

ECOLOGISMO

Milano città ideale: si pagherà per entrare e anche per stare fermi

CREATO

22_03_2023



**Stefano
Magni**



Ogni mattina, un milanese si sveglia e sa che deve affrontare un nuovo divieto o pagare un nuovo pedaggio. Milano è già da anni circondata da una lunga barriera invisibile: l'Area B corrisponde alla cerchia ferroviaria, include quasi tutta la città ed entro di essa si

può accedere solo con auto di categorie meno inquinanti (scalabili, a seconda dell'età dell'auto). Dal prossimo futuro potrebbe essere messa a pagamento per tutti, probabilmente con tariffe differenti a seconda dell'auto, ma sempre di pedaggio si tratterà.

Se ne è discusso in Consiglio Comunale, al vertice dei capigruppo dei partiti della maggioranza di centrosinistra (Pd, Europa Verde, Riformisti per Milano, Lista Sala e Milano in Salute). L'area B a pagamento, fuori di metafora il biglietto per entrare a Milano, non è l'unica proposta. C'è anche l'aumento (ormai certo) del pedaggio per entrare nell'Area C, che comprende il centro cittadino, entro la cerchia dei bastioni.

Arianna Censi, assessore alla mobilità, dichiara che l'Area B a pagamento "non è all'ordine del giorno". Ma è una prospettiva concreta e sufficiente a far insorgere l'opposizione. **Silvia Sardone, della Lega, ribatte** duramente: «La rivoluzione per le auto in città che vorrebbe proporre la giunta Sala ormai raggiunge vette di follia. L'idea, sempre più concreta, di aumentare il ticket di Area C e introdurre un pagamento per Area B sarebbe l'ennesima scelta anti auto che penalizzerebbe pendolari, lavoratori e famiglie».

Resta in sospeso anche il parcheggio a pagamento anche per i residenti, di cui si parla dall'inizio dell'anno, tema tornato in auge lo scorso 10 marzo. **Spiega la Censi**, «È un'ipotesi, ho chiesto ai tecnici di produrmi tutti gli scenari possibili e tutti i risultati ipoteticamente attendibili: il pass oneroso per la seconda auto, il pass oneroso per tutti e per nessuno. Poi la politica sulla base dei dati oggettivi deciderà che strada prendere. Al Consiglio comunale voglio dare tutti gli scenari possibili». Alla fine, però, l'obiettivo della giunta del sindaco Giuseppe Sala è sempre quello di ridurre le auto in circolazione. Dovranno essere, al massimo, 4 ogni 10 abitanti, entro la fine del decennio. Oggi sono 6 ogni 10. Quindi si devono trovare metodi per far rinunciare all'auto, rendendola sconveniente. Come dichiara apertamente la Censi: «Sarebbe già importante valutare la convenienza di quanto costa a una famiglia avere una seconda auto e quanto invece sia più conveniente utilizzare altri sistemi».

Perché l'esperimento di Milano dovrebbe interessare anche al resto del Paese?

Come **già riportato** su queste colonne, a gennaio, fa parte del pacchetto anche l'introduzione di un limite massimo di velocità a 30 km/h, per tutta l'area urbana. Anche questa regola, giustificata dalla sicurezza stradale, è scritta su misura per pedoni e ciclisti e scoraggia l'uso dell'auto in città. Quel che si applica a Milano, potrebbe essere replicato altrove, perché queste sono ormai politiche internazionali. Milano è parte del network mondiale C40, che raggruppa 96 grandi città in tutto il pianeta, con un

programma che impegna le amministrazioni locali a combattere il cambiamento climatico, anche con misure drastiche.

Concepito dall'allora sindaco laburista di Londra Ken Livingstone nel 2005 e potenziatosi con l'ingresso di un'analoga iniziativa Clinton Climate Initiative dell'ex presidente americano, il C40 è una potenza che attrae fondi pubblici e privati da tutto il mondo, promuove politiche ecologiste, crea un "club" di città in cui è sia conveniente che prestigioso esser dentro. È "una rete globale di sindaci che intraprendono azioni urgenti per affrontare la crisi climatica e creare un futuro in cui tutti possano prosperare". Come tutti i progetti ecologisti, anche i programmi del C40 sono onnicomprensivi: vanno dalla qualità dell'aria nelle grandi città allo smaltimento dei rifiuti, passando per lo stile di vita e la dieta di ogni singolo cittadino.

"Anche l'inquinamento atmosferico è intrinsecamente legato al degrado climatico. Molti driver di scarsa qualità dell'aria sono fonti di emissioni di gas serra, come gli inquinanti causati dalla combustione di combustibili fossili. I sindaci comprendono che la salute pubblica, la crisi climatica e la qualità dell'aria urbana sono questioni interconnesse". Le soluzioni suggerite sono: "zone a basse e zero emissioni". E poi: "promuovere l'andare a piedi e in bicicletta".

Che l'obiettivo sia chiaramente quello di ostacolare l'uso dell'auto in città e, successivamente, di ridurre il parco auto, è reso evidente dal capitolo sui trasporti: "I trasporti sono la fonte in più rapida crescita di emissioni di gas serra e rappresentano il 27% delle emissioni globali. Il traffico è la principale fonte di inquinamento atmosferico a livello globale e, secondo l'Organizzazione mondiale della sanità, 9 persone su 10 vivono con livelli malsani di inquinamento atmosferico". Quindi: "Rendere il trasporto pubblico, gli spostamenti a piedi e in bicicletta l'opzione preferita per più spostamenti". Poi si proceda con: "Implementazione di restrizioni sui veicoli ad alto inquinamento in una parte significativa di una città". E dulcis in fundo: "Segnare la fine delle auto e dei camion alimentati a benzina e diesel promuovendo l'uso di alternative a emissioni zero".

Non è solo un'impressione che lo scopo finale del gioco sia quello di creare un cittadino più stanziale. Al capitolo sull'urbanistica si immagina un nuovo tipo di città ideale: "Attuare politiche di 'città di 15 minuti' o 'quartiere completo' che forniscano servizi pubblici, negozi essenziali e un mix di attività economiche a pochi passi o in bicicletta dalle case dei residenti". L'obiettivo è quello di creare il cittadino che non va oltre il suo quartiere, mai comunque oltre un obiettivo a più di 15 minuti da casa sua. Ma come sarà realizzata questa città ideale? Se solo con incentivi, offrendo tutti i servizi entro un'area limitata, si tratterà comunque di un bell'impegno economico. Tuttavia il

Covid ci ha mostrato come le autorità anche democratiche si siano impegnate a limitare o a vietare del tutto il movimento delle persone, con lockdown parziali o totali. E questo renderebbe la città ideale un incubo del futuro.