

Mobilità nella fase 2: rischiamo il pieno di auto e smog?

19 Maggio 2020 — di Marianna Uselli



TI PIACE LE NIUS? FAI UNA DONAZIONE

Quello dei trasporti è uno dei settori più interessati dalle misure di distanziamento imposte dalla lotta alla diffusione del [coronavirus](#). I mezzi pubblici ne escono molto ridimensionati, e puntare su forme di mobilità alternative all'auto non è un'operazione semplice. Come organizzare la mobilità nella fase 2? **Come coniugare necessità di spostarsi e sostenibilità ambientale?** Approfondiamo il caso di Milano per affrontare una questione che riguarda tutte le città, e non solo le città.



FOTO: DAVID MCKELVEY

La mobilità milanese della fase 2 punta alla [resilienza](#) e alla sostenibilità: piste ciclabili, zone 30, marciapiedi allargati, aumento degli spazi verdi sono alcune tra le misure della [Strategia di Adattamento](#) Milano 2020.

Ne abbiamo parlato ampiamente nel nostro live dedicato alla fase 2, con un focus proprio

TORNA
SU

città di Milano e su alcune linee strategiche per far sì che la fase di convivenza con il virus riesca a coniugare salute, lavoro, economia, inclusione sociale e sostenibilità ambientale. [Qui trovate il video della discussione e una sintesi dei punti principali.](#)

Per includere anche punti di vista diversi, abbiamo raccolto il parere di Marco Percoco, economista dei trasporti e direttore di [GREEN](#), Centro di Ricerca dell'Università Bocconi sulla geografia, le risorse naturali, l'ambiente, l'energia e le reti. Secondo Percoco "l'approccio della giunta Sala sta trascurando l'aumento delle disuguaglianze provocato dalla crisi e **le misure di mobilità dolce adottate non saranno sufficienti a ridurre l'inquinamento**".

L'Azienda dei trasporti locali milanesi (ATM), a partire dal 4 maggio, garantisce il 25% della normale capacità di carico. Il primo giorno della fase 2, con il ritorno al lavoro di circa 2,8 milioni di persone solo nel nord Italia, il traffico delle auto private a Milano è [aumentato del 30-35%](#) rispetto alle settimane del lockdown, anche se è ancora inferiore ai numeri pre coronavirus.

Questo dato è destinato ad aumentare, soprattutto dopo il 18 maggio, anche perché **molti cittadini preferiranno il mezzo privato per timore del contagio**. L'aumento del congestionamento e dello smog è proprio ciò che si vorrebbe evitare.

All'insegna della sostenibilità, il sindaco di Milano ha annunciato il [piano Strade Aperte](#) che comprende **35 km di nuove piste ciclabili** da completare entro dicembre, tra cui sono compresi i tratti San Babila-Sesto Marelli (già in fase di attuazione), Bisceglie-Buonarroti, Isola-Parco Nord.

Il piano per la mobilità nella fase 2 prevede inoltre di ampliare le zone con limite di velocità a 30 km/h, aumentare gli spazi pedonali e verdi, allargare i marciapiedi di alcune vie e di organizzare nuovi parklet (ovvero ricavare spazio per l'arredo urbano, come panchine, tavoli o rastrelliere su marciapiedi e strade).

L'ultimo decreto rilancio del governo prevede inoltre nei centri urbani di più di 50 mila abitanti un **bonus per la mobilità sostenibile**, che rimborsi il 70% degli acquisti in biciclette tradizionali e elettriche, monopattini, hoverboard, segway (fino a 500 euro).

“

Milan is to introduce one of Europe's most ambitious schemes reallocating street space from cars to cycling and walking, in response to



the coronavirus crisis.” <https://t.co/crSIMT5G5G>

– Greta Thunberg

(@GretaThunberg) [April 21, 2020](#)

Anche Greta Thunberg si è congratulata su Twitter per il piano Strade Aperte con il sindaco milanese, che il 16 aprile è stato chiamato a presiedere la [Global mayors CoViD-19 recovery task force](#), C40, unità operativa composta da oltre 40 sindaci di 25 paesi nel mondo per “accelerare una ripresa economica che permetta ai cittadini di tornare a lavorare, evitando al contempo che il degrado climatico generi una crisi ancora più grave”.

La riduzione dell’inquinamento derivante dai trasporti è un importante obiettivo per il raggiungimento dei target climatici dell’[Accordo di Parigi](#), dato che in Europa questo settore è [responsabile del 30%](#) delle emissioni totali di CO₂, di cui il 72% è rappresentato solo dal trasporto stradale.

Tuttavia Marco Percoco, che ha recentemente curato per il centro di ricerca GREEN un paper a proposito degli effetti sull’ambiente del lockdown ([scaricabile qui](#)), rappresenta una voce fuori dal coro. **“Con questi provvedimenti non si contribuirà a ridurre il numero di automobili nelle strade**, perché le piste ciclabili attraggono maggiormente chi in alternativa si muoverebbe a piedi o con i mezzi pubblici”, sostiene l’economista dei trasporti, ricordando inoltre che il progetto sulle ciclabili era già presente nel Piano Urbano di Mobilità Sostenibile firmato nel 2018 e che la novità consiste nell’aver deciso di portarlo a termine prima del previsto.

“Senza fornire una soluzione a chi deve percorrere lunghe distanze per raggiungere il posto di lavoro” avverte il direttore di GREEN, **“il rischio è che siano le persone più vulnerabili a pagare il costo della trasformazione della mobilità della fase 2”**.

Le fasce meno abbienti della popolazione sono infatti quelle che più probabilmente non hanno la possibilità di lavorare in smart working, hanno orari di lavoro meno flessibili e abitano lontane dal centro e dal luogo di lavoro: queste persone sono più probabilmente costrette a fare lunghi tragitti coi mezzi pubblici durante le ore di punta del traffico milanese, e saranno le più penalizzate dalla mobilità nella fase 2.

Al momento, oltre alla mobilità dolce, il comune di Milano ha deciso di sospendere le aree B e C e mantenere i parcheggi liberi e gratuiti sulle strisce gialle e blu fino al 31 maggio 2020, per agevolare coloro che raggiungono il posto di lavoro in macchina.





FOTO: SOPHIE

Nel complesso, per chi deve fare lunghi spostamenti, non sono state trovate alternative all'utilizzo dell'auto privata e, per chi non la possiede, ai mezzi pubblici con capienza del 25%. I presidenti di AGENS (agenzia confederale dei trasporti e dei servizi) e Asstra (associazione nazionale delle aziende di trasporto pubblico italiane) hanno affermato in [una lettera alla ministra](#) dei trasporti Paola De Micheli che **“l'offerta di trasporto sarebbe assolutamente insufficiente, anche a fronte di una domanda che, prevedibilmente, sarà inferiore rispetto alla situazione pre-emergenza covid-19”**. Prevedendo sempre maggiori spostamenti, da condurre con le stesse rigide norme sanitarie, urgono soluzioni più corpose per i prossimi mesi.

Asstra ha comunicato inoltre che le aziende di trasporto pubblico locale, a partire da marzo, **stanno perdendo ogni mese in media 200 milioni di euro**. Secondo i calcoli di Percoco “il governo dovrà immettere 1-1,5 miliardi di euro per sostenere le aziende dei trasporti in tutta Italia solo per fare in modo che non falliscano”.

“La rete dell'ATM, spesso elogiata come la migliore azienda dei trasporti in Italia, è capillare solo nel centro di Milano e lascia scoperto l'hinterland”, continua Percoco, “per giungere all'obiettivo della mobilità sostenibile nelle città, **il trasporto pubblico locale dovrebbe diventare ben più capillare di quanto non sia oggi**, garantendo non solo la sostenibilità dei tragitti brevi ma anche di quelli a lungo raggio dei pendolari”.

L'emergenza attuale impone risposte rapide e, secondo il professore della Bocconi, a Milano una delle soluzioni potrebbe essere:

“

l'integrazione sussidiaria dell'offerta pubblica e privata: autobus, tram, metro, car sharing, uber, biciclette e monopattini dovrebbero essere uniti in un sistema accessibile tramite un unico biglietto dei trasporti

così da rendere più consistente l'offerta dei mezzi e agevolare i cittadini e la loro mobilità nella fase 2, ma anche oltre, guardando a un orizzonte di lungo periodo.

“Quanti lavoratori rimarranno a casa in smart working? Quanti invece si muoveranno per andare in ufficio? In che orari? Queste sono le informazioni che i comuni di tutta Italia avrebbero dovuto e dovrebbero ancora chiedere alle aziende per gestire al meglio la mobilità delle prossime settimane”, afferma Percoco. Sembra invece prevalente “una politica basata su *trials and errors* (tentativi ed errori)”. Ma la crisi epocale che ci troviamo ad affrontare impone una pianificazione ragionata.

Il cambiamento della mobilità non sarà temporaneo ed è per questo importante che la programmazione sia di lungo periodo e che si punti a **investire per i prossimi anni su un trasporto pubblico in grado di coprire le zone meno servite**, con l'obiettivo di rendere resiliente la città e al tempo stesso tutelare chi ha meno possibilità.

[Segnala un errore](#)



TI PIACE LE NIUS? FAI UNA DONAZIONE

Indirizzo e-mail

TORNA
SU

ISCRIVITI A LANIUSLETTER

MARIANNA USUELLI | ULTIMI



Antropologa di formazione, si interroga su come la società occidentale possa cambiare il rapporto annichilente che intrattiene con la Terra e gli altri animali. Scrive di questi temi ed è convinta che le scienze sociali dovrebbero dare di più alla divulgazione.

LeNIUS
SI LEGGE COME SI SCRIVE

TORNA
SU