

• Corriere della Sera (Milano) 31.10.2017

• Paola D'Amico pdamico@corriere.it

Zone 30, il Comune rilancia: via alle nuove «isole lente»

Sei cantieri nel 2018. Scooter sharing, i nodi del servizio



La lentezza è una ricetta antismog. Viaggiare a 30 chilometri orari riduce il traffico e abbatte gli inquinanti. Mobilità dolce (le zone 30) e piste ciclabili s'impongono come ingredienti del cambiamento. Un gruppo di lavoro a Palazzo Marino studia come amalgamarli. Obiettivo: creare una trama fitta in città, dalla periferia al centro, rete di protezione per la sicurezza di pedoni e ciclisti. Oltre che un aiuto a combattere il Pm10, che ieri ha mollato la presa sulla metropoli: i livelli di polveri sottili sono scesi sotto la soglia di guardia (50 mg/mc). Le centraline, infatti, hanno rilevato valori tra 48 e 43 al mg/mc.

Con il nuovo anno, già in parte finanziate con 3 milioni di euro, nasceranno sei nuove zone 30: al Corvetto (l'area di piazza San Luigi e via don Bosco), Qt8, Padova, Bovisa, Giambellino e **Isola**. Due anni il tempo necessario per realizzarle, precisano gli uffici, perché sono richiesti «lavori

strutturali importanti». Questo porterà a un incremento del 25 per cento delle aree a mobilità dolce. Altri ambiti sono già programmati all'interno della cerchia Filoviaria 90-91 e hanno come perno le vie Bellezza, Colletta, Conservatorio, Damiano Chiesa, Fiamma, Morosini, Napoli, Pisacane, Sarfatti e Washington.

Le più recenti zone 30 completate riguardano l'ambito di via Lazzaretto, a Porta Venezia, e Tortona-Solari, a Porta Genova: in entrambi i casi si tratta di strade strette, spesso a senso unico, in quartieri residenziali, ad alta densità abitativa. Un dato può fare da argine alle critiche dei detrattori della mobilità dolce: secondo le stime Amat (l'Agenzia mobilità e ambiente), «la sola applicazione del limite di velocità entro la cerchia filoviaria» sarebbe in grado di produrre «una riduzione del traffico sulla stessa rete compresa tra il 25 e il 28 per cento e una riduzione potenziale del valore medio di esposizione agli inquinanti di prossimità da traffico su valori compresi fra il 28 e il 34 per cento».

L'assessore alla Mobilità, Marco Granelli, ha insistito su questi dati, lunedì, al convegno di Legambiente in Sala Alessi — presente il ministro dell'Ambiente Gian Luca Galletti, che ha anticipato: «Chiederò ai sindaci del bacino padano di applicare misure più severe contro lo smog» — che ha riscritto la graduatoria delle performance ambientali delle città italiane. Graduatoria che Milano, un tempo non lontano fanalino di coda, ha scalato arrivando a occupare la 31esima posizione «grazie a scelte coraggiose — hanno spiegato gli autori del report — come l'Area C, il *car sharing*, il potenziamento del trasporto pubblico». «I milanesi sono sensibili alla rapidità degli spostamenti ma il mezzo privato non è più un dogma — ha detto Granelli —. Oggi è più importante la nostra capacità di facilitare l'interconnessione e l'intermodalità. Il cittadino usa sistemi di mobilità diversi tra loro ed è allo stesso tempo automobilista, ciclista e utente della metropolitana così attraversa parcheggi d'interscambio, stazioni, zone 30 dove ci sono scuole e negozi, percorsi ciclabili, bus. Stiamo lavorando su questo, ad armonizzare tutti i sistemi e tutti i bisogni, perché siano sempre più fluidi, sostenibili e compatibili».

Il Piano urbano della mobilità sostenibile indica già un obiettivo ineludibile: trasformare il concetto di zona 30 in città 30. Tutte le strade che non svolgono un ruolo strategico nell'organizzazione generale della circolazione del traffico privato e del trasporto pubblico potrebbero, in teoria, subire un abbassamento dei limiti di velocità. Come già in atto nella rete interna della Cerchia dei Navigli.

La lentezza è requisito indispensabile per ridurre gli incidenti stradali, come testimonia il crollo del 40 per cento registrato a Londra e Parigi. Oggi l'estensione delle zone a traffico moderato supera i 900.000 metri quadrati (erano 353.460 nel 2011). L'utilità è indiscussa. I dati raccolti nei paesi del Nord Europa, dove sono state introdotte sin dagli anni Settanta (Paesi Bassi, Germania, Francia, Danimarca e Svizzera) hanno certificato gli effetti positivi. Fino alla «Risoluzione sulla sicurezza stradale europea per il 2011-2020» del Parlamento europeo, che ne raccomanda l'introduzione «per le zone residenziali e per tutte le strade urbane a una sola corsia che non dispongono di pista ciclabile, al fine di proteggere gli utenti vulnerabili della strada».