



PIANO URBANO
MOBILITÀ SOSTENIBILE
MILANO

Le osservazioni dei



GENITORI**ANTI**SMOG

Sintesi divulgativa in 12 schede

Aprile 2015

1. AREA C



GENITORIANTISMOG

La qualità dell'aria a Milano rimane pessima, nonostante i miglioramenti nel 2013 e 2014 - dovuti al meteo, nel 2015 già a febbraio abbiamo superato il “bonus” dei 35 superamenti di PM10.

Lo studio di AMAT sul black-carbon ha dimostrato che in Area C la limitazione del traffico è efficace.



Area C è troppo piccola, rappresenta solo il 4,5% della superficie del Comune – occorre incrementare al più presto la quota di popolazione che beneficia della riduzione del traffico.

Al referendum consultivo del **2011**, l'80% ha detto **Sì** “*all'allargamento progressivo fino alla 'Cerchia Ferroviaria' del sistema di accesso a Pagamento, per tutti gli autoveicoli*”



Valore medio annuale PM10 (mg/m3)					
Città	2010	2011	2012	2013	2014
Bergamo	37	40	40	32	29
Brescia	39	42	41	41	31
Como	31	35	32	29	25
Cremona	nd	42	41	35	32
Lecco	26	33	28	24	20
Lodi	35	40	37	35	35
Mantova	38	41	38	32	30
Milano	41	49	43	37	35
Monza	40	47	42	38	34
Pavia	34	36	35	34	34
Sondrio	25	27	29	27	21
Varese	31	35	32	28	25

Fonte: Legambiente/Corriere della Sera 18/1/2015

Nel 2013 e 2014 l'aria è migliorata in tutta la Lombardia, a causa del meteo, e Milano rimane sempre la città con l'aria peggiore.



IL PUMS prevede di allargare il confine di Area C nel lungo periodo (2022).

Noi chiediamo che sia allargata creando un **secondo anello** e nel **breve periodo**.

2. REGOLAMENTAZIONE SOSTA



Il PUMS declama: *“far percepire più chiaramente agli utenti i costi e le opportunità derivanti dall’uso degli spazi pubblici per la sosta veicolare”*.

L'utilizzo della strada pubblica per la sosta di veicoli privati non è un diritto, bensì una **concessione**.

Se la concessione è accordata gratuitamente attraverso permessi ai soli residenti, sebbene in maniera “contingentata” (come prevede il PUMS) crea iniquità rispetto a cittadini contribuenti di un'altra zona senza permessi.

Chiediamo che il PUMS sia più esplicito e che preveda che **la sosta privata su spazi pubblici sia a pagamento per tutti**, anche per chi risiede in prossimità di quello spazio, pur prevedendo forme di agevolazione (ad esempio uno sconto per la prima auto per nucleo familiare in abbonamento).

Non si fa accenno nel PUMS all'utilizzo dei parterre dei viali alberati e di altre aree verdi utilizzati come **stalli sosta irregolari**.

Chiediamo che il PUMS preveda il **recupero definitivo a verde pubblico** (giardini, vialetti, piste ciclabili, aree cani, aree gioco) di quelle aree oggi ridotte a parcheggio abusivo.



3. CICLOMOTORI E MOTOCICLI



A parità di distanza percorsa le emissioni di alcuni degli inquinanti più pericolosi per la salute umana emessi dalle moto e dai motorini **sono molto maggiori rispetto a quelle delle auto** (diversi studi lo confermano: Inventario emissioni INEMAR, JRC 2009, Nature Communications 2014, Martini - SAE 2013).

Le regole di ingresso in Area C – che esentano motocicli e ciclomotori di ogni tipo dal pagamento del pedaggio – hanno determinato un rilevante **fenomeno di sostituzione** di autoveicoli con motocicli e ciclomotori.

Secondo uno studio (Percoco, 2014) **gli effetti positivi di Area C** sulla riduzione degli inquinanti dovuti ai minori accessi di automobili **sono stati limitati** dall'effetto sostituzione dato il sostanziale **incremento nell'uso dei ciclomotori e motocicli**.

Moto e motorini non vanno quindi incentivati, ma vanno considerati mezzi inquinanti a tutti gli effetti.

Quindi chiediamo che il PUMS:

1. preveda forme di **tariffazione per l'accesso all'Area C** di moto e ciclomotori;
2. la **sosta** delle moto deve essere accuratamente pianificata e **regolamentata** con tariffe;
3. **non vengano concessi spazi sui marciapiedi per la sosta delle moto**;
4. sia **vietato l'accesso alle corsie preferenziali** del trasporto pubblico alle moto e motorini.



Posti moto sui marciapiedi ma non posti bici!

4. MOBILITÀ CICLISTICA



GENITORIANTISMOG

Il PUMS prevede che con le misure messe in atto la quota modale di spostamenti in bicicletta, interni alla città, passi dallo stato di fatto del 5,7% al 7,1% in un orizzonte temporale di 10 anni.

Questo significa un **incremento della mobilità ciclistica** del 24,6% in 10 anni pari circa al **2,2% annuale** (mentre l'incremento decennale per gli spostamenti di scambio viene previsto al +28,6%).

Riteniamo questo obiettivo assolutamente modesto e poco ambizioso. (E persino inferiore alla tendenza naturale degli ultimi anni come rilevata dalle indagini Ciclobby e Polinomia!).

Il **PUMS pone enfasi sulla realizzazione della rete, per lo più con infrastrutture pesanti**, per i tempi, i modi e i costi di attuazione di questa rete secondo l'esperienza attuale, l'orizzonte temporale del Piano non è certo sufficiente alla realizzazione di quanto prospettato.

Si veda ad esempio il caso concreto della pista ciclabile di via Tunisia: 800 metri di sviluppo, oltre 1 anno di lavori, circa 1 milione di euro impegnati con **risultati alquanto dubbi in termini di efficacia ed efficienza.**



5. MOBILITÀ SCOLASTICA



Chiediamo che il PUMS preveda **la rilevazione delle abitudini di spostamento degli alunni** degli istituti scolastici di Milano, divisi per ordine e grado possibilmente con cadenza annuale.

Così da monitorare i cambiamenti e soprattutto valutare l'efficacia delle politiche e della progettualità.

Per diffondere la promozione di interventi a favore della mobilità scolastica sostenibile chiediamo:

1. che il Gruppo di Coordinamento Inter-assessorile faccia capo a un **Ufficio alla Mobilità Scolastica**;
2. che tale Ufficio abbia tra i suoi compiti quello coordinare all'inizio di ogni anno scolastico con tutti gli istituti comprensivi gli **interventi che possono essere richiesti all'amministrazione comunale**
3. un **referente unico competente in materia di mobilità scolastica** per ciascuna Zona di decentramento
4. che la mappatura delle **richieste** delle scuole e degli **interventi** realizzati dall'amministrazione **siano disponibili open source**.

Chiediamo la fine della **giungla tariffaria** per quanto riguarda il trasporto dei bambini e dei ragazzi, proponendo una regola semplice: **i bambini fino a 14 anni viaggiano gratis e sempre**.

E come strumento di promozione del trasporto pubblico chiediamo che il primo giorno delle elementari trovino sul banco il loro **abbonamento illimitato valido per 8 anni**.

6. ZONE 30



GENITORIANTISMOG

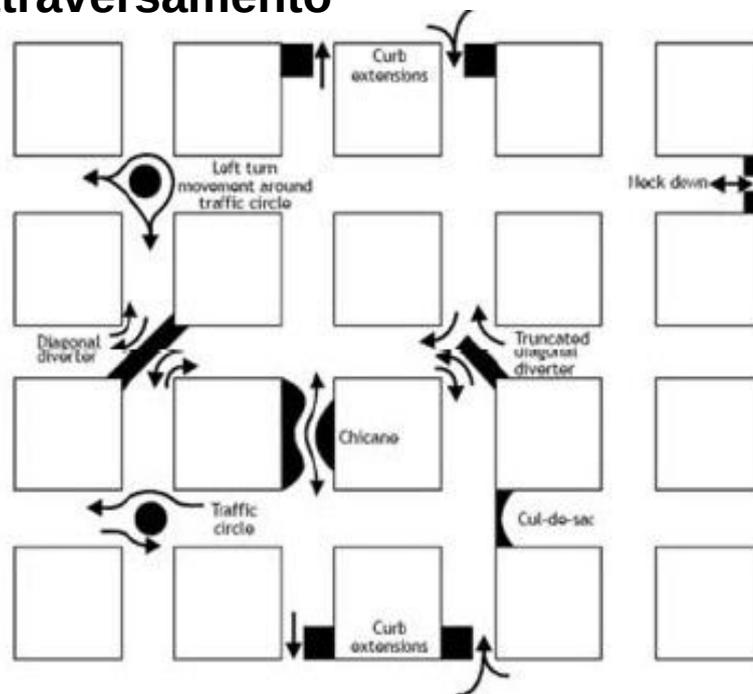
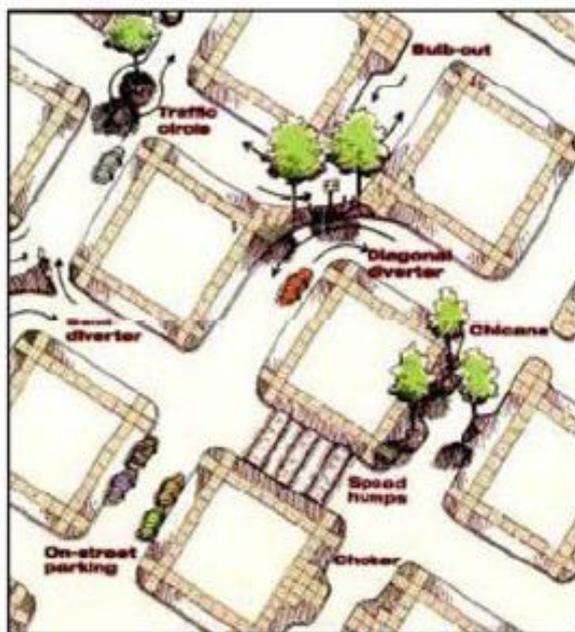
Affinché le Zone 30 siano efficaci così come le intendiamo noi, deve **essere impedito il traffico di attraversamento**.

Il PUMS su questo punto è vago, parlando di un generico allontanamento.

La maggior parte delle Zone 30 realizzate oggi a Milano non impediscono né ostacolano il traffico di attraversamento, limitandosi a degli interventi in segnaletica.

Impedire il traffico di attraversamento è fondamentale nel caso di Zone 30 in prossimità di istituti scolastici!

Esempi di come rendere efficaci le zone 30 ostacolando e impedendo il traffico di attraversamento



7. CORSIE PREFERENZIALI TPL



Affinché il trasporto pubblico sia concorrenziale con quello privato deve garantire tempi di percorrenza “da porta a porta” confrontabili.

Chi sceglie il trasporto pubblico decide di occupare 1/25 di sede stradale rispetto a chi va in auto: questo spazio va restituito con le corsie preferenziali.

Chiediamo quindi:

1. La **preferenziazione** e la **protezione** di tutte le **linee di forza** del trasporto pubblico. Quando vi è mancanza di spazi, procedendo anche con l'istituzione di ZTL (es. Viale Coni Zugna, via Meda, corso Genova ecc.);
2. vietare le corsie preferenziali a moto e motorini;
3. vietare le corsie preferenziali a qualsiasi mezzo che non sia di trasporto pubblico.



Il progetto di ATM di protezione della preferenziale in via Solari, del 2009 e mai attuato

8. BIKE SHARING



GENITORIANTISMOG

Pur mancando dati precisi di contabilità analitica, che chiediamo, il bike-sharing a Milano rimane un servizio costoso per la collettività.

Siamo a favore per gli effetti positivi per la collettività, che sono:

- **l'auto-promozione** dell'uso della bicicletta, generazione di effetti imitativi
- incrementando il numero di ciclisti in strada si ottiene l'effetto di **safety-in-numbers** a beneficio di tutti i ciclisti

Il PUMS deve però prevedere la correzione di alcune distorsioni:

- rimodulare il servizio in modo da ridurre il navettaggio;
- prevedere di utilizzare per il navettaggio mezzi con minori emissioni e non su aree pedonali.



Navette del bike-sharing in area pedonale



Navette sul marciapiede

9. CAR SHARING



Sì al car-sharing quale strumento per **ridurre il tasso di motorizzazione** della città e l'occupazione di suolo pubblico ma serve fare una rigorosa analisi dei costi-benefici del servizio in modo da modularlo per avere effetti positivi e sostenibili almeno nel medio/lungo periodo.

Chiediamo che vada **rivalutata la scelta di esentare il car-sharing dal pagamento dell'accesso Area C** perché riteniamo che questo comporti un incremento del traffico motorizzato, in quanto l'effetto di sostituzione sarebbe nei confronti del mezzo pubblico e non all'auto privata.

Chiediamo quindi che il Piano preveda che in fase di rinnovo delle concessioni venga chiesto agli operatori di car-sharing di implementare sulla propria flotta il sistema ISA (Intelligent Speed Adaption), in modo da **rendere impossibile superare i limiti di velocità** per gli utenti.

Siamo **contrari allo scooter-sharing**, soprattutto per le maggiori emissioni delle moto rispetto alle auto. Non si capisce quale vantaggio porti il moto-sharing alla mobilità *sostenibile* della città, sotto i diversi punti di vista (emissioni, rumorosità, incidentalità). Anche qui chiediamo una rigorosa indagine sui costi-benefici e sull'impatto ambientale e che il servizio sia eventualmente solo con veicoli elettrici.

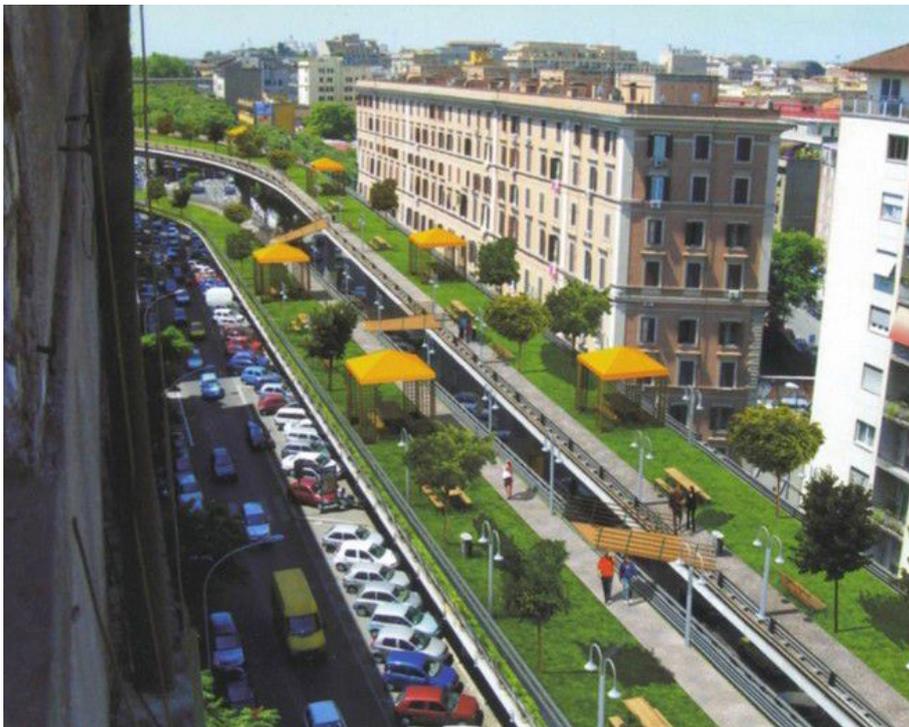
10. PROGETTI SIMBOLO



GENITORIANTISMOG

Creare **centri commerciali naturali pedonalizzando integralmente i corsi Buenos Aires e Vercelli.**

Queste vie sono ottimamente servite dai mezzi pubblici e la chiusura al traffico è in coerenza con l'obiettivo di disincentivare l'uso dell'auto per raggiungere il centro. Si ritorni a vivere la città e non a prendere l'auto per andare nei centri commerciali!



Trasformare i **cavalcavia** Serra-Monteceneri (Bacula) e Corvetto in **giardini pensili.**

Semplicemente non è pensabile che nel 2025, orizzonte temporale del piano, Milano sia ancora dotata di questi eco-mostri, vere autostrade sopraelevate in mezzo alla città!

11. LINEE METROPOLITANE



GENITORIANTISMOG

L'analisi costi benefici non giustifica la costruzione di nuove linee della metropolitana.

Siamo a favore ad un uso più efficiente ed efficace della superficie.

La **costruzione delle linee metropolitane** (M4, M5), con i cantieri che provocano giustificabili proteste della popolazione per il sacrificio di aree verdi e per il taglio di alberi), **deve portare** a conclusione degli interventi a **un aumento della superficie verde**, delle alberature, a un aumento degli spazi pubblici condivisi e a una **riduzione degli spazi per le auto**.



Viale Forlanini quando aveva le **alberature**, rimosse per allargare la sede stradale. Con l'arrivo della M4 vanno ripristinate, e **la sede stradale ridotta**.



L'**oratorio di San Protaso** in via Lorenteggio, sacrificato alle auto. Con l'arrivo della M4 può essere valorizzato, rendendo l'area **pedonale**.

12. COMUNICAZIONE



Rileviamo che il tema dell'inquinamento, delle sue fonti e dei suoi effetti, sia ancora largamente sottovalutato e poco conosciuto da parte della popolazione.

Ad esempio, nonostante i dati dicano che la maggior parte dello smog delle aree urbanizzate origina dal traffico motorizzato (cfr. rapporti ARPA sulla qualità dell'aria), gran parte della popolazione ritiene che questo sia dovuto principalmente al riscaldamento.

Riteniamo quindi importante fare campagne di comunicazione che rendano **la popolazione consapevole degli effetti di scelte di mobilità sull'inquinamento**, in modo da accompagnare e incentivare il percorso di demotorizzazione previsto dal Piano.

E' importante allo stesso modo **informare attivamente la popolazione sui livelli di inquinamento**, aumentando quindi la percezione degli effetti negativi dell'inquinamento sulla salute e quindi responsabilizzare le scelte degli individui.



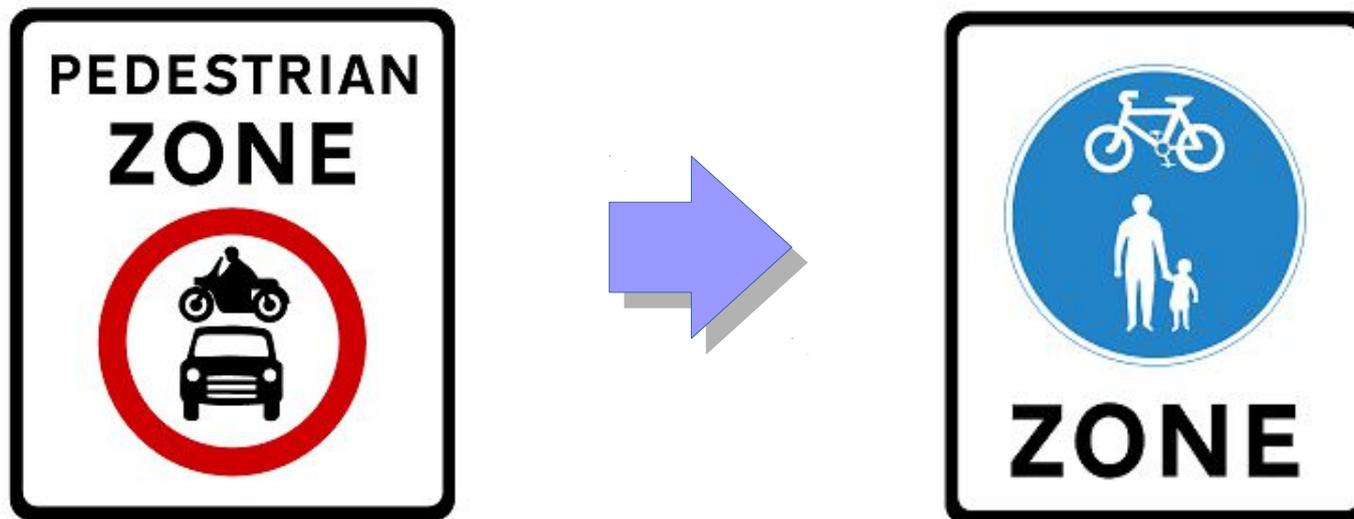
Esempio di un pannello informativo sulla qualità dell'aria a Siviglia

CONCLUSIONI



*Il Piano Urbano della Mobilità, Sostenibile, deve farsi portatore e interpretare pro-attivamente il **cambiamento culturale** in atto nella nostra città. Laddove prima ogni scelta di mobilità veniva fatta preferenziando le automobili, oggi usare l'auto in città dovrebbe essere considerata come l'eccezione della mobilità e non la regola.*

Noi non siamo contrari alle auto...

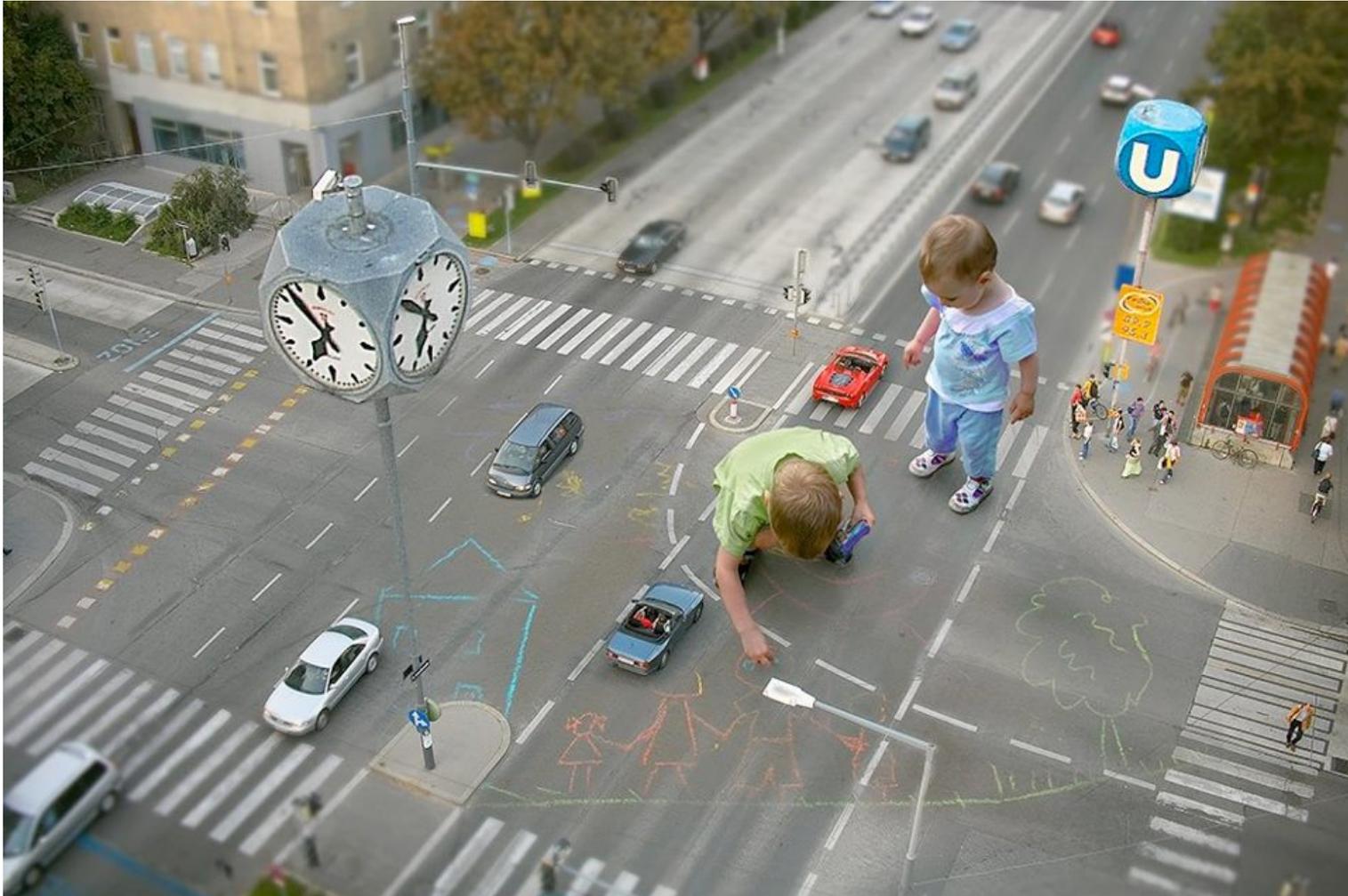


... semplicemente a favore delle persone.

GRAZIE!



GENITORIANTISMOG



Lasciamo che siano i bambini a disegnare la mobilità di Milano!

Nota: per il documento completo vai su www.genitoriantsmog.it