

Flussi di traffico a Milano con l'apertura dei cantieri M4

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

Alcuni fattori concomitanti hanno prodotto la svolta che Milano attendeva da anni. Un insieme di cause, fattori endogeni ed esogeni, e il risultato è giunto. Non è ancora percepibile ma il trend è segnato. Se gli aumenti del costo dei carburanti, dei parcheggi e i pedaggi (Area C, tariffe autostradali), hanno innescato la prima diversione modale, l'apertura di numerosi cantieri per la costruzione della M4, con la conseguente chiusura di molte strade, ha determinato la svolta. Netta e irreversibile. Meglio così. Noi trasportisti abbiamo sempre dichiarato che il traffico si autoregola. ATM aveva compreso i disagi che si sarebbero innescati e ha ampliato la finestra oraria del servizio delle metropolitane e adesso, tranne alcune direttrici specifiche, a Milano si circola meglio. I cantieri stanno svolgendo una funzione di irrigimentazione dei flussi veicolari e i conducenti che erano soliti tagliare intere zone per spostarsi, onde evitare lunghe code, hanno cambiato strade. La riduzione del traffico in alcune aree è

quindi diminuita. Ma è così ovunque? Il Comune di Milano da gennaio non riporta più i dati relativi agli ingressi in Area C e ogni raffronto è quindi impossibile.

Ampliamo quindi lo sguardo e osserviamo le sintesi divulgate per la rete autostradale: il politichese adottato è lampante. Non si comparano più i volumi di traffico (segno che sono in decremento) bensì si concentrano le informazioni sui chilometri percorsi (in aumento).

Nel capoluogo lombardo invece si opera in modo sottile e piuttosto abile: unitamente ai cantieri della M4, utili e necessari, ne sono stati aperti altri, piccole aree per la posa in opera di cavidotti o per il rifacimento della pavimentazione, aree cantiere che localmente impattano sul normale deflusso veicolare. E così qualche coda è inevitabile. Non si tratta di un aumento del traffico ma di riduzione della capacità stradale. Fittiziamente i governanti





potranno asserire che “occorrono nuove strade”. Mentre non si accorgono che la mobilità è profondamente mutata, nel tempo, nei modi e nello spazio.

In pochi anni, i servizi di mobilità si sono ampliati, si può andare ovunque senza disporre di un veicolo privato, si sono aumentati i viaggi ma spazialmente l'areale di spostamento è tale che il traffico localmente è diminuito. Chi si sposta sempre sulle stesse direttrici ha notato una modificazione nei flussi. Si citano i flussi di traffico e i puntuali fenomeni di congestione in alcune specifiche intersezioni senza considerare che questi sono soltanto locali [Foppa, De Amicis, Solari, De Angeli, Vettabbia, San Babila, Plebisciti, Argonne]. Si verificano rallentamenti nella circolazione stradale ma trattasi di riduzione della capacità per i motivi sopra esposti e non certo per aumento dei volumi in transito.

Anche in area extraurbana si assiste al medesimo fenomeno, concordemente a quanto asseriscono altri studi: il fenomeno di riduzione della congestione veicolare è stato determinato da un lato da una maggiore offerta di spazio stradale (le corsie aggiunte sulla A8-A9 e – prima ancora – sulla A4, l'apertura della BREBEMI e della Pedemontana)

dall'altro dai mutati orari di lavoro che consentono una diversa ripartizione dei flussi prima concentrati nelle cosiddette ore di punta. E' evidente come orari di lavoro ancora più flessibili potrebbero apportare ulteriori benefici al sistema della mobilità stradale: del resto molteplici sono le attività per le quali si potrebbe operare in tal senso.

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