

EXPO 2015 E I SERVIZI DELLA CITTA'

UN TRAM PER LA NOTTE

di EDOARDO CROCI

Chi vive a New York fa volentieri a meno dell'auto, sia perché il costo per l'uso dello spazio per parcheggiare è elevato, sia perché può contare su un sistema efficace di trasporto pubblico. La metropolitana è aperta 24 ore su 24, i taxi sono economici e facilmente reperibili a qualsiasi ora (tranne quando piove, proprio perché tutti li usano). Infatti a Manhattan, il quartiere più densamente popolato di New York, circolano solo 17 auto ogni 100 abitanti, contro le 55 di Milano, che pure figura tra le città più virtuose in Italia.

Investire sui servizi di trasporto pubblico notturno, oltre ad andare a vantaggio degli utenti, che possono così muoversi a basso costo, favorisce la riduzione dell'uso dell'auto privata e comporta un beneficio collettivo in termini di ambiente, sicurezza e socialità. A Milano da maggio è stato «sospeso per ragioni tecniche» il prolungamento, avviato due anni fa, della metropolitana fino alla 1.30 il sabato notte. Da gennaio era già stato «sospeso» l'allungamento del servizio del bike-sharing fino alle 2 (a Parigi funziona 24 ore su 24). Questi ed altri servizi notturni, come il bus by night, che opera dalle 2 alle 5 nei weekend, e il bus di quartiere avviato sperimentalmente in alcune aree periferiche dalle 22 alle 2, hanno riscontrato il gradimento dei milanesi. Nel loro complesso fanno parte di una precisa visione di sviluppo della città che richiede semmai, oltre al ripristino di quanto sospeso, di estendere i servizi di trasporto notturno. A questa visione può dare un contributo determinan-

te la diffusione dei nuovi servizi personalizzati ed in condivisione, come il bike sharing e il car sharing (utilizzando veicoli elettrici, come a Parigi), che possono funzionare senza limiti di orario.

La minaccia presente nella recente manovra finanziaria di un taglio dei contributi statali per il trasporto pubblico locale non deve essere un alibi per interrompere la prosecuzione dei piani di mobilità sostenibile già avviati, che si possono realizzare attraendo nuovi utenti e rendendo più efficienti i servizi esistenti. Milano è già oggi in grado di competere con le altre metropoli nel mondo per quanto riguarda l'offerta culturale e ricreativa notturna, che — se ben regolata e controllata — costituisce una ricchezza dal punto di vista economico e sociale. A questo proposito le esperienze estere ci insegnano che la vivibilità e la sicurezza aumentano con la presenza di esercizi commerciali aperti tutta la notte, non certo imponendo «coprifuoco» a macchia di leopardo. Non dimentichiamo poi che Milano è anche una grande città universitaria, con quasi 200 mila studenti, la seconda città italiana per numero di presenze turistiche, nonché sede del primo polo fieristico del Paese e di eventi di richiamo internazionale che fanno vivere l'intera città.

Per non perdere l'appuntamento con l'Expo 2015 bisogna, oltre a realizzare l'evento, cogliere l'opportunità di trasformazione dello spazio urbano, dei servizi collettivi e dei comportamenti individuali che porta con sé e che rimarrà come eredità alla città.

