



Claudio Bacigalupo, Paola Villani • Quali investimenti e provvedimenti sono effettivamente utili per la collettività? Le priorità a Milano

•• I problemi della mobilità accomunano ogni città del mondo e le strategie messe in atto tendono ad uniformarsi. Da un lato le Amministrazioni percepiscono tutti gli interventi a favore del Trasporto Pubblico come un mero costo destinato progressivamente ad aumentare e vorrebbero quindi dare sostegno soltanto a ciò che economicamente rende (sosta tariffata, in struttura, e sistemi di regolamentazione onerosa degli accessi), dall'altro la cittadinanza pretende maggiori servizi.

Se le risorse non sono infinite e vanno progressivamente riducendosi, come in questo periodo storico, si dovrebbero attuare soltanto provvedimenti utili e tagliare tutto ciò che è superfluo. A scala nazionale significa rimeditare sulle scelte programmate nel decennio scorso, a scala locale realizzare soltanto quanto veramente indispensabile.

Per quanto riguarda la città di Milano, la **giunta Pisapia** ha innescato grandi aspettative di cambiamento e partecipazione, ma vi sono consistenti difficoltà per quanto attiene la mobilità privata: in un periodo in cui il traffico si è sensibilmente ridotto, nel capoluogo lombardo, i tempi di percorrenza sono aumentati a dismisura. Motivazioni diverse, dall'errata pianificazione degli interventi, all'eccessivo prolungarsi delle opere, alla mancata manutenzione delle sedi stradali, alla chiusura di lunghi tratti stradali per realizzare interventi considerati non necessari.

E riuscire a rallentare il traffico è - politicamente - l'anticamera del suicidio.

La carta delle piste ciclabili

Provvedimenti sulla ciclabilità potevano essere avviati grazie ad una piccola rivoluzione, meno complessa sul piano delle opere e della tempistica, ed il capoluogo lombardo è quindi ancora lontano dal risultato prefissato. Permangono errori non risolti che vanno dall'adozione di piani vecchi e disarticolati, alla realizzazione di opere non concordate con la cittadinanza e si persegue la vecchia logica della pista ciclabile affiancata alla rete primaria quando, sfruttando la viabilità minore e i controviali si potevano raggiungere grandi risultati.



A Milano i costi per un Km di pista ciclabile non sono trascurabili (200.000 €/Km) e il solo riportarli conferma quanto attestava Bonvesin della Riva in «Le meraviglie di Milano».

Si potrebbe scrivere un decalogo ma sono sufficienti tre soli punti:

- 1)** la sicurezza dei ciclisti è proporzionale al loro numero, è importante farli aumentare con interventi estesi, quindi a basso costo specifico, quindi prevalentemente in sola segnaletica;
- 2)** le piste tradizionali, costosissime nelle città, specie in quelle storiche (e quindi assunto valido per quasi tutte le città italiane) sono strette, limitate nella portata, sicure soltanto a bassa velocità, pericolose per i sorpassi, invase da pedoni, anche semplicemente per attraversamento e quindi soggette ad imprevisti e pericolosissime; non permettono deviazioni ma soltanto frenate improvvise.
- 3)** Le piste ciclabili comportano lunghi tempi di esecuzione, determinano una strage di parcheggi aumentando quindi la conflittualità tra le diverse categorie di utenti, possono essere realizzate soltanto lungo la viabilità principale (tratti semaforizzati e maggiormente inquinati). C'è molto da riflettere, ma le principali ragioni dello stallo sono in quanto segue.

Le piste ciclabili tutelano da eventuali responsabilità civili in caso di incidenti. Tutte le soluzioni che esulano dalla Normativa vigente, provvedimenti che potrebbero aumentare l'estensione

della rete, in caso di incidenti e relative cause civili o penali espongono i proprietari delle strade e i progettisti a pesanti rischi economici.



L'Italia non avrà mai una rete ciclistica estesa se prima non verranno risolti gli aspetti normativi per i casi di controversie legali.

Questo è il principale ostacolo a tutte le soluzioni innovative, ostacolo che determina sprechi e lentezze esecutive.

Si potrebbero attuare immediatamente estese Zone a 30 km/h, specie nei Centri storici, introdurre ZTL a priorità ciclistica sulla rete minore non semaforizzata, effettuare una critica revisione dei sensi unici contrapposti, porre corsie continue in sola segnaletica orizzontale nelle strade di traffico e calibro medio, destinare sistematicamente alla ciclabilità controviali e marciapiedi, realizzare corsie contromano nei sensi unici. Destinando i manufatti alla sola protezione puntuale dei punti più pericolosi.

Ogni provvedimento motivato, sarebbe attuabile con la partecipazione dei cittadini e garantirebbe interventi con estensioni 10 volte superiori a parità di investimento.

Le «ricadute» degli interventi a Milano



Per quanto riguarda la città di Milano, estese Zone a 30 km/h definirebbero poi aree di quartiere di immediata riqualificazione ambientale anche relativamente all'inquinamento aereo ed acustico, costituendo una risposta immediata alla complessa, onerosa e controversa ipotesi di ampliamento dell'Area C.

L'eliminazione funzionale dei Navigli conseguente all'area C ha, infatti, spostato il suo traffico circolare sui Bastioni, determinando un incremento dell'inquinamento alla scala locale. Tale risultato sarebbe sicuramente aggravato se l'area C venisse ampliata a tempi brevi alla cerchia filoviaria, dove nelle ore di punta avremmo sicuramente frequenti situazioni di blocco del traffico.

Mentre la dimensione attuale della ZTL corrisponde giustamente alla zona della città di massima accessibilità pubblica, di interesse storico, turistico, pedonale e validamente

pedonalizzabile, l'ampliamento produrrebbe insostenibili situazioni di privilegio e penalizzazione.

Penalizzazione per tutti i residenti con posti di lavoro e rapporti esterni all'Area C. Penalizzazione delle attività interne che necessitano di afflusso di materiali e che vedrebbero diminuire i clienti tassati.

Privilegi per i residenti nell'Area C, improvvisamente collocati nella città felice «murata» dal tributo. Tutta la città compatta periferica sarebbe sconvolta da un incremento diffuso dell'inquinamento e del traffico, scatenato alla ricerca di alternative locali alla cerchia filoviaria sovraccarica, con incremento dei costi e dei tempi produttivi.

Questo ipotizzando interventi a breve, vale a dire nell'attuale situazione del servizio pubblico, dei parcheggi di corrispondenza, della rete ciclabile, del regime dei parcheggi e di tutti i provvedimenti necessari e capaci di modificare la domanda attuale di mobilità privata già pesantemente danneggiata dai cantieri e dai provvedimenti alternativi.

L'allargamento della area C ha un alto costo in grado di produrre però incassi.



Ma un incremento finanziario potrebbe venire assicurato da una politica più virtuosa, di più immediata e non onerosa attuazione, assai più corretta nelle sue conseguenze urbanistiche della ipotizzata tassazione di accesso veicolare ad un estesa area urbana (cerchia filoviaria).

L'utilizzo dei trasporti pubblici include la possibilità di usufruire di tutti i servizi cosiddetti «innovativi» (*car sharing, bike sharing, car pooling*).

La massima accessibilità è data dalla possibilità di raggiungere ogni luogo con una pluralità di mezzi.

Tra pubblico e privato...



L'affermazione reiterata circa la necessità prioritaria di diminuire i veicoli privati non trova alcuna logica, dato che l'aumento del benessere determina ovunque nel mondo un aumento dei veicoli immatricolati. Ed ogni Ente Locale dovrebbe sempre perseguire il benessere dei propri abitanti. Puntare esclusivamente sulla contrazione del parco veicoli in aree estese è una mossa miope, ed anche economicamente sbagliata quando deprime la produttività di una zona. In alcune aree urbane si registra una diminuzione dei veicoli immatricolati, imputata a specifiche forme di tassazione degli accessi, del transito e della sosta, e un incremento di altre forme di trasporto. La motivazione è da ricercare anche nelle caratteristiche della popolazione insediata (giovani, stranieri, anziani) e non certo a nuove forme di "responsabilità" peraltro necessaria. Occorre da

un lato incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici e dall'altro garantire la possibilità del possesso ed utilizzo dei mezzi privati. Eventuali politiche di disincentivo non dovrebbero essere attuate in modo discrezionale, con improvvise eliminazioni dei posti auto, spesso cancellati a favore di un verde decorativo di modesto interesse oppure per lastrici solari perfetti a latitudini diverse da quelle italiane. Occorre intraprendere un processo virtuoso, che miri ad aumentare l'offerta di trasporto puntando al mix modale condiviso ed accettato.

È necessario avviare un censimento dell'origine di ogni tipo di domanda di sosta nelle fasi della giornata, e confrontarla con le funzioni della strada confermate o modificate nella prospettiva della riqualificazione: pedonalità, ciclabilità, carico/scarico merci, trasporto pubblico. Si evidenzieranno rari casi di equilibrio e assai più frequenti casi di sottodotazione, ai quali non si dovrà rispondere semplicisticamente pre- o ri- determinando le funzioni insediate (da espellere o riconvertire) così come non dovrebbero essere stabilite solo fasce orarie per il parcheggio libero o oneroso. Dovranno essere individuate a priori le soluzioni ottimali caso per caso, e dovranno essere prioritariamente messe in atto le azioni di mobility management, attuabili nel contesto degli spazi pubblici esistenti o adeguati, e delle attività e della popolazione insediata.



Questo impegnativo lavoro dovrebbe iniziare dalle zone più inadeguate e congestionate, con croniche soste in seconda fila, e non dovrebbe avere l'obiettivo semplificatorio di ridistribuire le attività, compattandole o disperdendole. Con il mix modale precedentemente citato (mezzi privati, trasporto pubblico, pedoni, ciclisti, materie prime e consegna delle merci) possono ovunque essere proposte soluzioni immediate per aumentare l'accessibilità. Il mix modale necessario è complesso e deve essere affrontato per ogni settore, prima di pensare a ricorrere ai trasferimenti forzati, che possono essere necessari come ultima ratio, ma sono sempre onerosi e traumatici.

Le città necessitano di una grande revisione funzionale degli spazi, a favore della pedonalità e ciclabilità continue, della protezione estesa dei mezzi pubblici, ma dovrebbero garantire anche la massima fluidificazione a bassa velocità del traffico privato. Se poi la molteplicità dei cantieri contemporanei blocca mezza città allora ogni soluzione prospettata, anche valida, perde la sua efficacia.

Claudio Bacigalupo

Architetto progettista - libero professionista

Paola Villani

DICA Politecnico di Milano