

SmartCity & mobility Lab

Intervista a

**Alberto
Colorni**

**Smart Mobility,
le prospettive per il futuro**

**Mobility management: cambiare
i comportamenti individuali si può**

**Metrorail 2014: esempi virtuosi
per reti sostenibili**

**Luci e ombre della
pianificazione stradale
in ambito urbano**

 Available on the
Android Market

 Available on the
App Store



"Contribuire a creare e diffondere la cultura della mobilità sostenibile, stimolando negli individui e nelle organizzazioni comportamenti sempre più orientati all'adozione di soluzioni eco-compatibili per una migliore qualità della vita"

Euromobility è una Associazione nata con l'obiettivo di supportare e promuovere il settore della mobilità sostenibile e, in particolare, la figura del mobility manager presso le Pubbliche amministrazioni e le imprese private.

Dal 2011, Euromobility è stata indicata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare come National Focal Point (NFP) per l'Italia in EPOMM (European Platform on Mobility Management)

ATTIVITA' PRINCIPALI:

Euromobility organizza eventi a livello locale e nazionale sul tema della mobilità sostenibile.

Offre corsi di formazione e seminari in materia di mobility management, qualità dell'aria, mobilità ciclabile e comunicazione ambientale.

Realizza studi di settore su mobilità e trasporti.

FORMATIVA

OFFERTA

Corso di
formazione per
Mobility Manager

CORSO AVANZATO
sul
Mobility Management

CORSO DI FORMAZIONE
"CITY LOGISTICS MANAGEMENT"

Per informazioni e iscrizioni :

www.euromobility.org - formazione@euromobility.org



ECOMM 2014
European Conference on Mobility Management
FLORENCE

creating the bridge to a green, fair and prosperous mobility future

18th European Conference on Mobility Management

Florence
Palazzo dei Congressi
May 7 - 9, 2014

Partecipa anche tu ad ECOMM 2014!!!!
Scopri come su www.ecomm2014.eu

SAVE THE DATE



Sommario



Editoriale

SMART MOBILITY: Il ruolo cruciale dell'informazione all'utenza
di Edoardo Croci

3

Trasporti Urbani

Web application per il Mobility Management
di Benedetto Barabino e Sara Salis

4

City Logistics

Da METRORAIL2014 esempi virtuosi per reti sostenibili
di Andrea Bruschi

13

Il Personaggio

Intervista ad Alberto Colorni
di Edoardo Croci

24

Trasporti Urbani

La mobilità elettrica e il progetto europeo Electra a Firenze
di Michele Basta

27

Mobilità Sostenibile

Il sito sulla Mobilità Sostenibile in Italia
di Lorenzo Bertuccio

30

Trasporti Urbani

Pianificazione stradale in ambito urbano
di Claudio Bacigalupo e Paola Villani

32

Logistica

Con i dati tra le nuvole
di Marino Cavallo

36

Tam-Tam

Approcci e risultati del progetto tam tam
di Antonio Candelieri e Francesco Archetti

38

Eventi

Gli eventi dedicati alla mobilità sostenibile
di Denis Grasso

43

Pubblicazioni

Le ultime uscite editoriali sui temi della mobilità sostenibile
di Denis Grasso

44

Eventi

Gli appuntamenti con la Mobilità
a cura della Redazione

45

Comitato Scientifico

Dario BALOTTA
Responsabile Trasporti Legambiente

Ing. Lorenzo BERTUCCIO
Direttore Scientifico Euromobility, Roma

Prof. Andrea BOITANI
Università Cattolica di Milano

Prof. Alberto COLORNI
Direttore Centro METID, Politecnico di Milano

Prof. Edoardo CROCI (Presidente)
IEFE, Università Bocconi, Milano

Prof. Angelo DI GREGORIO
Direttore CRIET, Università Bicocca, Milano

Prof. Enrico MUSSO
Università di Genova

Prof. Fabio ROSATI
Direttore Centro Studi Mobilità, Roma

Prof. Gian Battista SCARFONE,
Presidente ASSTRA Lombardia

Prof. Lanfranco SENN
Direttore CERTET, Università Bocconi, Milano

Hanno collaborato a questo numero:

Benedetto BARABINO
Francesco ARCHETTI
Claudio BACIGALUPO
Michele BASTA
Lorenzo BERTUCCIO
Andrea BRUSCHI
Antonio CANDELIERI
Marino CAVALLLO
Denis GRASSO
Sara SALIS
Paola VILLANI

Direttore Responsabile

Edoardo CROCI - edoardo.croci@mobilitylab.it

Redazione e Coordinamento

Tel. 02.58430691 - Fax 02.58430690
Simone PIVOTTO - redazione@mobilitylab.it

Pubblicità

Tel. 02.86464080 - Fax 02.72022583
pubblicita@mobilitylab.it

Amministrazione ed Abbonamenti

Tel. 02.86464080 - Fax 02.72022583
amministrazione@mobilitylab.it

Editore: Servizi Associativi srl

Sede Legale: Via Cadamosto, 7 - 20129 Milano (MI) - Italy
Sede Operativa: Via Agnesi, 3 - 20135 Milano (MI) - Italy

Registrato al Tribunale di Milano il 30/01/2007 n° 61

È vietato riprodurre testi ed immagini senza l'autorizzazione dell'editore

SMART MOBILITY: Il ruolo cruciale dell'informazione all'utenza

di Edoardo Croci > edoardo.croci@mobilitylab.it



Nel panorama di una città che si fa sempre più “intelligente” e connessa, va assumendo crescente importanza il ruolo dell'informazione come strumento capace di orientare le scelte dell'utente finale.

Proprio per questa ragione SmartCity&MobilityLab dedica la sua nuova copertina ad **Alberto Colorni**, presidente del consorzio Poliedra e membro del comitato scientifico della rivista, che ci aiuta a tracciare un quadro complessivo sullo stato della Mobilità nel nostro paese.

Un importante focus è dedicato, poi, in questo numero al Mobility Management. **Benedetto Barabino** e **Sara Salis** offrono ai lettori una panoramica sul **Progetto GeMMA** che ha visto la sperimentazione di un'applicazione dedicata in un'area pilota del Sud Sardegna.

Di grande interesse anche l'approfondito resoconto di **Andrea Bruschi** su **Metrorail**, il più importante convegno mondiale sulle reti metropolitane, ferroviarie suburbane e metrotranviarie.

Di pianificazione stradale in ambito urbano ci parlano, invece, **Claudio Bagicalupo** e **Paola Villani** facendo un punto sul recepimento, da parte dei comuni italiani, del Piano Urbano del Traffico.

Spazio, su questo numero, anche ad un approfondimento sul *cloud computing*. **Marino**

Cavallo entra, infatti, nel merito del progetto europeo Essence.

Lorenzo Bertuccio, ci informa, invece, su www.uni.euromobility.org, il portale che mette a sistema i dati sulla mobilità delle 50 principali città italiane. Si rinnova, inoltre, il consueto appuntamento con le rubriche *Pubblicazioni* e *Eventi* a cura di **Denis Grasso**.

SmartCity&MobilityLab, dedica, infine, un approfondimento a cura di **Antonio Candelieri** e **Francesco Archetti** sul **Progetto TAM-TAM**, il programma di ricerca e sviluppo sulla mobilità urbana sostenibile, di cui è media partner.

EDOARDO CROCI



Edoardo Croci è laureato con lode in Discipline Economiche e Sociali all'Università Bocconi di Milano ed è stato Visiting Scholar al Dipartimento di Management della New York University. Direttore di ricerca di IEFE, il centro di ricerca di economia e politica dell'energia e dell'ambiente dell'Università Bocconi è Project Leader dell'area Green Economy del CRIET – (Centro di ricerca Interuniversitario in Economia del Territorio). È titolare del corso “Carbon management and carbon markets” all'Università Bocconi e di “Politica dell'ambiente” all'Università degli Studi di Milano. È stato Assessore alla Mobilità, Trasporti e Ambiente del Comune di Milano e Presidente dell'ARPA (Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente) della Lombardia. Autore di numerose pubblicazioni in materia di economia dell'ambiente e dell'energia.

Pianificazione stradale in ambito urbano

I comuni italiani sono ancora distanti dal recepire gli obiettivi dichiarati nell'ultimo Piano Urbano del Traffico.

di Claudio Bacigalupo > claudio.bacigalupo@fastwebnet.it
e Paola Villani > paola.villani@polimi.it

Difficile restituire un quadro omogeneo sui provvedimenti adottati per la pianificazione stradale in ambito urbano poiché gli Enti Locali, da più di un decennio, si muovono nella più totale improvvisazione: nessun controllo, nessuna statistica sui fabbisogni di mobilità, alcuna verifica sui piani attuati ed i risultati conseguiti. Nulla è cambiato negli anni: tranne pochissimi esempi positivi la quasi totalità dei Comuni pianifica interventi che esulano dagli obiettivi dichiarati nell'ultimo Piano Urbano del Traffico previsto ai sensi del D.Lgs. 285/92.

Questo mentre si confermano circa 28.000 decessi all'anno per incidente stradale nei Paesi della UE; il 40% di questi in ambito urbano.

Tra le misure riconducibili al campo di attuazione dei citati Piani del Traffico Urbano sono i provvedimenti volti ridurre la congestione veicolare (ridisegno delle infrastrutture viarie con attenzione agli incroci, riprogettazione dei percorsi stradali nei quartieri, moderazione delle velocità, fluidificazione del traffico. Gli aggiornamenti biennali dei piani erano ipotizzati (a livello Normativo) per il monitoraggio delle condizioni di sicurezza e circolazione, ma sono rarissimi i casi in Italia per i quali si è proceduto sulla base degli obiettivi dichiarati.

Le Tabelle relative ai Piani Generali del Traffico Urbano adottati / approvati nei principali Comuni evidenziano lo status quo per 120 dei 308 Comuni obbligati alla redazione del Piano Urbano del Traffico: impossibile scorgere una sequenza temporale standard di aggiornamento.

In questi Comuni risiede il 30% della popolazione italiana. Se queste Amministrazioni Comunali avessero operato con maggior continuità e tempismo, di quanto si sarebbero ridotti gli incidenti stradali in ambito urbano in Italia? Occorre conoscere per intervenire, e sebbene vi siano Enti Locali nei quali i dati relativi ai conteggi dei flussi di traffico vengono effettuati in tempo reale, in altri Comuni i rilievi risalgono a due anni prima dell'approvazione del Piano, ed in altri ancora sono anche del ventennio precedente!

Il tema centrale per le amministrazioni delle grandi città è la congestione dovuta all'uso dell'automobile, e di conseguenza uno dei problemi principali è rappresentato dallo scarso utilizzo dei sistemi di trasporto pubblico, in particolare quello su gomma¹.

La scelta che induce più dell'80% dei lavoratori pendolari all'utilizzo del mezzo privato è riconducibile alla inadeguatezza del sistema pubblico. I fattori sono molteplici ma spesso non esattamente osservati: si citano la non sistematicità degli spostamenti, lo scarso comfort, il basso livello di sicurezza (furti, incontri sgradevoli), il costo elevato, la scarsa frequenza e si



Gate al Castello – Didascalìa: le due strutture piramidali, esempio di inserimento improvviso, benché provvisorio

dimentica quanto sia importante il fattore tempo, il tempo di viaggio effettivo : le corsie riservate sono utili e le linee di autobus che su esse transitano sono quelle maggiormente frequentate, ma purtroppo non estensibili all'infinito sull'intera rete stradale.

Il Piano Generale del Traffico di Milano, recentemente approvato, poneva l'accento sulla necessità di trasferire utenza dal mezzo privato al mezzo pubblico quale condizione essenziale per alleggerire e razionalizzare la circolazione in ambito urbano e ridurre la congestione stradale.

Uno dei principali problemi è costituito dalla forte penetrazione di flussi veicolari in area urbana, pressione accentuatasi in modo particolare sul versante degli spostamenti operativi, in ragione della rapida evoluzione della struttura produttiva milanese e della concentrazione in Milano di funzioni terziarie che hanno un'area di interesse e attrazione di livello regionale e nazionale. Le correnti di traffico provenienti dall'hinterland su mezzo privato si attestano prevalentemente nei punti di interscambio con la rete metropolitana, quando non penetrano in città direttamente sino al punto di destinazione aggravando la congestione sulla rete urbana e aumentando la già rilevante domanda di parcheggi nella città.

L'interscambio con i mezzi su gomma è poco praticato a causa delle loro basse velocità di esercizio.

Per poter soddisfare i livelli di mobilità richiesti, il sistema del trasporto pubblico in un'area metropolitana deve darsi un'organizzazione funzionale e strutturale tale da acquisire tutta l'utenza "potenziale", collocandosi in forte concorrenzialità e competitività nei confronti del trasporto individuale e privato. Negli ultimi anni i programmi di riassetto o di miglioramento della dotazione infrastrutturale nell'area milanese hanno riguardato prevalentemente l'estensione generalizzata

delle corsie riservate al trasporto pubblico su gomma, servizio ora assai più esteso e capillare ma ancora non in grado di catturare tutta l'utenza che risiedendo in ambito extraurbano procede con il proprio veicolo sino a destinazione.

Già ora, ma ancor più pensando ai flussi che interesseranno la città per EXPO, dovrebbe essere garantito un miglior livello di servizio, provvedendo ad alimentare l'utenza sulle linee "principali" anche grazie a nuovi mezzi diversi (minibus, car-pooling, bike sharing o bici personale), incentivando l'intermodalità ma soprattutto migliorando le velocità in superficie. Velocità che non può migliorare senza ridurre gli innumerevoli punti di congestione presenti. E' quindi importante ridurre i tempi di attesa in ogni nodo anche attraverso la preferenziazione semaforica a favore del mezzo pubblico. Sono provvedimenti che purtroppo richiedono investimenti pubblici.

Se l'attuale effetto-rete non è sufficiente a trasferire significative quote di utenza dal privato al pubblico deve migliorare comunque la velocità e la qualità del servizio, con risparmio di tempo e di stress. La proposta a costo zero che qui si formula è relativa ad una modificazione del comma 3 dell'art. 145 dell'attuale Codice della Strada "Precedenza" così integrandolo: "I conducenti devono altresì dare la precedenza a tutti gli autobus e filobus adibiti a servizio di trasporto pubblico".

Gli obiettivi sono relativi all'immediatezza del risultato, alla modificazione comportamentale: "presto attenzione... quindi rivaluto", alla forte riduzione del tempo di viaggio data

- dalla precedenza sugli altri veicoli in tutte le reimmersioni nella circolazione in seguito alle fermate,
- dalla precedenza a tutti gli incroci non semaforizzati,
- dalla precedenza nelle svolte a sinistra,
- dalla precedenza sugli altri veicoli nei restringimenti di

I "Per quanto riguarda i mezzi utilizzati e la loro incidenza:

- a) l'uso del mezzo di trasporto pubblico incideva, nel '91, per il 20% nelle regioni monocentriche (di più per la Lombardia, 19,14%) ma solo per poco più del 10% nelle regioni policentriche (di meno per il Veneto, il 10,08%)
- b) la percentuale d'uso del mezzo pubblico si è ridotta poi progressivamente in tutte le regioni per tutto il decennio, successivo soprattutto nelle aree meno dense, ed in Piemonte ad esempio è passata del 32,53% al 18,59%.
- c) nell'uso del trasporto pubblico i lavoratori che impiegavano per lo spostamento casa-lavoro tra 0 e 30 minuti sono diminuiti nello scorso decennio, a fronte di un incremento di quanti hanno visto aumentare il tempo impiegato (tra 30 e 60 minuti oppure oltre i 60 minuti) nello spostamento con il mezzo pubblico.
- d) l'uso del trasporto pubblico incideva particolarmente nei tragitti lunghi, oltre i 60 minuti, dove raggiungeva quasi il 70% in Lombardia e Piemonte (ma in Lombardia si usava percentualmente di più il treno) e si attestava intorno al 60% nelle regioni policentriche; nei tragitti brevi, sotto i 30 minuti, il trasporto pubblico arrivava quasi al 10% nelle regioni monocentriche (un po' di più in Piemonte, dove però si usava percentualmente di meno il treno), ma era presente per un quota inferiore al 5% nelle regioni policentriche, in cui l'auto aveva un primato pressoché totale per le piccole distanze. Per quanto riguarda i mezzi utilizzati e le loro dinamiche: l'uso del mezzo pubblico denotava un calo percentuale ovunque, soprattutto nelle regioni meno dense, e nello specifico si riduceva del 24,72% in Piemonte e del 20,28% in Emilia, a fronte di un decremento pari al 17,90% in Lombardia e al 16,89% in Veneto, utenza che per i tragitti sotto i 30 minuti nelle regioni monocentriche, pareva ricorrere al veicolo privato." [A. Moretti, P. Villani, Ricerca di interesse nazionale Trasporti Scienza e Tecnica 1997]. Secondo un'indagine Isfort nel periodo 2007 - 2012 l'utenza del trasporto pubblico nelle grandi città italiane è aumentata (in 5 anni) dell'8,2%, a fronte di una contrazione degli spostamenti in auto (-19,3%). La cosiddetta quota modale del trasporto collettivo, ovvero la percentuale di spostamenti motorizzati effettuati con un mezzo pubblico è, di conseguenza, salita nelle aree urbane al 15,1% contro l'11,7% del 2007.

anno 2013 - Disciplina trasporto cose Zona a Traffico Limitato Cerchia dei Bastioni									
Classi di accesso	Classe Euro (3)	Date di progressiva entrata in vigore fasce orarie	0:00-7:30	7:30-9:30	9:30-14:00	14:00-16:00	16:00-19:30	19:30-24:00	
Disciplina Area C - accesso a pagamento (5)									
GPL , metano, elettrici, ibridi									
veicoli destinati al trasporto merci alimentati a GPL (anche bimodali), metano (anche bimodali), elettrici, ibridi	.	dal 16 gennaio 2013	eccedenza a pagamento (5 euro)	eccedenza a pagam.	eccedenza a pagam.	eccedenza a pagam.	eccedenza a pagam.	eccedenza a pagam.	
Diesel leggeri - emissioni in g/km (1)									
veicoli destinati al trasporto merci alimentati a gasolio le cui emissioni relative all'azoto mazzia di particolato risultano non superiori al limite d'emissione Euro5	E5	dal 16 gennaio 2012	eccedenza	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	
veicoli destinati al trasporto merci alimentati a gasolio le cui emissioni relative all'azoto mazzia di particolato risultano superiori al limite d'emissione Euro5 o non superiori al limite d'emissione Euro4	E4	dal 16 gennaio 2012	eccedenza	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	
		dal 16 gennaio 2012	eccedenza	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	
veicoli destinati al trasporto merci alimentati a gasolio le cui emissioni relative all'azoto mazzia di particolato risultano superiori al limite d'emissione Euro4 o non superiori al limite d'emissione Euro3	E3	dal 16 gennaio 2012	eccedenza	divieto	divieto	divieto	divieto	eccedenza	
		dal 16 gennaio 2012	eccedenza	divieto	divieto	divieto	divieto	eccedenza	
veicoli destinati al trasporto merci alimentati a gasolio le cui emissioni relative all'azoto mazzia di particolato risultano superiori al limite d'emissione Euro3 o non superiori al limite d'emissione Euro2	E2	dal 16 gennaio 2012	eccedenza	divieto	divieto	divieto	divieto	eccedenza	
veicoli destinati al trasporto merci alimentati a gasolio le cui emissioni relative all'azoto mazzia di particolato risultano superiori al limite d'emissione Euro2 o non superiori al limite d'emissione Euro1	E1	dal 16 gennaio 2012	eccedenza	divieto	divieto	divieto	divieto	eccedenza	
		dal 16 gennaio 2012	divieto	divieto	divieto	divieto	divieto	divieto	
veicoli destinati al trasporto merci alimentati a gasolio le cui emissioni relative all'azoto mazzia di particolato risultano superiori al limite d'emissione Euro1 (Euro0)	pre Euro	dal 16 gennaio 2012	divieto	divieto	divieto	divieto	divieto	divieto	
Diesel pesanti - emissioni in g/kwh (2)									
veicoli destinati al trasporto merci alimentati a gasolio le cui emissioni relative all'azoto mazzia di particolato risultano non superiori al limite d'emissione EuroV	EV	dal 16 gennaio 2012	eccedenza	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	
veicoli destinati al trasporto merci alimentati a gasolio le cui emissioni relative all'azoto mazzia di particolato risultano superiori al limite d'emissione EuroV o non superiori al limite d'emissione EuroIV	EIV	dal 16 gennaio 2012	eccedenza	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	
veicoli destinati al trasporto merci alimentati a gasolio le cui emissioni relative all'azoto mazzia di particolato risultano superiori al limite d'emissione EuroIV o non superiori al limite d'emissione EuroIII	EIII	dal 16 gennaio 2012	eccedenza	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	
		dal 16 gennaio 2012	eccedenza	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	
veicoli destinati al trasporto merci alimentati a gasolio le cui emissioni relative all'azoto mazzia di particolato risultano superiori al limite d'emissione EuroIII o non superiori al limite d'emissione EuroII	EII	dal 16 gennaio 2012	eccedenza	divieto	divieto	divieto	divieto	eccedenza	
veicoli destinati al trasporto merci alimentati a gasolio le cui emissioni relative all'azoto mazzia di particolato risultano superiori al limite d'emissione Euro2 o non superiori al limite d'emissione Euro1	EI	dal 16 gennaio 2012	eccedenza	divieto	divieto	divieto	divieto	eccedenza	
		dal 16 gennaio 2012	divieto	divieto	divieto	divieto	divieto	divieto	
veicoli destinati al trasporto merci alimentati a gasolio le cui emissioni relative all'azoto mazzia di particolato risultano superiori al limite d'emissione Euro1 (pre Euro)	pre Euro	dal 16 gennaio 2012	divieto	divieto	divieto	divieto	divieto	divieto	
Benzina									
veicoli destinati al trasporto merci alimentati a benzina con standard di emissione complessivo Euro3 o successivi	E3 - E4 - E5	dal 16 gennaio 2012	eccedenza	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	
veicoli destinati al trasporto merci alimentati a benzina con standard di emissione complessivo Euro2	E2	dal 16 gennaio 2012	eccedenza	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	
		dal 16 gennaio 2012	eccedenza	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	
veicoli destinati al trasporto merci alimentati a benzina con standard di emissione complessivo Euro1	E1	dal 16 gennaio 2012	eccedenza	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	
		dal 16 gennaio 2012	eccedenza	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	eccedenza (5 euro)	
veicoli destinati al trasporto merci alimentati a benzina con standard di emissione complessivo pre Euro (Euro 0)	pre Euro	dal 16 gennaio 2012	divieto	divieto	divieto	divieto	divieto	divieto	

carreggiata (numerosissimi),

- dalla precedenza al punto di interruzione del percorso protetto,
- dalla precedenza nell'immissione in rotatoria,

Per i conducenti dei veicoli privati questa norma sarebbe di facile rispetto, e considerate le dimensioni e il colore dei mezzi, indurrebbe psicologicamente tutti a una rivalutazione del servizio di trasporto pubblico e forse ad un'ipotesi di alternativa interessante.

Il problema della congestione non sembra invece risolvibile mediante una prima grande scorciatoia, cioè l'attuazione di norme tese ad una significativa limitazione dell'utilizzo del mezzo di trasporto privato in grandi aree; chi scrive evidenzia forti perplessità anche su Area C di Milano.

Da un lato le restrizioni al transito nell'area centrale, in presenza di un sistema di trasporto pubblico di non adeguata capacità, hanno indotto aggravii sul costo generalizzato di molti spostamenti, distorsioni sulla distribuzione della domanda di trasporto e differenti destinazioni sull'uso del suolo e delle attività economiche, e generato costi che superano i benefici dichiarati nella

riduzione della congestione locale. Infatti se da un lato si evidenziano dati sulla contrazione degli accessi privati nulla viene detto sui dati di accesso e transito per i veicoli commerciali che risultano essere in crescita.

La seconda, piccola scorciatoia è rappresentata dagli interventi non pianificati e che non sono stati oggetto di simulazioni modellistiche, messi in atto dall'oggi al domani. I tecnici, alcuni tecnici, sollevano perplessità, ma l'intervento viene attuato, magari con la denominazione di "scelta in fase di valutazione", "provvedimento temporale", "sperimentazione".

Sarebbe interessante analizzare come vengano prese le decisioni che impattano sulle città o su ampie porzioni del territorio cittadino. Ma risulta impossibile: ad esempio in nessun punto del Piano Urbano del Traffico di Milano (adottato nel 2012) vi era l'indicazione relativa alla prossima pedonalizzazione delle due strade adiacenti al Castello e parte sostanziale della relativa piazza. L'unico possibile riferimento era forse in alcune affermazioni generiche, come interventi "per la riqualificazione del paesaggio", "a favore della ciclo/pedonalità", "di riqualificazione ambientale del Centro", "per la mobilità sostenibile". Tutte politiche attinenti ai

2 L'utente monetizza tanto più il tempo di viaggio quanto più lo stesso avviene in condizioni di scarso comfort.

3 o in prossimità delle stazioni della metropolitana milanese anche laddove opportune aree a parcheggio non sono state previste

4 D.L.vo 30 aprile 1992, n.285

5 http://milano.corriere.it/notizie/cronaca/14_aprile_15/castello-rivoluzione-traffico-22-aprile-scatta-zona-rossa4645bc4-c465-11e3-9713-8cc973aa686e.shtml

6 Determina Dirigenziale n. 72/2014, approvata con deliberazione Giunta comunale n. 443 del 07/03/2014

Piani Urbani della Mobilità (PUM), non contemplate tra le azioni puntuali che la Normativa prevede per i Piani Urbani del Traffico (PUT).

In merito, tra le Determine recenti del Comune di Milano è reperibile soltanto quella per la valutazione e assegnazione degli spazi soggetti a plateatico lungo i circa 7.000 mq resi pedonali nel periodo 12 maggio – 8 giugno 2014. Non si tratta di una vera pedonalizzazione come dichiarato sui media ma di una “manifestazione” temporanea (Passeggiamo al Castello), manifestazione che può essere messa in atto grazie ad una semplice Determina.

Ma come è possibile che quotidiani e riviste di settore (Quattroruote) abbiano dato risalto ad una notizia destituita di fondamento, con articoli che descrivono come permanente da EXPO in poi la pedonalizzazione ora prevista per una semplice manifestazione? Il Comune ha semplicemente “bruciato” i tempi di studio e di attuazione regolari del provvedimento “pesante” adottandone uno “leggero”, nella più totale indifferenza al problema della funzionalità della viabilità sia di accesso al Centro Storico che di attraversamento pur oneroso, ma veloce della città, entrambi con nodo essenziale nel Castello. E' una indifferenza a cui siamo ormai abituati, dato che da tempo si ipotizza l'eliminazione della circolare dei Navigli, senza mai parlare dei provvedimenti connessi ed indispensabili, per la fluidificazione dei Bastioni, già oggi congestionati.

Ancora sulla pedonalizzazione

La città che definiamo storica, è costituita di cortine murarie di edifici nobili o plebei, costruiti con tecnologie omogenee, e che definiscono i luoghi simbolici dei diversi poteri, di riconoscimento ed incontro della vita sociale, ed i luoghi di transito necessari alla vita economica. L'organismo antico è omogeneo ed immediatamente comprensibile all'esperienza umana. Ecco le mura, la porta, il borgo, i magazzini, le botteghe artigiane, il mercato, le case dei signori, il palazzo del Principe, del Vescovo, il Tribunale, la Cattedrale. nei nostri viaggi ricerchiamo l'armonia di questo insieme, immaginando il passato e cancellando mentalmente dalla vista gli oggetti impropri contemporanei: auto, veicoli, illuminazione, pali e cavi, pubblicità, tecnologia. Fino a far coincidere quella città con i valori desiderati di Bello, Arte, Umanità. Ma a Milano si procede al contrario: si realizzano manufatti che avviliscono lo scenario perfetto e complessivamente unitario.

Da sempre la città è fatta di due ingredienti: i pieni ed i vuoti, ieri dotati di linguaggi e significati evidenti. Oggi simboli e funzioni sono semplicemente ed anarchicamente giustapposti, o dislocati a distanze così grandi da rendere illeggibili i loro rapporti. Lo spazio pubblico, quasi ovunque nel mondo, include spazi pedonali e spazi funzionali (sosta, transito, incontro, acquisto, carico/scarico, fermate del servizio pubblico, pubblicità, segnali, informazioni, alberature, edicole, impianti); il riordino

indispensabile si presenta come un lavoro improbo per estensione, costi e tempi, e necessariamente affrontato per parti che richiederebbero tuttavia una disciplina generale comune, un progetto pubblico di difficilissimo consenso e definizione; è quindi forte la tentazione di superare la sensazione di impotenza e le difficoltà risolvendo tutto con scorciatoie semplificanti.

La semplificazione più drastica nega il coordinamento o addirittura gli stessi problemi: divieto di circolazione alle auto, divieto di sosta, solo pedonalizzazioni ed accesso pubblico.

La città si è composta così della giustapposizione stridente di residui storici, di sostituzioni speculative caratterizzate dalla povertà formale e dall'incremento volumetrico, e di recenti eccezionalità alla ricerca del spettacolare o del monumento. Lo spazio aperto ha autorizzato il disimpegno urbanistico, ma nell'assenza di un grande verde connettivo, unico riscatto possibile del disordine formale. Quello spazio pubblico che andrebbe completamente riprogettato verificando la compatibilità delle funzioni sostenute, spostando e concentrando quelle incompatibili, accettando, rifiutando, riorganizzando o concentrando il parcheggio, separando mezzi privati e pubblici, e riconoscendo ad entrambi uguali obiettivi di efficienza, sicurezza e velocità, ed inserendovi infine la novità di due reti continue: quella ciclabile e quella pedonale. Quest'ultima caratterizzata da nuovi livelli di qualità d'uso nel rapporto con la mobilità, il verde, le sue attrezzature, gli edifici pubblici, le attività ed il commercio, i monumenti.

Urbanistica e mobilità sono inscindibili. Quando lo spazio pubblico è in crisi, la mobilità lo denuncia, ma i suoi strumenti non bastano a restaurare la qualità generale. Non ci sono scorciatoie

CLAUDIO BACIGALUPO



Claudio Bacigalupo Architetto, ha redatto numerosi piani urbanistici, di sviluppo turistico, piani del traffico. Membro del gruppo tecnico FIAB Milano. Dal 2010 impegnato esclusivamente su tematiche pubbliche. PRG, Spazio Pubblico, PUMS, PUT, Mobilità urbana e Ciclabilità.

PAOLA VILLANI



Paola Villani Segretario Internazionale del PIARC, Presidente di un Comitato Tecnico Ministero Infrastrutture, autrice di oltre duecento pubblicazioni sulle tematiche di mobilità e trasporti, lavora al Politecnico di Milano, Dipartimento di Ingegneria Civile, sez. Infrastrutture di Trasporto e Geoscienze