

## LE 12 DOMANDE DEI GENITORI ANTISMOG AI CANDIDATI SINDACO DI MILANO

Numerosi studi dimostrano che la principale fonte di inquinamento dell'aria di Milano e dell'area metropolitana è il traffico. In particolare è noto che il particolato fine è emesso dalla combustione dei motori così come dall'usura di freni e dei pneumatici, mentre il diossido d'azoto (NO<sub>2</sub>) deriva principalmente dai motori diesel. Un problema invece poco riconosciuto e sottovalutato è quello relativo ai livelli di emissione delle moto e dei motorini, che risultano anche superiori a quello delle auto per chilometro percorso.

1. **Area C:** è favorevole ad avviare il processo di estensione di Area C entro 2 anni dal suo insediamento, costituendo un secondo anello sulla cerchia filoviaria, creando una seconda barriera tariffaria, modulare rispetto a quella della cerchia dei bastioni (e non un semplice allargamento di quella esistente che creerebbe una netta separazione fra centro e periferie)?

R: Certo. Area C era uno dei quattro temi dei referendum propositivi e vincolanti che, nei fatti l'amministrazione Pisapia ci ha boicottato, con le dimissioni del collegio dei garanti. Proponiamo l'allargamento di Area C con una differenziazione tariffaria pari al costo del biglietto del tram. Bisogna convincere senza obbligare, costruendo condizioni oggettive di vantaggi. Con i soldi incassati dall'allargamento si possono finanziare sconti incisivi sugli abbonamenti TPL.

2. **Motocicli e ciclomotori:** è favorevole all'introduzione della tariffazione di Area C anche per le moto e i motorini?

R: Sì ma gradualmente e integrato all'interno di un processo di riconversione ecologica. , Dobbiamo riconoscere agli scooter di aver fluidificato il traffico milanese. Solo quando verranno costruite delle alternative a moto e motorini si può procedere nella direzione da voi proposta.

Gli scooter non stanno in coda e quindi il consumo per chilometro sarebbe da valutare più attentamente e certamente in rapporto al tempo di permanenza su strada L'inquinamento da attrito di una moto è nettamente inferiore di quello di qualsiasi auto anche elettrica. Quindi più stalli per moto e bici, basta parcheggi anche privati per auto, più sharing e piste ciclabili da periferia a periferia.

Siamo convinti che Milano abbia tutta la potenzialità per spostare gran parte della domanda di mobilità dal traffico automobilistico al mezzo pubblico e alla bicicletta. Per ottenere questo il trasporto pubblico deve essere rapido ed efficiente. Muoversi in bicicletta deve essere sicuro. Crediamo che per una città compatta come Milano non serve necessariamente sostenere le spese ingenti per costruire altre metropolitane per velocizzare gli spostamenti, è sufficiente riequilibrare lo spazio a favore delle linee di superficie con delle vere corsie preferenziali protette e a favore delle biciclette con corsie e piste ciclabili.

R: Crediamo che le modalità di realizzazione di itinerari ciclabili debba essere completamente rivista: Le piste ciclabili oggi vengono troppo spesso *ipercostruite*, separata dalla vita urbana, confinate come se il ciclista fosse una specie da proteggere. Un esempio negativo è la costosissima pista appena ultimata in via Verdi Piazza Scala. Siamo per il contatto tra le pratiche urbane e l'uso della bicicletta, tra la bicicletta e il cittadino, tra la bicicletta e il pedone. Il ciclista deve potersi fermare a scambiare due chiacchiere con il conoscente senza dover uscire dalla pista ciclabile come si deve uscire da un percorso autostradale. Questo non significa che non debbano essere valutate ipotesi di metropolitane o, ad esempio, di “chiudere” la cerchia ferroviaria.

3. **Corsie preferenziali:** è disposto a far sì che tutte le linee di forza di superficie, tram e bus, vengano dotate di corsie preferenziali esclusive e continue con asservimento semaforico, e laddove non ci sia spazio sufficiente anche sacrificando la sosta in strada o creando delle ZTL?

R: Sì. Vogliamo comunque valorizzare e regolare l'uso delle moto dando dignità ai nostri marciapiedi, alle nostre strade quindi decoro alla nostra città.

4. **Un'unica regia metropolitana:** nell'area metropolitana esiste una pletera di società pubbliche e private per il trasporto pubblico locale. È favorevole alla creazione di una società unica per la pianificazione, il coordinamento e la programmazione di tutto il sistema di trasporto pubblico nella città metropolitana, sull'esempio della Transport for London? È favorevole a rivedere il sistema di tariffazione integrato, oggi incoerente e di difficile comprensione per gli utenti, in ottica metropolitana? Al fine di migliorare l'efficienza del settore, che ne pensa della creazione di un ufficio unico che si occupi di gare di appalto per il trasporto pubblico locale?

R: Dimezzare il traffico su auto e velocizzare gli spostamenti, con la realizzazione della Metro 6, nuovo passante ferroviario a ovest, la pedonalizzazione del centro, creazione di un secondo anello di Area C (al costo del biglietto del bus) in corrispondenza della “90-91”, potenziamento dei mezzi pubblici, raddoppio auto pubbliche (taxi, car sharing e auto con conducente). Biglietto integrato, valido in tutta l'area metropolitana.

5. **Città 30:** un modo rapido ed efficiente per aumentare la sicurezza in strada è quello della moderazione del traffico. È disposto entro due anni dal suo insediamento a introdurre il limite di 30 km/h su tutto il territorio comunale ad esclusione delle arterie di scorrimento?

R: Sì, anche se occorre trovare un linguaggio comune per individuare le “arterie di scorrimento”. Le zone 30 non possono e non devono trasformarsi in zone di pedaggio nascosto sotto forma di multe.

Una città a misura di bambino è una città migliore per tutti. Oggi la mobilità autonoma dei bambini è limitata anche per la paura del traffico. Oggi a Milano il trasporto pubblico è gratuito per i bambini fino a 10 anni solo in presenza di un adulto pagante e con un limite di 2 bambini per adulto anche se la Regione Lombardia ha regole diverse (cfr. "Io viaggio in famiglia").

**R: con gli incassi dell'allargamento di area C si può valutare il trasporto gratuito per bambini e over 70.**

6. È favorevole alla creazione di vere zone a traffico limitato e/o moderato nonché alla riorganizzazione degli spazi a favore delle persone intorno a **tutte le scuole** primarie di Milano?

**R: Sì.**

7. È favorevole alla **completa gratuità** dei mezzi pubblici, con tanto di tessera personale, per **tutti i bambini fino a 14 anni**, risolvendo quindi la giungla tariffaria oggi vigente?

**R: Sì, Sì, Sì. La revisione della giungla tariffaria è cosa da primi 100 giorni.**

Ogni giorno entrano a Milano, territorio comunale, circa 450.000 auto private. Queste si sommano alle circa 250.000 auto dei milanesi che si spostano. È evidente che non c'è capacità fisica per gestire tutta questa massa di automobili. Crediamo che una forte riduzione di questa pressione la si possa ottenere con una seria politica della sosta. Inoltre secondo AMAT ogni giorno ci sono circa 70.000 veicoli in sosta vietata (che occupano una superficie pari a due volte il Parco Sempione), e forse è una stima prudentiale.

8. **Sosta:** si impegna come sindaco a dare pieno mandato alla polizia locale di perseguire la sosta illegale, anche se finora tollerata, come quella sui marciapiedi, sui parterre dei viali alberati, sugli spartitraffico ecc. in modo da tendere a zero il numero di auto, moto e motorini in divieto di sosta?

**R: Sì. Ma si devono costruire gli stalli per le biciclette e le moto. Dove posteggia un'auto ci stanno 5 scooter o 10 bici.**

9. **Occupazione suolo pubblico:** è disposto a introdurre il concetto di pagamento dell'occupazione di suolo pubblico progressivamente su tutta la città, anche quindi per i residenti che parcheggiano le proprie auto, pur prevedendo delle forme di agevolazione?

**R: Noi vogliamo rendere sconveniente l'uso dell'auto privata, senza impedirlo in modo tassativo. Il residente, magari in zona (Municipio 1) è un privilegiato, ma prima di tassarlo bisogna costruire delle alternative (estensione Area C ad es.**

In questi ultimi anni le amministrazioni hanno dovuto affrontare lunghi periodi in cui la concentrazione degli inquinanti superava i limiti di legge. L'introduzione di misure emergenziali di limitazione del traffico si sono sempre rivelate tardive e blande, tanto da risultare misure di facciata più che di sostanza. Si è spesso assistito al continuo rimpallo delle responsabilità da un livello amministrativo a un altro asserendo che le misure devono coinvolgere un'area più vasta per poter risultare efficaci. Lei avrà però la responsabilità della salute dei suoi concittadini e per molti inquinanti la vicinanza della fonte è determinante.

10. Come intende affrontare i casi di **emergenza di inquinamento dell'aria**? È favorevole alla definizione di un protocollo di misure emergenziali ben definito e automatico che colpisca la vera fonte delle emissioni, come ad esempio i mezzi diesel?

R: Realizzare 25.000 nuovi alloggi ristrutturando gli immobili in edilizia sociale esistenti e trasformando gli uffici sfitti o invenduti in alloggi sociali. Tutto, naturalmente con un riguardo particolare all'efficientamento energetico. Oltre a questo si deve rendere, sconveniente, in termini economici ed parcheggio l'uso dell'automobile. Diesel o verde che sia.

Vorremmo un sindaco con ampie visioni, che abbia finalmente l'ambizione di portare Milano verso standard europei, che lasci il segno del suo mandato alle generazioni future, i bambini di oggi che stanno crescendo in questa città.

11. È favorevole a convertire in **giardini pensili**, creando dei veri parchi lineari sopraelevati, gli orrendi e anacronistici cavalcavia Serra-Monteceneri e del Corvetto?

R: Sì, subito, a condizione che questi progetti siano affidati a “concorsi di architettura aperti in due fasi”. Sembra un dettaglio ma non lo è!

12. È favorevole alla trasformazione in **aree pedonali** o comunque **ZTL** dei corsi Buenos Aires e Vercelli (tram escluso), trasformandoli così in centri commerciali naturali?

R: Sì, senza se e senza ma.

Marco Cappato Candidato Sindaco

Francesco Spadaro Candidato Presidente Municipio 1