

ESPERIMENTO SUL TRAFFICO IN CENTRO

L'ISOLA ZTL,
CHE NON C'È

di EDOARDO CROCI

Sono in molti a domandarsi quale sia il vero scopo dei blocchi del traffico a sorpresa che i vigili hanno effettuato negli scorsi giorni nell'area centrale della città attorno a Sant'Ambrogio e che hanno creato caos e ingorghi. Il vicesindaco ha dichiarato che l'assenza di preavviso e di indicazioni di itinerari alternativi erano voluti per testare sul campo cosa succederebbe se fosse creata una zona a traffico limitato, non fidandosi degli studi viabilistici. Un approccio bizzarro, considerato che l'agenzia comunale per l'ambiente e la mobilità dispone di un modello del traffico che si avvale dei dati forniti da vari sistemi di monitoraggio, in grado di simulare con realismo l'effetto dei provvedimenti viabilistici. E' poi evidente che i dati rilevati da una chiusura improvvi-

sa non riflettono le conseguenze sul traffico di provvedimenti permanenti. Viene il dubbio che i disagi indotti servano a sollevare contrarietà nei confronti degli interventi di limitazione del traffico, per lasciare alla fine tutto com'è.

Per la verità gli studi effettuati da oltre un anno dallo stesso Comune in collaborazione con Italia Nostra indicano invece la possibilità di creare una vasta area pedonale (che peraltro non coincide esattamente con la zona interessata all'esperimento), che raccordi le principali vestigia della Milano romana (e medioevale), collegando la basilica di Sant'Ambrogio con l'area archeologica intorno a via Brisa sito del palazzo imperiale, delle terme e della torre, fino al teatro romano i cui resti sono visibili a Palazzo Mezzanotte (sede della

Borsa) e alla biblioteca Ambrosiana sotto cui giace l'antico foro. Un itinerario che rappresenterebbe una piacevole passeggiata alla riscoperta dell'identità storica della città per i milanesi ed un'attrattiva turistica formidabile.

Le classifiche indipendenti più recenti sulla vivibilità di Milano segnano un arretramento rispetto ai progressi degli scorsi anni. I parametri utilizzati riguardano proprio elementi come la qualità dell'ambiente, il traffico, la disponibilità di piste ciclabili e di aree pedonali. Per perdere posizioni è sufficiente stare fermi, mentre gli altri vanno avanti. Così Milano è inchiodata a 0,28 metri quadri di spazi pedonali per abitante, mentre Torino avanza a 0,52. Anche il confronto con città europee comparabili con Milano mette in evidenza il gap: Lione ne ha 0,46,

Praga 0,42 e Barcellona 0,39.

Le pedonalizzazioni non possono essere episodiche, ma devono far parte di una visione complessiva di sviluppo della città. Nei piani comunali — che non pare vi sia più l'intenzione di realizzare — era prevista la creazione di un vero e proprio sistema di aree pedonali interconnesse, nel centro storico, e non solo.

Nella competizione nazionale e globale fra città questi aspetti sono sempre più rilevanti. Se Milano vuole crescere con lo sguardo rivolto al futuro è necessario che chi ha la responsabilità dell'amministrazione pubblica faccia delle scelte chiare e coraggiose e sappia comunicare ai cittadini il senso e la direzione delle azioni intraprese, rendendoli partecipi del loro sviluppo e dei benefici che ne derivano.