

LE 12 DOMANDE DEI GENITORI ANTISMOG AI CANDIDATI SINDACO DI MILANO

1. AreaC: 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)?

Pensiamo che il provvedimento di Area C non abbia raggiunto risultati soddisfacenti. L'Area C ha ridotto gli ingressi di veicoli privati in una porzione ridottissima della città, inferiore al 5% della superficie comunale, che già non risultava quella più congestionata al momento dell'introduzione del provvedimento. I dati pubblicati non sono inoltre in grado di dimostrare che i minori ingressi abbiano determinato un'equivalente riduzione della circolazione all'interno dell'area, e neppure che non abbiano determinato uno spostamento della congestione nell'area immediatamente esterna alla medesima. Infine, l'Area C ha abbandonato la dimensione ambientale della tariffazione che era stata positivamente introdotta col precedente esperimento dell'Ecopass. Nel complesso, l'Area C può essere considerata un successo mediatico, ma deve invece essere considerata un insuccesso tecnico qualora osservata dal punto di vista della sola regolazione del trasporto.

Pertanto ci impegneremo nello studio di soluzioni alternative o integrative all'Area C, che contemplino: il decongestionamento di aree meno centrali, ma ugualmente trafficate, della città; la dimensione ambientale della tariffazione, già prevista dal modello Ecopass; la previsione di deroghe per le fasce di popolazione con difficoltà economiche che hanno la necessità di recarsi in centro in orari specifici della giornata.

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

No, perché sono meno inquinanti e fluidificano il traffico.

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?

Ci impegneremo a ridurre il traffico e l'inquinamento con la sensoristica e i semafori 'smart'. Sarà altrettanto importante attuale la sincronizzazione dei semafori su velocità standard dei veicoli al fine di favorire un utilizzo omotachico delle strade principali.

La previsione di corsie preferenziali con asservimento semaforico va certamente in questa direzione.

Nel nostro programma prevediamo la trasformazione delle linee 90-91 in un Bus Rapid Transit

Sulla sosta in strada porremo molta attenzione a quella che crea pericoli e rallentamenti per la circolazione.

4. Un'unica regia metropolitana: nell'area metropolitana esiste una pleora 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?

Per quanto riguarda il trasporto collettivo, oggi, per spostarsi a Milano, esistono 8 diversi sistemi di bigliettazione a seconda del mezzo e del fornitore prescelto, a fronte di una domanda di mobilità dei cittadini che deve essere considerata unitaria anche quando si avvale di una pluralità di mezzi di trasporto differenti. È evidente in conseguenza la necessità di introdurre forme avanzate d'integrazione tariffaria e di pagamento, in grado di abbattere i costi di transazione e i tempi richiesti ai passeggeri. Nell'ideare e realizzare un sistema di tariffazione e bigliettazione integrata a livello di città metropolitana coinvolgeremo tutti i soggetti e gli stakeholders interessati alla mobilità di Milano (Ferrovie Nord, Trenitalia, ATM, BikeMi, Car2Go, Enjoy, ecc.).

Poste queste premesse, la creazione di un'unica società che a livello di città metropolitana si occupi di pianificazione, coordinamento e programmazione di tutto il trasporto pubblico non è in contrasto con il nostro obiettivo.

Allo stesso modo un unico ufficio per le gare d'appalto per il trasporto pubblico locale potrebbe generare dei benefici sia in termini economici che di qualità del servizio.

Il vero problema è che la riforma Del Rio si è rivelata un fallimento: la città metropolitana nei fatti non esiste ancora

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?

Non siamo favorevoli ad una estensione delle zone 30 km/h su tutto il territorio comunale. Anzi penso che in certi casi siano controproducenti: a queste velocità le auto consumano di più, si utilizzano le marce più basse, e di conseguenza aumentano anche le emissioni.

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?

E' un tema innanzitutto di sicurezza e non va sottovalutato.

Nell'attività di presidio del territorio non mancherà l'attenzione ai luoghi frequentati dai ragazzi, proprio a partire dalle scuole primarie, intorno alle quali è necessario moderare il traffico

Il rispetto dei limiti di velocità sarà garantito in queste zone, ove per incentivare l'uso dei mezzi pubblici ci assicuriamo siano sempre presenti fermate.

Intorno alle scuole posizioneremo rastrelliere per le biciclette per facilitarne e incentivarne l'uso.

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?

Si potrebbe pensare a una tessera personale per i ragazzi fino ai 14 anni che permetta un accesso gratuito ai mezzi pubblici solo nelle fasce orarie in cui avvengono gli spostamenti per l'entrata e l'uscita dalle scuole, così da incentivare l'utilizzo del servizio pubblico in quelli che saranno i milanesi del futuro.

Si otterrebbe un secondo vantaggio rilevante: l'educazione di bambini e famiglie

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?

Siamo per la legalità e in questo senso non sarà tollerata alcuna forma di sosta illegale. Inoltre il rispetto delle regole nell'ambito della sosta è un importante disincentivo all'uso dell'auto a favore dei mezzi pubblici.

Non mancherà l'impegno dell'amministrazione per realizzare nuovi parcheggi per le auto, in particolare quelli di interscambio all'ingresso della città, e per le moto.

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?

Non vediamo favorevolmente questo tipo di provvedimenti, specialmente per i residenti.

Il disincentivo all'uso dell'auto passa da un crescente incentivo all'uso dei mezzi pubblici. Per questo reputiamo strategica la realizzazione della circle line e la trasformazione della linea 90-91 in un Bus Rapid Transit

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?

Bisogna abbandonare la logica delle misure emergenziali a favore di quelle strutturali. Questa giunta ha privilegiato gli interventi spot, più mediatici che efficaci. Noi vogliamo puntare su interventi strutturali.

Certamente incentiveremo da un lato la sostituzione dei mezzi più inquinanti e dall'altro la ricerca e la sperimentazione di nuove tecnologie.

Avvieremo da subito un percorso che vada ad intaccare in modo definitivo una delle principali cause di inquinamento: le caldaie non a norma (che pesano per il 22% delle emissioni di polveri sottili). Coinvolgeremo soggetti finanziari (Esco) per risolvere il problema a partire dagli edifici pubblici, allargando immediatamente l'azione agli edifici privati, anche introducendo incentivi per la sostituzione degli impianti più vecchi e quindi più inquinanti.

Per quanto riguarda le soluzioni strutturali per la riduzione delle emissioni provenienti dai mezzi, pensiamo che si debba gradualmente sostituire l'intero parco mezzi di ATM e ANSA con mezzi a basso impatto ambientale (elettrici, ibridi o a metano) e, in generale, si debba migliorare l'offerta di trasporti alternativi alle auto con alcuni provvedimenti: completamento e messa in sicurezza delle piste ciclabili creando un anello di mobilità lenta integrato con percorsi a raggiera che conducano al centro della città, potenziamento di BikeMi 24 ore su 24, estensione degli accordi con privati per l'installazione di colonnine elettriche, completamento della M4, creazione della Circle Line, estensione della copertura dei collegamenti ATM in orario notturno.

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

Sì, ma dobbiamo tenere presente con grande realismo che iniziative come queste possono essere realizzate solo a fronte di precise valutazioni di impatto sul traffico cittadino.

Il nostro programma prevede l'aumento del verde pubblico a Milano, valorizzandone anche il valore estetico. In questa ottica vogliamo attivare un processo di complessiva riforestazione urbana volta a migliorare la presenza di verde lungo i viali con nuovi filari, nelle aiuole, nei giardini pubblici e nelle scuole. Vogliamo promuovere l'integrazione di opere architettoniche con spazi verdi, come accaduto per il "Bosco verticale". In questa visione d'insieme potrebbe inserirsi ottimamente la proposta relativa ai cavalcavia Serra-Monteceneri e Corvetto.

Da ultimo sottolineo che ritengo strategico il collegamento dei parchi al fine di trasformare l'attuale frammentazione in un sistema unitario. In questa prospettiva si situa il progetto del parco orbitale.

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

Siamo favorevoli all'estensione delle aree pedonali (via Dante è certamente un esempio di successo), ma senza che questo infici sulle principali vie di entrata e uscita a Milano, come Corso Buenos Aires. Chiudere una arteria del genere porterebbe a una maggiore congestione del traffico, aumentando così sia i problemi di percorrenze che, soprattutto, delle emissioni inquinanti.