

SICUREZZA O IDEOLOGIA?

Milano 30: nuovo esperimento ecologista

CREATO

11_01_2023



**Stefano
Magni**



Milano torna a far parlare di sé per una riforma radicale: si andrà tutti a 30 km/h sulle strade di tutta l'area urbana. C'è ancora tempo per tornare indietro, ma l'ordine del giorno approvato lunedì 9 gennaio dal Consiglio Comunale del capoluogo lombardo spiana la strada al nuovo limite di velocità. Un'intera metropoli da 1 milione e mezzo di abitanti, non solo i quartieri del centro, dovrà muoversi a passo di lumaca. La proposta,

benché non sia unica nel suo genere, né in Europa, né in Italia, ha suscitato comprensibilmente perplessità e proteste.

L'ordine del giorno è stato approvato con il beneplacito dell'assessore alla Mobilità Arianna Censi ed invita il sindaco e la Giunta a «proclamare Milano Città 30, istituendo il limite di velocità in ambito urbano a 30 chilometri orari a partire dal 1° gennaio 2024». Benché manchi la luce verde del potere esecutivo, il fatto che l'assessore abbia dato il beneplacito fa pensare che il prossimo sia solo un passaggio formale. Diamo già per scontato, dunque, che dall'anno prossimo non si potranno superare i 30 all'ora, in tutta la città, periferia inclusa. Al massimo, come è già stato sperimentato da un anno a Bruxelles, alcuni viali a grande scorrimento, potranno conservare un limite di 50 km/h.

Primo firmatario dell'ordine del giorno è Marco Mazzei, consigliere della Lista Sala (capitanata dal sindaco Giuseppe Sala), che spiega la ragione del nuovo limite: «L'impatto tra un'automobile che viaggia a 50 chilometri orari e un pedone o un ciclista è quasi sempre fatale per l'utente leggero della strada, e al contrario l'impatto a 30 chilometri non è quasi mai letale e offre ampie rassicurazioni sulla minore gravità delle conseguenze». Gli incidenti in ambito urbano, in Italia, provocano il 43,9% dei morti e il 69,7% dei feriti. La razionalità del nuovo limite di velocità, dunque, è la sicurezza stradale.

Per alcuni membri del Consiglio non è abbastanza, per Enrico Fedrighini, sempre Lista Sala: «Affinché l'odg non rimanga aria fritta, occorre agire sulla priorità numero uno. Ridurre il numero di auto circolanti, con misure anche impopolari. Oggi la velocità media è di 15 km/h, non 30: pedoni e ciclisti vengono arrotati in misura crescente. Dobbiamo ridurre il carico di traffico». Di segno opposto, invece, la contestazione leghista. Matteo Salvini, che su Twitter, scrive: «Ricordo al sindaco e al Pd che a Milano la gente vorrebbe anche lavorare», ha subito incassato la risposta piccata e immediata di Mazzei, che lo invita a "studiare".

Milano non è la prima città d'Europa che sperimenterà il limite a 30 all'ora. Oltre alla già citata Bruxelles, dove è in vigore dal gennaio 2021, anche Parigi ha adottato un limite analogo e stanno studiando questa misura Graz (Austria), Grenoble e Lille (Francia), Helsinki (Finlandia), Valencia e Bilbao (Spagna), Zurigo (Svizzera). Mentre a Londra 19 municipi su 32 hanno adottato un limite a 20 miglia orarie (pari circa a 30 km/h). Non è nemmeno la prima città in Italia. Olbia (Sardegna), è una "città 30" dal 1° giugno 2021. Bologna promette di raggiungerla dal prossimo giugno, battendo Milano di sei mesi. E anche Parma lo sarà dal 2024, assieme a Milano. Torino e Roma stanno valutando, anche se non esistono ancora provvedimenti formali.

Milano, però, fa più notizia, non solo per le dimensioni, ma anche perché è amministrata da Giuseppe Sala, sindaco ecologista che **ha annunciato l'adesione** al partito dei Verdi Europei. Insomma, come tante altre volte in passato, la metropoli lombarda sta diventando un laboratorio politico per il resto del Paese. Il nuovo limite di velocità non va inteso come un provvedimento isolato, ma come parte di una strategia complessiva. Per accelerare i suoi obiettivi verdi, sono **tre le possibili politiche** sulle quali sta lavorando la giunta milanese: una revisione di Area C (dunque: un rincaro delle tariffe per entrare in auto nel centro cittadino), un intervento sui pass per la sosta e, più tardi, anche una tariffa anche per accedere all'Area B che include quasi tutta la città (entro la cerchia ferroviaria).

La proposta più invasiva è quella che riguarda il parcheggio. Cosa che smentisce chi sperava di farla franca almeno stando fermo. Invece no: siccome i tecnici dell'Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio hanno scoperto che vi sono 80mila nuclei familiari con più di un'auto che hanno diritto di parcheggiare nella loro area di residenza, allora il Comune propone di riservare il "privilegio" della sosta gratuita (nella propria area) solo per un'auto per ogni nucleo. Ogni altro veicolo di famiglia dovrà pagare il parcheggio. Finché non si cerca parcheggio a Milano, non si capisce la gravità di una proposta simile: trovare un posto libero, che non sia già vietato per qualche altro motivo, può costare anche mezz'ora di ricerca.

L'intento di questo attacco concentrico (limiti di velocità più bassi, più pedaggi, meno parcheggi e più cari per le seconde auto) è chiaro: ridurre il numero di veicoli privati. È vero: c'entra anche la sicurezza stradale, ma l'intento finale è quello di spingere il cittadino a non comprare più l'automobile perché le condizioni per usarla diventeranno sempre più difficili e costose. La giunta Sala ha anche fissato la **quota di riduzione**: passare da 50 a 40 veicoli ogni cento abitanti, entro i prossimi 10 anni. Nel 2021, Sala ha colto l'occasione dell'incontro *Youth4Climate*, con Greta Thunberg, per promettere di «procedere con intensità al cambiamento del profilo ambientale della città». Il sindaco ha quindi sostenuto che il C40 (Climate Leadership Group), ovvero «l'organizzazione che raggruppa le principali città», è con lui. Nel programma di intenti del C40, si legge: «Con i suoi summit periodici, il network C40 vuole implementare azioni significative a livello locale per indirizzare il cambiamento climatico a livello globale».

Fra le "azioni significative" c'è anche la lotta all'auto privata. Lo specifica, nel suo **programma per l'Italia** in 5 punti, lo stesso *Fridays for Future* (di Greta Thunberg): «... la soluzione non è semplicemente l'auto elettrica: si devono avere *molte meno auto*, ma elettriche. Si deve *ripensare il modello della mobilità* in Italia, al momento fondato sul

possesso di un'automobile personale, per lo più spesso utilizzata da una persona alla volta» (corsivo nostro). Peccato che questa campagna contro l'auto di proprietà arrivi proprio nell'anno in cui, per motivi di budget, il Comune di Milano, ha deciso di aumentare anche la tariffa dei mezzi pubblici. Bene, anche questo può essere letto come un obiettivo ecologista: per i verdi, l'ideale non è solo muoversi in modo pulito, ma muoversi il meno possibile.