



Con riferimento ai Vs. cortesi quesiti, mi prego di porgere le nostre risposte.

1 e 2. La nostra visione è molto più ambiziosa. Com'è ben noto l'area C non è una pollution area, bensì una congestion area e serve quindi a limitare l'accesso dei veicoli ma non a combattere l'inquinamento atmosferico, che per noi è la prima priorità. Nei primi due anni della nostra amministrazione abbiamo pertanto intenzione di potenziare i mezzi pubblici e disincentivare l'utilizzo delle auto private con il totale asservimento ai primi dei sistemi semaforici. Contestualmente creeremo una vera e propria batteria di mezzi in sharing, rigorosamente elettrici, inizialmente attorno al perimetro dell'attuale area C. Dopo tale implementazione renderemo l'attuale Area C la prima Ztl elettrica sperimentale d'Italia. Nei successivi 10 anni riteniamo che il modello possa essere esteso all'intera città, assicurando così un concreto rimedio contro le polveri sottili, senza limitare la libertà personale dei milanesi. Per quanto attiene il traffico c.d. pendolare, abbiamo previsto il pagamento di un ticket di scopo, finalizzato a finanziare la costruzione di ulteriori parcheggi di interscambio, così come di un abbonamento comprendente il parcheggio e l'utilizzo dei mezzi pubblici e/o in sharing.

3. Tendenzialmente sì, come già detto. La mobilità va comunque gestita in maniera ecosostenibile ma senza creare disagi ai cittadini, quindi con una pianificazione precisa e con una time line ben definita.

4. Di certo siamo favorevoli a una pianificazione unica e a una tariffazione semplice e coordinata sull'area metropolitana. Da valutare se attuare tale progetto con una società unica o con il coordinamento, almeno in fase transitoria, di più società di trasporto pubblico. Le gare di appalto andrebbero gestite dalla centrale unica per gli appalti della città metropolitana, ma dovrà comprendersi anche il futuro dell'ente.

5. Abbiamo previsto apposite zone 30, così come apposite zone 70 sulle arterie di scorrimento. Ci permettiamo di ricordare che rallentare il traffico non equivale a limitare le emissioni nocive.

6. Sì nei limiti in cui ciò non importi eccessivi disagi e conseguentemente pericoli in zone limitrofe.

7. Siamo favorevoli, ma la questione dovrà essere valutata in base alle effettive disponibilità di bilancio, soprattutto considerata la pessima gestione dei conti pubblici addebitabile agli ultimi 10 anni di amministrazione, con responsabilità equamente suddivise tra centrodestra e centrosinistra.

8. Il rispetto delle regole è il principio fondante di tutte le politiche del m5s. Ciò non di meno, con le attuali risorse umane nella disponibilità della polizia locale e anche considerato il blocco delle assunzioni si potrà sicuramente migliorare la situazione attuale, ma difficilmente potrà essere raggiunto l'obiettivo da voi ipotizzato.

9. Ritengo che i residenti, non nella disponibilità di un box, abbiano il diritto di parcheggiare un veicolo nella zona dove abitano in maniera gratuita. Tenete presente che, se dovessimo amministrare questa città, favoriremo una reale conversione dei mezzi inquinanti in veicoli ecosostenibili.

10. Abbiamo già risposto nei punti 1 e 2 rispetto alla nostra visione complessiva. A ciò andrà aggiunta un'ampia opera atta a favorire, anche mediante l'utilizzo di fondi europei, l'efficientamento degli immobili pubblici e privati, oltre che la sostituzione delle caldaie a gasolio, che oggi immettono nell'aria circa il 35% delle polveri sottili che respiriamo.

11. L'idea è di sicuro apprezzabile, la vaglieremo nell'ambito delle svariate modifiche urbanistiche che abbiamo in mente al fine di rendere più bella ed ecosostenibile la nostra Milano.

12. È un'idea condivisibile. In particolare, la pedonalizzazione di Corso Buenos Aires è stata prevista nel nostro programma.

Candidato Sindaco M5S  
Avv. Gianluca Corrado