

Traffico e mobilità: risposte strutturali su scala metropolitana

Per affrontare in modo adeguato il problema del congestionamento da traffico, Milano deve smettere di guardare il proprio ombelico, iniziando a ragionare su vasta scala. In altre parole: anzichè partire dalla chiusura del centro storico, le soluzioni vanno cercate a cominciare dalla domanda di mobilità verso il capoluogo proveniente dell'estrema periferia dell'area metropolitana milanese (corrispondente, più o meno, all'attuale territorio della Provincia di Milano).

Esistono due diverse Milano: quella notturna, popolata da 1.300.000 residenti effettivi; e quella diurna, che si dilata arrivando fino a 2.500.000 unità. Ogni mattina di ogni giorno feriale, circa un milione di persone si muovono dall'hinterland dirette a Milano per diverse finalità (lavoro, studio, servizi, ecc.) e il loro spostamento avviene prevalentemente con mezzo di trasporto privato: sono circa 700.000 gli automezzi che entrano quotidianamente in città, provocando il congestionamento del traffico locale (oltre che un forte aumento dell'inquinamento atmosferico).

Per affrontare il problema, vi sono diverse soluzioni da adottare contestualmente, con diversi ordini di priorità. In questi ultimi dieci anni, l'Amministrazione comunale di Milano ne ha adottata in prevalenza una sola: aumentare l'offerta di parcheggi, sia in città che nei quartieri della periferia (i cosiddetti "*parcheggi di interscambio*").

Ora: è evidente a tutti che realizzare parcheggi nelle zone centrali o semi-centrali della città rappresenta un controsenso, perché incentiva l'uso del mezzo privato anziché del mezzo di trasporto pubblico.

Molti sostengono allora la necessità di potenziare e aumentare l'uso dei parcheggi periferici, per evitare che le automobili entrino in città. In linea teorica è una risposta razionale: ma siamo sicuri che, con i dati di cui disponiamo, sia una risposta efficace al problema?

Facciamo due conti: ogni giorno lavorativo circa 700.000 automezzi si muovono dall'hinterland verso il capoluogo lombardo; nell'area urbana milanese, dodici parcheggi di interscambio¹ sono in grado di accogliere complessivamente circa 15.000 automobili. È vero che buona parte dei parcheggi di corrispondenza sono sottoutilizzati dato che, non essendovi regolamentazione della sosta nelle zone limitrofe, chi entra in città anziché utilizzare il parcheggio ATM può lasciare l'auto in strada senza pagare nulla, oppure proseguire verso zone più centrali avvicinandosi il più possibile al luogo di lavoro.

L'ATM potrebbe indubbiamente perseguire politiche tariffarie in grado di incentivare l'uso di tali parcheggi; analogo risultato si avrebbe regolamentando la sosta veicolare (strisce gialle e blu) e l'accessibilità alle zone centrali. Ma se anche i parcheggi di interscambio risultassero utilizzati al pieno della loro capacità, si tratterebbe pur sempre di 15.000 posti auto in tutto: una quota assolutamente poco significativa rispetto ai 700.000 automezzi che ogni giorno invadono la città.

Tutto questo per dire una cosa banale: la risposta strutturale al crescente bisogno di mobilità da e verso il capoluogo può arrivare solo dal potenziamento del trasporto pubblico, ovvero dal trasferimento di quote significative della mobilità pendolare dal mezzo di trasporto privato a quello collettivo; quindi da un approccio al problema che presupponga la **vasta area metropolitana**, e non i confini municipali di Milano, come

¹ Si fa riferimento ai seguenti parcheggi: Sesto Marelli (250 posti), Lampugnano (2200), Bisceglie (1900), Famagosta (2200), Romolo (250), Gobba (1800), Crescenzago (600), Cologno Nord (900), Gessate (510), San Donato (2800), Molino Dorino (2000), Molinetto di Lorenteggio (450).

scenario di intervento. Questo approccio ha dirette conseguenze sugli strumenti di *governance*: A.T.M. dovrebbe svolgere un ruolo strategico in questo senso, trasformandosi in Azienda dei Trasporti ***Metropolitani***, ampliando missione e piani strategici aziendali; la redditività degli investimenti di questa azienda a prevalente capitale pubblico, anziché misurata sul versante della riduzione costo del lavoro in relazione al servizio erogato, andrebbe collegata alla capacità di catturare la domanda di mobilità metropolitana nei diversi luoghi di origine, potenziando la rete di collegamenti intercomunali centripeti e trasversali.

I futuri parcheggi di interscambio per i pendolari provenienti da Magenta, Legnano, Seregno, Cassano d'Adda, Paullo dovranno chiamarsi Magenta, Legnano, Seregno, Cassano d'Adda, Paullo. Milano può iniziare a risolvere i problemi del centro solo partendo dalla periferia.

Enrico Fedrighini

Invia un tuo commento: info@enricofedrighini.it