

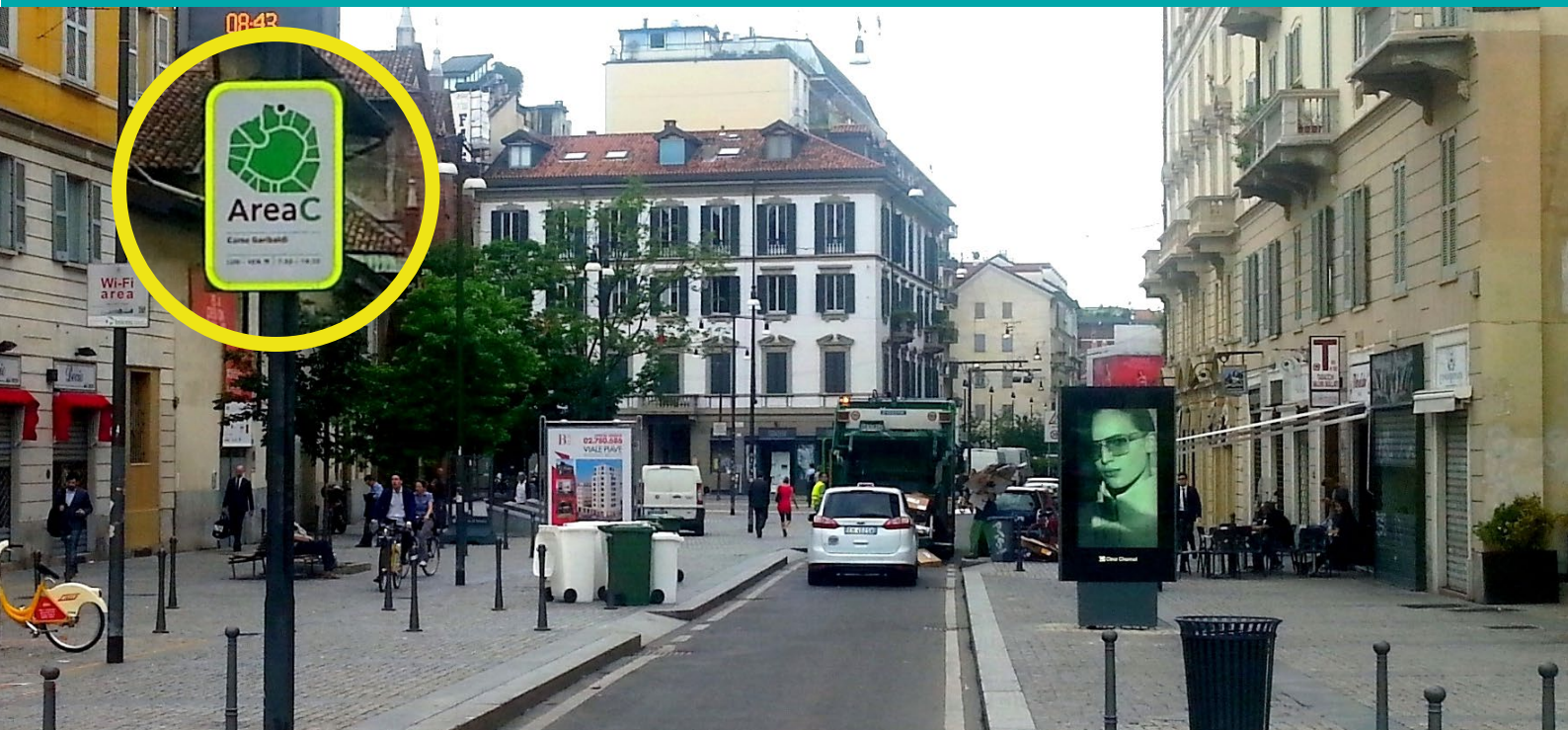
CONFERÈNCIA: 31 DE MAIG DE 2017

CIUTAT CONVIDADA: MILÀ

A CÀRREC DE:

FILIPPO SALUCCI I VALENTINO SEVINO

AJUNTAMENT DE MILÀ



MIRADES A LA MOBILITAT SOSTENIBLE

CICLE DE CONFERÈNCIES DE LA CONTRIBUCIÓ DE
CIUTATSEUROPES A LA MOBILITAT SOSTENIBLE

RESUM DE LA CONFERÈNCIA DE FILIPPO SALUCCI I VALENTINO SEVINO

Els convidats van iniciar la seva conferència, que va comptar amb l'assistència de 50 persones, indicant que Milà té una mida similar a Barcelona, 1.300.000 habitants en el seu terme municipal, però una superfície que quasi dobla la de Barcelona, 180 km². L'àmbit de treball de planificació conjunta de la mobilitat és de 32 municipis i l'àrea metropolitana arriba a 4.000.000 habitants, situada sobre una planura i amb poc vent, circumstància que no afavoreix la difusió de la contaminació produïda. Milà ve de situacions contaminants molt altes, als anys 70/80, ja que era una ciutat molt industrial d'indústria pesant i metalmeccànica.

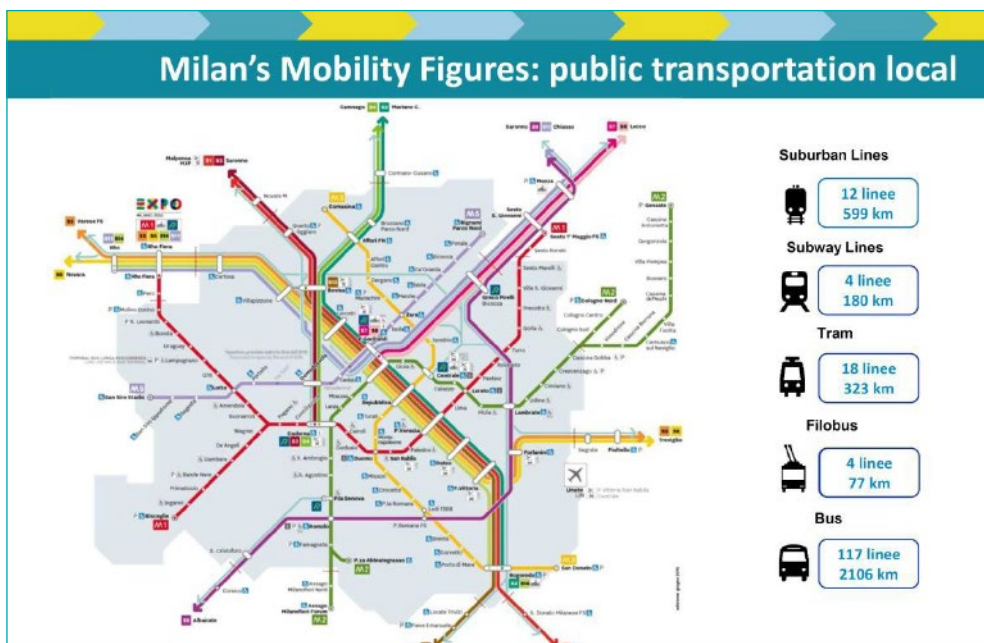
Les polítiques de gestió de la mobilitat implementades han permès un important descens en els nivells contaminants, en PM-10, amb nivells de concentració per sota dels 40 mg/m³, però en canvi en PM-2,5 encara s'està per sobre dels màxims recomanats. Quant al nombre de dies amb nivells alts encara s'està per sobre del recomanat, 80 front a 35 desitjables.

Les quotes modals dins de la ciutat són de 57% transport públic, TP, 30% vehicle privat, VP, 6% bicis, i 7% motos, però fora de la ciutat és de 37-58% respectivament, TP-VP. La taxa de possessió d'automòbils és encara força alta, tot i que en caiguda des de 2003, en comparació amb el conjunt d'Itàlia, 505 cotxes / 1.000 hab, un valor encara molt superior a la xifra de Barcelona, 380.

Des de 2003 cau la taxa de possessió degut a les mesures de gestió de la mobilitat i a la construcció d'infraestructura ferroviària, la 4 línia de metro i una passant ferroviària de Trenitalia. Des del 2003 els nombre de viatges en TP s'ha incrementat en un 30%.

A remarcar que el transport urbà està totalment integrat tarifàriament però encara no ho està amb els ferrocarrils suburbans. Els dos operadors ferroviaris, Ferrovie Nord i Trenitalia, han constituït una plataforma empresarial 50-50%, per gestionar en comú els serveis ferroviaris de proximitat.

La xarxa actual de TP consta de tren de rodalies, metro, tramvia, troleibús i bus.



La ciutat ha aprovat el PAES, pla d'Acció d'Energia Sostenible, i el PUMS, pla de Mobilitat Urbana Sostenible, amb l'objectiu de reduir el consum energètic, la contaminació i les emissions de CO₂; objectiu -20%. En aquests plans, l'augment de la quota del transport sostenible juga un paper central. El 100% de la il·luminació de la ciutat ara és amb leds, la qual cosa ha suposat la substitució de 140.000 lluminàries i amb al calor residual de les incineradores s'ha subministrat calor a diversos sistemes de district heating que arriben al 8% de la població, amb l'objectiu que al 2021 s'arribi al 15% de ciutadans. L'operació sobre les lluminàries ha suposat una disminució dràstica del consum energètic.


Establiment del peatge urbà

Al 2008 es va instituir el sistema de peatge urbà denominat Ecopass 2008, que funcionava de 7,30 a 19,30 h els dies feiners. N'estaven exclosos els vehicles motoritzats de dues rodes, els de serveis d'emergència i els vehicles dels discapacitats. Els residents a l'àrea interna podien demanar un passi anual a preu reduït i, tothom, també un passi anual amb preus creixents segons el nivell contaminant dels motors (fins a 150 €/any). Aquest sistema va produir bons resultats, increments de velocitat del 13% al tramvia i del 20% al bus i troleibús, un increment en el nombre d'usuaris del metro en 23.000 diaris, i reduccions de les PM en 20%, del CO₂ en 15%, del NOx en 16% i els derivats amònics van reduir-se també en un 45%. Les taxes van generar uns ingressos de 8 milions €/any.

El trànsit va disminuir inicialment però es va recuperar al 2012 com a conseqüència de la millora de la flota, la qual cosa permetia que els propietaris que havien canviat el seu auto poguessin circular de nou. Aleshores, després de celebrar un referèndum, en el que el 79% de la població va votar a favor d'un nou esquema de peatge, al 2012 es va decidir fer una passa endavant i instaurar l'ÀreaC, un sistema de taxa de congestió.

La superfície era la mateixa d'abans, 8 km², el centre històric, una superfície equivalent al nostre districte de Ciutat Vella, amb control de càmeres i lectura de matrícules i 7 accessos exclusius per al transport públic. El sistema s'aplicava tots els dies feiners de 7,30 a 19,30 h excepte el dijous que finalitzava una hora abans, a les 18,30 h. La taxa era de 5 € per dia (91% de les vendes), tarifa plana, per tant, però estaven lliures de pagar els motors Euro 5 i els vehicles a gas natural, GLP, híbrids i elèctrics. Hi havia descomptes per més dies. Els residents a la zona AeraC són 78.000 i també han de pagar. Però tots els ciutadans tenen dret a fer 40 circulacions gratuïtes a l'any. Es recapten 28 milions d'€ que van a finançar al TP en un 66% d'aquests ingressos. Els costos de manteniment són sobre el 15%. Des del 2015, que és quan es van actualitzar les tarifes i les condicions d'ús, hi hagut una reducció el trànsit del 29% i del 26% en el nombre d'accidents, un augment del 12% en els usuaris del transport de superfície i del 19% en el soterrat. Els resultats ambientals han estat francament bons, reducció dels vehicles contaminants, 49%, vehicles més nets +6% (en el share total, del 10 al 16%). Disminució d'emissions: PM10, -10%; Amonia -42%; NOx - 18%; CO₂ -35%, Carbó negre entre -28% i -52%.

Al febrer de 2017 s'hi han implantat noves regles: accés prohibit pels dièsel fins a Euro 4, els de gas natural i GLP han de pagar la taxa, exempció de pagament dels híbrids fins l'octubre del 2019, els vehicles de distribució de mercaderies no poden entrar de 8 a 10 del matí; els vehicles de més



de 9 persones paguen d'acord amb la longitud dels vehicles (estan entrant 120 autocars/dia amb taxes de 15€ fins 30 seients, 25€ fins a 50 seients i 40€ pels de mida superior.)

Si un vehicle entra a l'AreaC sense haver pagat el peatge té de temps fins a les 24 h del dia següent per pagar sense multa. Per via electrònica es poden presentar justificants a mode d'excepcions (metge, familiars, etc..) El control sobre aquests descàrrecs de pagament és aleatori, com en el control del frau en el transport públic.

Això ha permès alliberar moltes zones del trànsit que s'han destinat a nous usos. La més destacada és l'àrea del Castello Sforzesco on 15.000 m² s'han posat a disposició de la ciutadania. Això ha donat molta popularitat a l'AreaC.

Les residents dins de l'AreaC han vist incrementar notòriament el valor de les seves propietats en aquest procés de disminució de la contaminació i de reducció de la pressió de l'auto.

El control d'accessos a l'AreaC es fa a través de càmeres disposades en 43 barreres de control que graven les matrícules dels vehicles i envien la informació a dues bases de dades, la llista blanca, on consten els que han pagat, i la negra on figuren els que estan pendent de pagament.

En quant al Car-Sharing, s'ha promogut molt des de la ciutat, ja que és la forma que la gent abandoni l'hàbit de tenir cotxe. L'ús d'aquest sistema de flota compartida de vehicles ha crescut com l'escuma. Hi ha 7 operadors amb 150.000 clients actius i 3.200 vehicles dels quals el 26% elèctrics. Hi ha 2 operadors round-trip amb 220 autos i 5 operadors que manegen 3.000 de free-floating, generant 11.500 reserves/dia amb un recorregut mitjà de 4 km. Els autos no elèctrics de car-sharing no paguen aparcament però la resta han de pagar 200 €/any per fer-ho. Es recapten 2 Milions €/any que es destina íntegrament al TP.


El sistema de bicicleta pública també s'ha desenvolupat amb un parc de 3.650 bicicletes de les quals 1.000 són elèctriques, 54.000 abonaments amb 20.000 viatges/dia. Anualment suposa un estalvi de 2.700 tones de CO₂.

En el passat van tenir un sistema de moto-sharing que no va acabar de funcionar i ara l'ajuntament està cercant un nou sistema.

S'està impulsant una Plataforma electrònica de Mobilitat com a Servei (MaaS) del qual penjaran tots els serveis de mobilitat.

L'ajuntament vol fer evolucionar l'actual sistema AreaC cap a un sistema basat en els principis de Zona de Baixes Emissions (LEZ) com el que funciona a centreuropa, però no es van donar gaire més detalls.

Al debat va seguir un animat col·loqui en el que els dos ponents van anar contestant d'una forma àgil diverses qüestions. En el seu curs van aparèixer nous temes. Per exemple, que l'aparcament de la ciutat està estructurat en 50 zones amb 3 anells al voltant de l'AreaC amb preus que van, segons distància al centre, de 3, 2 i 1,2 €/h i horaris diversos, de 8 a 19 h a la zona interna i de 8 a 13 h a la més exterior.



Pel que fa a les motocicletes, els sistemes de control seran gratuïts fins el 2024. Hi ha en projecte un sistema de pagament de 3 €/dia que permetria aparcar lliurement.

Quant a l'auge de l'e-commerce, aquest ha afectat en termes de molt increment de lliuraments. Sobre el particular tenen plans d'electricificació i concentració de lliuraments en punts concrets (packs station) a través d'un pilot.