



[www.prinazionale.it](http://www.prinazionale.it)

## Un piano post emergenza richiede una mobilità sostenibile

*di Franco De Angelis – Ex Assessore al Traffico e alla Mobilità del Comune di Milano, e di GianPaolo Corda – già docente al Politecnico di Milano, entrambi membri della Commissione Traffico dell'ACI di Milano. Il documento è stato approvato dal Direttivo della Sezione PRI Carlo Cattaneo di Milano.*



Cresce sempre più la preoccupazione di molti cittadini per il “maleducato” uso di bici e monopattini! A rischio è l’incolumità di chi li usa e dei pedoni che ormai non si sentono più sicuri non solo attraversando sulle strisce pedonali, ma neppure sui marciapiedi.

Ma quanto si sta mettendo in atto per favorire questa modalità degli spostamenti “smart”, ci sembra meriti una più attenta valutazione.

Il traffico autoveicolare è diminuito sensibilmente in tempo di lockdown ma la ripresa di una città come Milano, che dovrà necessariamente risorgere, ci riporterà progressivamente ai livelli di traffico pre-Covid. Per la crisi economica e, in misura tutta da valutare, per il cosiddetto “smart working”, ci sposteremo nei primi mesi un po’ meno, ma nel giro di un anno a Milano torneranno a circolare 900 mila autoveicoli, ne entreranno 450 mila e ne usciranno 250 mila. L’utenza del trasporto pubblico tornerà assai più lentamente a raggiungere i livelli precedenti, per diffidenza degli utenti e ragioni di distanziamento che



[www.prinazionale.it](http://www.prinazionale.it)

riducono la capacità dei mezzi, e questo comporterà un leggero incremento dello storico rapporto 70/30 a favore del trasporto privato.

A novembre, con le prime piogge, diminuirà inevitabilmente l'uso di bici e monopattini, con sollievo dei pedoni, ma ci troveremo improbabili piste ciclabili frettolosamente disegnate sulle direttrici principali della città, come risposta ad una malintesa logica emergenziale.

La riduzione della capacità stradale di queste direttrici - come corso Buenos Aires, via Monte Rosa Corso Venezia ed altre ancora- dovuta alla specializzazione di parte della carreggiata per far posto alle piste ciclabili e agli spazi di sosta, necessariamente ampliati per la loro posizione discosta dai marciapiedi, comporterà inevitabilmente un aumento della congestione stradale.

La situazione risulterà ancora più grave per la sosta in doppia fila dei mezzi della logistica, cresciuti in questi ultimi mesi in maniera esponenziale, senza che sia alle viste una regolamentazione degli spazi di carico e scarico sostenuta da una tecnologia avanzata, entro un più vasto quadro di organizzazione della *city logistics*.

Analoghe considerazioni valgono per la rete stradale locale interessata dalla concessione dei de hors, utile nell'emergenza per la ripresa delle attività di bar e ristoranti, ma che non può essere confermata come orientamento generale.

Questa devastante modificazione della rete viaria cittadina è imperizia di chi progetta, o c'è del calcolo in questa programmata congestione?

Rendere la vita difficile agli utenti della strada non serve né per ridurre il tasso di motorizzazione privata, in un momento, come questo nel quale il settore dell'*automotive* ha bisogno, semmai, di essere sostenuto; né per spingere gli automobilisti all'uso dei mezzi pubblici, che danno - ma solo entro Milano - un buon servizio apprezzato dagli utenti, né verso bici e monopattini, se non in misura del tutto numericamente marginale in città e, comunque, del tutto ininfluenti per le relazioni entro la più vasta Città metropolitana.

Una profonda riflessione è urgente e necessaria.

Roma, 28 Luglio 2020