incluso) al capoluogo lombardo che ha visto insediare sul suo tracciato colossi della logistica come Italtrans, Amazon, Sma Simply Auchan, Esselunga. Ma a differenza del ticket Atm che costa già 2 euro e delle limitazioni (Area C e Area B) al traffico consolidate da tempo, i progetti sulla City logistics, del Pums (piano della mobilità del Comune) sono solo sulla carta. L'Ama (il centro studi del Comune) denuncia una "movimentazione delle merci in ambito urbano stimata pari al 10 per cento delle percorrenze veicolari complessive, a fronte di flussi veicolari merci responsabili per il 24 per cento del totale delle emissioni di particolato (PM10 allo scarico)". Ma le proposte, che vanno dalle "regole di accesso: sistema di controllo e gestione delle aree di carico e scarico delle merci", ai progetti pilota "Smart Delivery" a quello europeo "Validating Freight Electric Vehicles in Urban Europe", sono ai nastri di partenza. Ma le merci ogni giorno arrivano in città, i grandi operatori della logistica corrono, mentre i "padroncini" combattono la loro guerra per resistere alle restrizioni. E' questa la nuova frontiera del modello Milano, che, tra migliaia di eventi, manifestazioni e grandi fiere ha trasformato la città del terziario nella capitale delle merci.

Daniele Bonecchi

