

E' stato annunciato un piano di estensione delle cosiddette "Zone 30 km/h" a Milano: complessivamente una ventina di aree, alcune da realizzare nel 2012, altre nel 2013. Gli annunci generano spesso una gran confusione: nasce l'esercito contrapposto di pro e contro, con opinionisti di varia autorevolezza che paventano il rischio paralisi per la città. E' così da quando è stata avviata Area C.

Le Zone 30 km/h sono indicatori di qualità e civiltà urbana. Perché a Milano dovrebbero essere un problema? Facile criticare e impallinare chi agisce avendo responsabilità di governo in una città complessa come Milano: ma il tiro al bersaglio serve a poco, così come il consenso gregario. Esiste una terza via. "*Cosa farei concretamente, se fossi io a decidere, con identiche risorse e mezzi a disposizione?*". Questa è una domanda interessante.

Io, ad esempio, farei in questo modo.

**La strategia.** L'estensione delle zone a 30 km/h, così come la realizzazione di nuovi itinerari ciclabili, il bike sharing, la sosta regolamentata, Area C, sono tasselli di una cosa che si chiama **sistema di mobilità urbana**. Avere le idee chiare in proposito, cioè avere in mente un modello complessivo di mobilità urbana sostenibile da perseguire, è condizione indispensabile per far sì che ogni singolo provvedimento non appaia un'iniziativa estemporanea ad uso di social network, bensì il tassello di un mosaico coerente che punta al cambiamento concreto e graduale della città. Altrimenti sprechiamo risorse pubbliche e prezioso consenso da parte dei cittadini.

**Il piano.** Se questa strategia di sostenibilità esiste, lo strumento per attuarla si chiama **PUM, Piano Urbano della Mobilità (sostenibile)**. L'ultimo risale al 2001. Serve a indicare obiettivi e interventi, da qui ai prossimi dieci anni. Ne ha bisogno la città, ne ha bisogno l'Amministrazione per lavorare in modo coerente con gli obiettivi dei cinque referendum votati dai cittadini milanesi.

Occorre presentare un piano che abbia un duplice obiettivo:

a) **ridurre lo spazio urbano occupato dalle auto**. Oggi la sosta veicolare su strada occupa circa 3 milioni di mq. di superficie: spazi sottratti a corsie preferenziali, piste ciclabili, percorsi pedonali. Un'enormità. Milano ha almeno 150.000 auto di troppo, con un tasso di motorizzazione che non ha pari in Europa: circa 55 vetture ogni 100 abitanti (Parigi 25, Amsterdam 25, Berlino 29, Barcellona 38). Non posso incidere sulle strategie di Marchionne, lo so; ma riducendo gli spazi a disposizione delle auto, e aumentando quelli protetti a beneficio di trasporto pubblico e ciclabilità, incido sulle scelte di mobilità da parte dei cittadini;

b) **guidare i processi di trasformazione urbana verso la mobilità sostenibile**. Basta con la logica dei compartimenti stagni: ogni intervento urbanistico deve essere tendenzialmente a impatto zero per quanto riguarda la generazione di mobilità privata, e deve puntare al potenziamento dei collegamenti di trasporto pubblico e ciclabilità. Il PUM serve da quadro di riferimento generale.

**Le risorse.** Realizzare "Zone 30" non significa piantare pali con nuovi limiti di velocità: significa modificare strutturalmente gli assi viabilistici più pericolosi (disassamenti); gerarchizzare i canali di traffico; allontanare i flussi di attraversamento da zone residenziali e servizi di quartiere; aumentare gli attraversamenti ciclopedonali protetti; estendere spazi e percorsi pedonalizzati.

Tutto questo ha un costo. Il primo dei cinque referendum prevede di vincolare gli incassi della congestion charge per finanziare la mobilità sostenibile. Gli incassi di Area C vengono stimati attorno ai 50 milioni di euro (multe escluse). Quante risorse vengono investite per realizzare nel prossimo biennio venti "Zone 30 km/h"? Non essendo un giornalista, mi sono posto questa domanda e ho consultato il Piano triennale delle opere pubbliche. Sono previsti 3 milioni di euro nel 2012 e altri 3 milioni nel 2013 (il collegamento stradale Zara-Expo, ex Gronda nord, prevede 105 milioni di euro di finanziamento). Credo occorra rivedere le cifre: con una media di 300.000 euro per ogni "Zona 30" al massimo si pianta qualche cartello e si installano un paio di dossi...

Un caro saluto a tutti e, come sempre, **FATE GIRARE! Grazie.**

Enrico Fedrighini

Portavoce Comitato Promotore MilanoSiMuove