

Morti in bicicletta

02053

02053

L'equivoco di Milano green

di Daniela Hamauti

Milano è produttiva, glamour, veloce, super efficiente, inclusiva. Milano è la capitale della moda e del design, la sede della Borsa, il centro degli affari, il luogo dove i turisti vogliono andare e i costruttori edificare.

Milano è un brand e come tale si muove. Negli ultimi anni però Milano ha voluto aggiungere un'altra definizione alla serie di aggettivi che la descrivono: green.

Come è possibile allora che una città che si definisce verde, che ha 300 chilometri di piste ciclabili (per la verità solo cento sicuri e protetti da cordoli) sia anche quella con un record di ciclisti morti e dove in due giorni una ragazza, investita da un camion, è deceduta e una donna è finita in ospedale in codice rosso? Come è possibile che una città che vorrebbe disincentivare, almeno a parole, il trasporto su automobile per dirottarlo su biciclette e servizio pubblico, riporti ormai così di frequente questi tragici bollettini (6 decessi da novembre)? E si può chiedere ai cittadini di lasciare a casa la macchina e usare la bicicletta, se poi corrono il rischio di finire sotto un tir? La domanda è retorica e la risposta è scontata: no, non si può. E allora che senso ha che Milano, dove ogni strada è un cantiere, dove i palazzi che si ristrutturano si alzano, quando va bene, almeno di due o tre piani, rincorra ancora quell'etichetta green?

Il motivo sta proprio nel vero significato di questa parola. Città e verde: sembrerebbe un ossimoro e fino a qualche anno lo era, poi molte città hanno cercato di riconvertirsi, di diventare smart, di trovare una nuova anima, hanno creato foreste urbane, installato sistemi per monitorare la qualità dell'aria, costruito piste ciclabili, differenziato i rifiuti, inventato app in grado di comunicare i livelli di traffico e le vie più libere da percorrere. C'è chi ha sperimentato i 30 km all'ora come limite massimo (a Milano sono a macchia di leopardo) e definito Ztl sempre più estese, c'è chi ha implementato auto elettriche, car sharing e impianti fotovoltaici ma poche hanno cambiato nel profondo la loro natura. Milano secondo l'indice Hugi, utilizzato per monitorare le città più verdi al mondo è al 133esimo posto dopo Zurigo (36), Dhaka in Bangladesh (58), Londra (89), Barcellona (94). Peggio di Milano sono Roma (145), Madrid (236) e Parigi (240). Inutile dire che le prime in classifica sono nei Paesi nordici, in particolare in Olanda.

E non si tratta solo della percentuale di verde presente, che nelle città più virtuose supera il 50%, si tratta di cambiare prospettiva, di invertire le priorità e di mettere al primo posto il rispetto del benessere e della sicurezza dei cittadini. L'agenda 2030, sottoscritta nel 2015 da 193 Paesi, è un'iniziativa dell'Onu che prevede investimenti e incentivi con il fine di trovare nuovi modi per rendere i centri urbani più sostenibili. Ai primi posti dei 169 traguardi c'è quello di occuparsi dei cittadini, di garantirne la salute e di assicurare l'accesso ai servizi anche ai più fragili, deboli e in difficoltà. Si tratta di cambiare scala valoriale e di pensare innanzitutto alle esigenze e alla tutela delle persone. E allora come può Milano chiedere ai suoi abitanti di usare le biciclette se per raggiungere le piste ciclabili devono fare una gimcana tra le auto, se gli innesti nel traffico sono da paura e se le macchine oltre a circolare liberamente sono parcheggiate in mezzo alla strada come succede in pieno centro? Non si può decidere che i camion debbano munirsi di sensori ma contemporaneamente pensare alle deroghe e non si può rimandare la riduzione del limite di velocità e una diversa programmazione oraria per i mezzi pesanti. Non è sufficiente neanche rivedere il codice della strada, bisogna stabilire la vera identità della città. Se si vuole solo andare veloci, produrre, avere grandi eventi, costruire e ancora costruire, allora tanto vale dimenticarsi la sostenibilità, la drastica diminuzione dello smog, il coraggio di trasformare l'area metropolitana in un nuovo luogo ad alta vivibilità. Non si può avere tutto contemporaneamente. Oggi occorrerebbe più che mai capire che si può crescere attirando i giovani con la loro pressante richiesta di verde e futuro e puntare ad investimenti diversi dal cemento e dall'edilizia. Non è un'utopia, altri già lo fanno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - L.1972 - T.1745

