

**Riunione del 3 aprile 2008 (sede della BCC, viale Gramsci 194, Sesto S. Giovanni) avente per tema:
*Il progetto per le aree Falck di Sesto S.G. redatto dal Renzo Piano Workshop: valutazione delle implicazioni sulla mobilità e sulle politiche del trasporto pubblico***

All'incontro è presente il Prof. Marco Ponti del Politecnico di Milano.

Ecco le tematiche analizzate:

1. Le aziende di trasporto locale, e le ferrovie, a volte fanno qualche perdita, ma sono state recentemente anche in pareggio o in attivo

Tutti i risultati "ufficiali" del trasporto locale e delle ferrovie FS sono sempre presentati e commentati come raramente in attivo, a volte in pareggio, a volte in deficit. Ma ci si dimentica che questi risultati sono "a valle" di ingentissimi sussidi pubblici in conto esercizio e in conto capitale, che nell'ultimo decennio sono stati dell'ordine degli 8 miliardi di Euro annui per FS, e di 3 miliardi annui per il trasporto locale. Quindi gli eventuali deficit sono aggiuntivi a tali sussidi, mentre pareggio o profitti sono concetti privi di significato economico in tale contesto.

Lo scopo di tale mito è quello di presentare al pubblico e ai contribuenti un quadro meno drammatico di quello reale.

2. I lavoratori del trasporto pubblico sono pagati poco, e scioperano per questo.

È vero il contrario: il costo del lavoro in media è nettamente superiore, a parità di qualifica e di ore lavorate, a quello del settore privato (circa 40.000 Euro/anno in media per i trasporti locali). Fatto 100 il costo di produzione del TPL in Italia, è circa 50 quello in Inghilterra, ma circa 80 quello in Francia, dove il lavoro è difesissimo.

3. L'ambiente è peggiorato drammaticamente a causa del traffico.

L'ambiente è peggiorato solo per il CO₂, gas che genera effetto serra ma non nuoce alla salute. Comunque il traffico è una componente minoritaria di tali emissioni. Le concentrazioni di polveri sottili (PM10) non sono peggiorate, anzi sono molto migliorate nel tempo: gli standard europei tuttavia le hanno evidenziate come pericolose, e hanno stabilito dei valori di soglia molto stretti. Tutte le altre emissioni (CO, ossidi di piombo, di azoto e di zolfo) si sono molto ridotte.

Questo mito nasce probabilmente dal fatto che politicamente sembra molto più difficile intervenire sulle emissioni agricole, domestiche e industriali che non su quelle dei mezzi su gomma, che presentano anche fenomeni di congestione (e questi interventi accelerano l'acquisto di auto nuove...).

4. Sarebbe possibile spostare molto traffico sui mezzi pubblici, e tutti vivremmo felici

Il TPL muove una percentuale ridotta dei pendolari, e non per scelta, e in percentuale la quota diminuisce. Per invertire la tendenza occorrerebbe uno sforzo finanziario pubblico fortissimo, e tutti gli studi dimostrano che aumentare la quota del 5% sarebbe quasi un miracolo. Ma anche in quel caso la gran parte del traffico rimarrebbe sulle strade, con tutti i problemi che ne conseguono. Sembra più sensato spendere soldi pubblici per affrontare direttamente tali problemi.

Il mito nasce ovviamente dal fine di giustificare le spese fortissime nel settore ferroviario e dei trasporti pubblici, cioè dai fornitori, dai dipendenti e spesso dai dirigenti del sistema.

5. La benzina costa così cara a causa del prezzo del petrolio.

Il prezzo del petrolio incide per appena un quarto del prezzo totale alla pompa. Un'altra quota è costituita dai costi di raffinazione e distribuzione (che non cambiano molto). Per i due terzi si tratta di tasse.

6. La concorrenza è incompatibile con la socialità dei servizi di trasporto pubblico (locali e ferroviari).

Anche qui, è vero il contrario. Se si mettessero in gara gli attuali servizi, affidandoli, a parità di sussidi pubblici, a chi offrisse tariffe più basse, la socialità del servizio ne avrebbe clamorosi vantaggi.

7. I costi di congestione rappresentano una quota rilevante del PIL.

I veri costi di congestione stradale non sono dati dalla totalità delle perdite di tempo (e di carburante) dovute all'intensità del traffico, che sono state spesso calcolate e pubblicate, ma solo da quelle perdite di tempo che eccedono un uso ottimale delle strade (che non è affatto quello in cui c'è pochissimo traffico, come è intuitivo).

I costi totali reali ammontano a circa 4 miliardi di Euro all'anno, che sul PIL rappresentano meno dello 0,5%.

8. I trasporti su gomma generano costi esterni (ambientali, di sicurezza....) elevatissimi.

È vero che i trasporti generano molti costi sociali (ambiente, inquinamento ecc.). Ma pagano grande parte di tali costi in termini di tasse (il trasporto su gomma per esempio paga più di 35 miliardi di Euro all'anno allo stato in sole tasse sui carburanti). Cioè gran parte di tali costi sono internalizzati, al contrario di ciò che avviene in altri settori, che contribuiscono altrettanto all'inquinamento, ma pagano pochissime tasse (e in alcuni casi sono addirittura fortemente sussidiati, come l'agricoltura). Consideriamo l'esternalità maggiore, e quella più difficile da abbattere,

quella delle emissioni di CO₂. La severissima Commissione delle ONU per i cambiamenti climatici (IPCC), che ha vinto il premio Nobel l'anno scorso, stima che il costo esterno attuale di una tonnellata di CO₂ sia dell'ordine dei 20\$, e che tale valore può salire a 100\$ se non si fa nulla negli anni a venire. L'attuale tassazione sui carburanti stradali corrisponde a circa 450\$ a tonnellata emessa. Nessuno vuol trarre giudizi affrettati, ma perché ci si basa su assunzioni ambientali con così modesti riferimenti quantitativi?

9. Il trasporto pubblico a basso prezzo e la benzina ipertassata sono politiche sempre a favore delle classi meno abbienti.

Molto tempo fa era così. Oggi non è più tanto vero. La benzina ipertassata colpisce anche i lavoratori dell'industria che, a motivo degli alti prezzi della casa, devono insediarsi in luoghi molto dispersi, non servibili dal TPL e ancor meno dalla ferrovia, e devono muoversi in automobile. Anche questo mito serve a giustificare i sussidi ai trasporti locali e alle ferrovie. Io quando uso il TPL (vivo in una zona servitissima, ovviamente) vengo sussidiato dai lavoratori che devono viaggiare in macchina, e la mia casa si è molto valorizzata grazie alla metropolitana. Lo stesso fenomeno si verifica a Parigi.

10. Puntare sui trasporti pubblici invece che sulla viabilità limita i fenomeni di rendita, soprattutto se si pongono vincoli all'edificazione.

È vero il contrario: la rendita è massimizzata dai vincoli (è un prezzo di scarsità) e da tutto ciò che crea gerarchie nell'accessibilità del territorio (i luoghi più accessibili valgono di più). Ma la viabilità è molto più capillare dei trasporti pubblici, soprattutto ferroviari, quindi crea molto meno rendita.

Dall'analisi sono emerse le seguenti problematiche a cui il relatore ha dato una sua personale risposta:

- **Come limitare il traffico di attraversamento su mezzi privati che grava su Sesto?**
Quelli che attraversano Sesto in macchina non lo fanno per divertimento: in generale non hanno alternative decenti per andare a lavorare. Occorrono meccanismi non campanilistici di tariffazione della congestione (del tipo tedesco), e infrastrutture.
- **Cosa attendersi dal nuovo punto d'interscambio fra trasporto privato/trasporto pubblico previsto a Bettola?**
Non molto, l'interscambio funziona sempre meno, per tempi e dispersione delle attività e del mercato del lavoro.
- **Come favorire il rapporto fra le parti della città? Sono credibili alcune delle soluzioni - mezzi pubblici leggeri elettrici (Elfi) e tapis roulant - su cui Renzo Piano insiste?**
Gli Elfi sono un'ottima cosa ma costosissimi in Italia se non si liberalizza agli extracomunitari; per i *tapis roulant* ho dubbi sulla loro piacevolezza, ma non ho certezze del contrario (cfr. aeroporti).
- **E' sostenibile economicamente l'ipotesi di interrimento della ferrovia?**
Mai (sto facendo uno studio sul tema per le Nord), meglio interrare le strade, per costi, ambiente, possibilità di gestire la congestione. Cfr. Marsiglia, Oslo.

Analisi e problematiche che hanno sortito i seguenti interventi e le successive risposte di Marco Ponti:

Anonimo: propone una bretella ferroviaria di andamento nord-sud che permetta di eliminare la tratta Sesto San Giovanni-Stazione Centrale che attualmente attraversa e divide la città.

Marco Ponti: è un'ipotesi abbastanza complessa, che richiede un'attenta analisi del rapporto costi-benefici.

Andrea Poggio, architetto: ritiene che le politiche della mobilità basate unicamente sulla leva economica siano insufficienti; la scelta del mezzo privato o di quello pubblico è un fatto anche culturale.

Lamenta, per Sesto San Giovanni, una previsione e programmazione insufficienti delle misure per affrontare il traffico indotto dalla trasformazione delle aree Falck.

Rileva, come ulteriore ostacolo nei confronti dell'incentivo a usare il mezzo pubblico, la mancata integrazione della tariffa della metropolitana tra Sesto S. Giovanni e Milano.

Propone anche soluzioni intermedie rispetto all'aut aut "mezzo pubblico-mezzo privato" come il *car sharing*.

Infine difende l'ipotesi dell'interrimento della linea ferroviaria perché garantirebbe una maggiore integrazione tra le parti della città, con ricadute sociali positive per l'intero comune.

Prof. Ponti: concorda sulla necessità di una integrazione tariffaria nella tratta della metropolitana Sesto-Milano.

Rispetto invece alle argomentazioni a favore dell'interrimento della linea ferroviaria fa osservare come l'utilizzo delle risorse pubbliche vada sempre considerato nella prospettiva di un bilancio sociale complessivo: l'ingente spesa pubblica che ne deriverebbe comporterebbe il drenaggio di fondi verso un'opera i cui benefici sociali non sono particolarmente evidenti e prioritari.

Claudio Fraconti, presidente dell'Associazione Imprenditori Nord Milano: il progetto della aree Falck pone, senza

risolverli, alcuni problemi di mobilità e viabilità. In particolare manca un piano logistico, che andrebbe tuttavia inserito nell'ambito di un progetto settoriale e complessivo di scala metropolitana.

Anche sotto questo aspetto l'interramento della ferrovia indurrebbe dei vantaggi urbanistici da non sottovalutare.

Marco Ponti: concorda sulla possibilità di inquadrare le questioni menzionate in una prospettiva di valorizzazione anche con il coinvolgimento dei privati.

Anonimo: osserva che le politiche attuali di gestione del trasporto pubblico locale a Sesto S. Giovanni e nei comuni limitrofi consorziati è estremamente carente. Vi è inoltre una resistenza "culturale" alle proposte di liberalizzazione del settore.

Marco Ponti: Il prezzo d'uso dei mezzi pubblici è in Italia pari a un quarto della media europea. Non si devono dare per scontati i benefici collettivi della spesa pubblica destinata al trasporto pubblico; tali risorse potrebbero essere investite in altri campi di pari o maggiore interesse sociale con ricadute superiori e più efficienti.

Angelo Pasini, imprenditore: sottolinea l'importanza di un'idea di sviluppo della città che non veda Sesto S. Giovanni subalterna a Milano. L'attuale progetto delle aree Falck è inoltre debole sul piano della mobilità in rapporto al carico urbanistico previsto. È parimenti insufficiente la proposta di ricucitura tra nord e sud del territorio comunale.

Anonimo: a Sesto S. Giovanni arrivano quotidianamente 50.000 lavoratori dalla provincia milanese e dal capoluogo. La classe politica al governo del comune non è stata in grado di preparare il territorio e la comunità per tempo alla transizione dalla fase industriale a quella post-industriale.

Laura Barbanti, architetto: non ritiene che l'attraversamento della ferrovia costituisca un problema così consistente, sia rispetto al rumore, sia in termini di permeabilità tra le parti che attraversa.

Maria Bonfanti, presidente della Banca di Credito Cooperativo di Sesto San Giovanni: ritiene che l'interramento della ferrovia sarebbe di grande utilità per la città e che andrebbe finanziato dal settore pubblico.

Marco Ponti: suggerisce la possibilità di intervenire prevedendo eventualmente una "tassa di scopo".

Rappresentante dell'Unione Commercianti: ritiene che l'immagine e l'identità della Sesto a venire appaiono al momento deboli e confuse. La città dovrebbe conseguentemente darsi una programmazione strategica di più lungo respiro, indicando tempi, obiettivi e tenore delle linee di sviluppo. In questa prospettiva il tema della mobilità, che oggi sembra essere inteso come una premessa per le politiche urbanistiche, andrebbe piuttosto valutato e programmato in un quadro programmato più articolato e complesso.

Marco Ponti: osserva che per delineare una programmazione di tale complessità è necessario riferirsi a un quadro conoscitivo di livello superiore. Dal punto di vista economico, in particolare, sono fondamentali le dinamiche di scala mondiale e le linee di sviluppo, in rapida quanto imprevedibile evoluzione, dei settori produttivi.

Giancarlo Consonni, docente del Politecnico di Milano: ritiene che la discussione intorno all'interramento della ferrovia sia in certa misura fuorviante, in quanto effettivamente poco significativo rispetto ai problemi urbanistici e viabilistici di Sesto S.G. Piuttosto, il nodo di interscambio previsto in località Bettola, se realizzato come attualmente previsto, porterà un miglioramento complessivo della mobilità sestese e metropolitana.

Insiste sulla necessità che il progetto delle aree Falck abbia innanzitutto un carattere fondativo.

La città diffusa implica un processo di marginalizzazione del sistema produttivo, oltre che del tessuto abitativo, e comporta costi altissimi in termini di qualità urbana, tempi di spostamento, spese per il trasporto pubblico. È un modello di disgregazione sociale.

Claudio Zucchi, assessore al Comune di Sesto San Giovanni: sottolinea che la proposta dell'interramento della ferrovia non è astratta e marginale, ma è anzi attualmente allo studio come ipotesi concreta.