

Monza ha bisogno di essere liberata dalla morsa del traffico Proposta per frenare l'uso dell'auto e il mero attraversamento: attivare Aree Q S e M in una logica smart e multicentrica

■ Premessa: finalità di questo documento

Se c'è una città lombarda stretta nella morsa del traffico questa è Monza. Le statistiche dicono anche che la nostra è, purtroppo, una delle città più inquinate d'Italia. L'avvio da parte del Comune delle analisi per la redazione del PUMS, il Piano urbano per la mobilità sostenibile, è quindi da salutare con favore, anche perché Monza è in ritardo di ben 15 anni rispetto alle indicazioni nazionali fondate sul progetto comunitario ELTISplus. Il PUMS è uno strumento di programmazione che può determinare una razionale riduzione del traffico.

Abbiamo lanciato, nelle scorse settimane, la proposta di riorganizzare il trasporto pubblico urbano con bus elettrici piccoli a domanda, una rete flessibile che ruoti intorno all'asse primario nord-sud della M5 di prossima realizzazione (già finanziata e progettata) e ad un asse est-ovest con mezzi di superficie in corsia protetta. Ma una volta definita una valida ed efficiente alternativa all'uso del mezzo privato, per la nostra città c'è anche da valutare come disincentivare l'uso dell'auto e come eliminare, o quanto meno ridurre, il forte traffico di attraversamento (che letteralmente asfissia alcuni quartieri), in modo da recuperare ed aumentare la qualità della vita in una città più smart.

■ Situazione: traffico stanziale, pendolarismo e attraversamento

Monza è capoluogo della Brianza e polo di attrazione per servizi pubblici e attività private. Per ragioni "storiche" che sarebbe lungo analizzare qui, monzesi e brianzoli hanno l'abitudine consolidata all'uso dell'auto anche per spostamenti molto brevi.

A questa condizione si aggiunge il problema dei notevoli flussi di traffico di mero attraversamento, problema noto da anni alle amministrazioni comunali monzesi che si sono succedute. Ci sono dati ripetuti di diverse campagne di misurazione, sia nell'ambito delle rilevazioni origine-destinazione della mobilità commissionate da Regione Lombardia, sia per recentissime rilevazioni comunali eseguite da Monza Mobilità. Abbiamo per esempio un notevole numero di veicoli in attraversamento dentro i quartieri di San Fruttuoso e Triante, lungo via Lecco, in San Biagio, sui viali Regina Margherita e Battisti, ma non solo.

Il risultato di questo grande affollamento sulle strade urbane monzesi è ogni giorno sotto gli occhi di tutti: ingorghi, rallentamenti e tanti gas di scarico. La conseguenza è la condizione di scarsa vivibilità dei quartieri, specialmente nelle ore di punta tradizionali, ma ormai non soltanto. Uno stato di fatto fortemente negativo, che mette a rischio la salute dei cittadini e penalizza l'immagine della città proprio quando in tutto il mondo si cercano e si sperimentano soluzioni per un cambiamento smart e green.

■ La rivoluzione in atto a Milano

Occorre fare un rapido riferimento a quanto sta accadendo a Milano. La città, polo di accentramento ancora più grande, da diversi anni ha messo in atto una politica di riduzione del traffico e di incentivazione all'uso del mezzo pubblico. Questa politica ha visto l'attivazione dell'Area C in centro, quindi – in tempi più recenti – dell'Area B nella cerchia, ed ha obiettivi progressivi che raggiungeranno il culmine nel 2030, quando di fatto ben pochi mezzi potranno entrare e circolare in città. Chi proviene da fuori sarà invitato e sostanzialmente “forzato” a lasciare l'auto ai margini di Milano per utilizzare le linee metropolitane e la rete dei mezzi pubblici di superficie.

E' anche già in atto a Milano una riduzione dei calibri delle strade principali: limitandoci alla porzione nord della città, dopo corso Venezia e Buenos Aires, viale Monza e Melchiorre Gioia, a breve anche la parte finale di viale Zara sarà interessata (i viali stanno per essere ridotti ad una sola corsia, più i controviali già a corsia unica, recuperando lo spazio per stalli di sosta a disposizione dei residenti).

Si tratta per la verità di politiche della mobilità in via di sviluppo in tutte le metropoli UE e non soltanto (anche in USA e Russia). Politiche che non possono essere eluse o ignorate da Monza, città ad alta densità urbana che, sia pure autonoma per storia e vocazione, è comunque inserita nella ormai ampia metropoli unica lombarda, con l'aggravante di trovarsi a soli 15 chilometri da Milano stessa. Se Monza non trova il modo di qualificarsi, e possibilmente distinguersi, è condannata ad un imminente futuro marginale e periferico.

■ Modello radiale? E' ormai al tramonto

Fortemente indirizzato e condizionato nei decenni dalle scelte di Milano capoluogo, viene mantenuto e confermato un modello radiale che rende gradualmente più difficile muoversi col mezzo privato man mano che ci si avvicina al fulcro, che sarebbe appunto il centro di Milano. Parrebbe logico, invece non c'è niente di più vecchio e sbagliato.

L'era delle grandi aggregazioni lavorative (fabbriche, uffici) è finita da diversi anni. Anche le aziende più prestigiose stanno progressivamente rinunciando persino ad una sede di rappresentanza nel cuore di Milano. E mentre si frammentano ormai anche le medie aggregazioni lavorative, smartworking e home learning cominciano a prendere piede.

Gli spostamenti abitazione-ufficio si riducono e si ridurranno sempre più. I quartieri, che nell'era industriale e in quella terziaria erano come grandi dormitori, presto torneranno a vivere e ad essere vissuti. Si va verso la città multicentrica.

Monza, cablata con fibra ottica, ha già l'infrastruttura fondamentale primaria indispensabile, però manca quanto serve per recuperare in pieno il ruolo di città di qualità con alto livello di vivibilità. Ci riferiamo ad una pluralità di servizi (non oggetto di questo documento) ed alle modalità di uso della rete viaria.

■ Un modello innovativo per Monza multicentrica

Sulla riorganizzazione e limitazione della circolazione dei mezzi privati, per Monza proponiamo un modello differente e più avanzato. Con Aree Q, Aree S e Aree M, cioè zone a traffico differenziato. Per

trovare un punto di equilibrio ottimale tra interessi collettivi e diritti individuali, tra necessità di spostamento e vivibilità dei quartieri, tra quiete per i residenti e dinamicità delle attività commerciali.

In altre parole, proponiamo di utilizzare una gerarchia più articolata, diffusa e non radiale. Aree da calibrare attentamente sulla realtà di ogni circoscrizione, ma facili da gestire grazie ai sistemi moderni di rilevazione telematici dei transiti (vedasi oltre). Volendo, le limitazioni potrebbero in tutto o in parte essere escluse per i veicoli a idrogeno o elettrici.

■ Aree Q: nei quartieri

Q come quartieri. Le Aree Q sono zone a traffico limitato, una per ogni quartiere. Non pensiamo ad isole pedonali necessariamente “rigide”, ma eventualmente anche a strade nelle quali possono transitare soltanto le auto dei residenti del quartiere stesso (e i fornitori). Un modo molto concreto di riappropriarsi del territorio. Il consolidamento nel tempo di questo tipo di Aree potrà essere seguito da una riqualificazione dell’arredo urbano.

■ Aree S: scuole

S come scuole. Davanti e intorno alle scuole è ora di porre fine al cronico caos da tutti criticato. Negli orari di ingresso-uscita degli alunni, il traffico può essere regolato al meglio in varie forme, dall’isola pedonale totale all’accesso consentito soltanto ai residenti e/o ai genitori degli alunni stessi, secondo una o più formule da sperimentarsi sul campo. La regolazione puntuale è assicurata da pannelli luminosi a testo variabile e dalla sorveglianza svolta dai sistemi di rilevazione telematici.

■ Aree M: sulle direttrici di attraversamento

M come monzesi. Sulle diverse direttrici stradali usate e abusate per il mero attraversamento della città, il transito può essere riservato soltanto ai veicoli di residenti a Monza, oppure a Monza e in comuni limitrofi. In fasce orarie specifiche, oppure h24. Anche in questo caso, le tecnologie consentono articolazioni varie e sofisticate.

■ M5, Bus a Domanda e box di sosta

L’istituzione delle Aree tiene conto dell’entrata in funzione della M5 con 7 stazioni in Monza e della riorganizzazione del TPL con Bus a Domanda, come suggerito in un nostro precedente documento sul trasporto urbano. Sarà comunque utile anche aumentare stalli di sosta e autosilo in prossimità delle stazioni del metrò e delle Aree a traffico limitato. Questo è un aspetto che richiederebbe trattazione a parte, con una analisi che tenga conto degli investimenti che potrebbe fare il Comune, forte degli oneri di urbanizzazione incassati, anche alla luce della Legge 122/89 (Legge Tognoli).

■ Strumenti tecnologici per la gestione delle Aree

L’operatività e l’economicità del sistema da noi proposto sono garantite dai moderni strumenti tecnologici che consentono di controllare in tempo reale i transiti ed i movimenti dei veicoli. Gli stessi sistemi utilizzati per Area C a Milano, o per la attuale ZTL in centro Monza, oppure per l’autostrada Pedemontana o per Telepass.

Ricordiamo che l'Amministrazione Comunale di Monza ha in programma di utilizzare i pali dell'illuminazione pubblica per un sistema diffuso di telecamere di videosorveglianza. Quelle stesse telecamere possono essere usate per il controllo del traffico, attraverso la "lettura" delle immagini da parte di un software specializzato.

Un tipico software ETSI-ES RTTT può facilmente verificare ed eventualmente sanzionare i veicoli in transito nei punti necessari, anche in base a indicazioni molto selettive (permesso escluso per i non-residenti, ecc...). La segnaletica stradale può avere il massimo di flessibilità e chiarezza con pannelli elettronici a scritte variabili al posto dei tradizionali cartelli stradali standard.

Un sistema opportunamente organizzato può attivarsi o modificarsi in occasione di eventi, come il GP di Formula 1. Si pensi al risparmio di installazioni, uomini e mezzi.

In una logica di città smart, le regole attive in un determinato luogo o fascia oraria possono essere indicate con chiarezza agli automobilisti con la messaggistica dei navigatori stradali e attraverso App come GoogleMap, Velociraptor, OpenStreetMap e altre.

■ Flessibilità operativa ed economicità

Un'altra caratteristica di un uso intelligente di questo sistema è la sua flessibilità operativa. Si può procedere per sperimentazioni ed effettuare modifiche e aggiustamenti senza costi rilevanti, a condizione che le regole in vigore appaiano su pannelli elettronici nelle zone coinvolte e non su cartelli stradali standard, e sui sistemi di messaggistica e informazione.

Infine, ricordiamo che la moderazione e disincentivazione dell'uso dei veicoli privati può determinare e determinerà un incremento del numero di trasportati da M5 in Monza e dal sistema di TPL urbano, con riflessi positivi anche sul rapporto costi/ricavi di questi sistemi di trasporto.

Marzo 2021

© Pubblicazione integrale o parziale consentita con citazione della fonte