

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

**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)?**

Area C è stata un successo di cui andare orgogliosi. Abbiamo ridotto di quasi un terzo il traffico di accesso in centro. E di conseguenza si sono molto ridotti gli incidenti, il rumore e l'inquinamento a cui sono esposti le tante persone e imprese che tutti i giorni il centro lo vivono per lavorare o passeggiare. I mezzi pubblici, i taxi, la logistica e chi accede al centro con mezzi motorizzati per lavoro o necessità sono favorito da condizioni di minore congestione. Per questo ritengo che chi vuole tornare al passato non rappresenti davvero il sentire di chi vive la città tutti i giorni. Il PUMS (piano Urbano della Mobilità Sostenibile) elaborato dall'amministrazione uscente, in attesa di approvazione da parte del prossimo consiglio comunale, definisce la possibile estensione territoriale di Area C come un intervento di lungo periodo, la cui efficacia è condizionata dal conseguimento dei risultati prioritari (ulteriore miglioramento dei livelli di accessibilità dell'area e del controllo della sosta su strada). Nel nostro programma, scriviamo quindi che Area C va sviluppata, mediante l'aumento della sua efficacia, tenendo conto delle evoluzioni e delle dinamiche della mobilità cittadina. Crediamo infatti che nei prossimi anni diventi centrale l'intervento sul traffico automobilistico privato in entrata in città – circa 480mila auto al giorno – e su quello delle merci. Vogliamo quindi creare una *Low emission zone*: un sistema di regole e di controlli, applicabili mediante un anello di varchi e telecamere come sperimentato con successo in Area C, che porti a una riduzione della circolazione dei mezzi più inquinanti e al governo di quelli più ingombranti o che trasportano merci pericolose. In generale, per noi rimane centrale l'obiettivo di ridurre il numero delle auto in città: un fatto, questo, che significherebbe meno inquinamento, meno traffico, più vivibilità e meno occupazione dello spazio pubblico.

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

Il PUMS afferma che il provvedimento di Area C potrà essere migliorato, per accrescerne l'efficacia per quanto riguarda l'obiettivo di riduzione degli inquinanti di prossimità, sottoponendo a controllo degli accessi anche alcune tipologie di ciclomotori e i motocicli, cioè quelli più vecchi, che oggi presentano emissioni di Pm10 allo scarico analoghe a quelle degli autoveicoli più inquinanti ai quali già è precluso l'accesso in Area C. La prospettiva futura di disincentivare l'uso anche delle due ruote più inquinanti (con limiti o tariffe, se pur ridotte), mi pare quindi una strategia coerente con l'evoluzione di Area C e con l'obiettivo di ridurre l'esposizione a inquinanti nocivi, a favore delle tantissime persone che vivono, lavorano, e passeggiano nel centro della città.

**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?**

Negli anni dell'amministrazione di centrosinistra il trasporto pubblico locale è aumentato: più linee, più chilometri, più velocità commerciale. Oggi più della metà degli spostamenti urbani avviene grazie al trasporto pubblico milanese. Aumentare la velocità dei mezzi di superficie è quindi un investimento utilissimo su un *asset* molto forte della città, per efficientare e migliorare ancora di più il servizio. Per questo tema, il nostro programma elettorale è chiaro: incrementare il numero delle corsie preferenziali esclusive e continue e incrementare le forme di asservimento semaforico per le linee di forza. Il PUMS ha individuato linee e priorità di intervento e già sono partite le prime sperimentazioni. Ci poniamo anche un obiettivo preciso: diminuire del 10% i tempi di percorrenza del trasporto pubblico locale.

**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?**

Assolutamente favorevole. Purtroppo la legge regionale della fine del settembre 2015, che ha definito le funzioni da attribuire a Regione e Città metropolitana, non offre alla Città Metropolitana di Milano, di cui il sindaco di Milano sarà, per legge, sindaco metropolitano, gli strumenti per un governo del trasporto pubblico di area metropolitana, come invece dovrebbe essere. La Regione ha legiferato *pro domo sua*, riducendo i poteri del nuovo ente, che proprio sul tema del trasporto pubblico locale avrebbero potuto, meglio di ogni altra materia, concretizzarsi. Nonostante ciò, il compito del futuro sindaco metropolitano sarà proprio quello di mettere in campo proposte innovative e coerenti per il governo dell'offerta di trasporto pubblico nella regione urbana milanese, prima tra tutte la creazione del titolo di viaggio unico, la tariffa unica integrata per intenderci, il cui avvio dipende soprattutto dalla Regione. Per la creazione di un unico ufficio per le gare d'appalto del trasporto pubblico, in base alla legge regionale 6 del 2012 questo compito spetta alle neo costituite Agenzie di Bacino, che Milano ha recentemente costituito insieme a Città Metropolitana e comuni e province di Monza, Pavia e Lodi e con i quali sta già collaborando proprio in tal senso.

**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?**

Il nostro programma elettorale parla di "Mobilità nuova: leggera e sostenibile" e di necessità di confermare in modo ancora più forte la scelta di campo in tal senso. Quindi intendiamo rafforzare la priorità della sicurezza stradale, innanzitutto per i più esposti al rischio, pedoni e ciclisti, bambini e anziani. In questa prospettiva crediamo che sia necessario non solo imporre adeguati limiti di velocità in ambiti sempre più ampi, ma che serva "ridisegnare" e gestire la città in modo mirato a garantire la riduzione costante degli incidenti e la convivenza tra tutti coloro i quali si spostano in modi diversi in città. In questi anni, per esempio, sono state pedonalizzate molte aree, in altre si sono fatti interventi per dare ai pedoni la priorità e maggiore sicurezza, sono cresciute le zone a velocità limitata e sono

aumentate le contravvenzioni per eccesso di velocità: proseguiamo su questa strada e, in materia di incidentalità, noi dobbiamo tendere alla cosiddetta *vision zero*: zero incidenti mortali.

**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?**

Gli spazi intorno alle scuole, in particolare nidi e primarie, saranno al centro della nostra attenzione. Svilupperemo un vero programma per la Mobilità scolastica, per scuole (e bambini) liberi dalle auto. Vogliamo certamente continuare ad intervenire in prossimità degli edifici scolastici e lungo i percorsi di accesso. Mettendo in sicurezza gli attraversamenti, ampliando gli spazi pedonali, limitando o moderando il traffico, sostenendo i programmi di Pedibus/Ciclobus e di sensibilizzazione. Le soluzioni potranno essere diversificate, ma per tutte le scuole ci daremo l'obiettivo di cercare quella migliore, lavorando con i Municipi, le famiglie e le direzioni scolastiche. Le zone a traffico limitato, con accesso limitato ai soli residenti, sono sicuramente una soluzione che in situazioni particolari che lo necessitano, consente di migliorare la vivibilità, la qualità dell'aria e la sicurezza stradale.

**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?**

Sono favorevole. I ragazzi devono vivere il trasporto pubblico come una risorsa, attraverso la quale consolidare il senso di cittadinanza e appartenenza alla città, praticare la loro voglia di comportamenti sostenibili e grazie a cui poter sperimentare i loro primi spazi e momenti di responsabilità e autonomia. Già oggi i mezzi sono gratuiti per i bambini fino a 12 anni che viaggiano accompagnati. Per fare di più dovremo affrontare questioni legate a sicurezza e tutela dei minori che si muovono non accompagnati, come è giusto che sia. Verificheremo e metteremo a punto le soluzioni operative necessarie.

**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?**

Anche la sosta su strada è un tema centrale. Occorre rafforzare il controllo sul rispetto delle regole, perseguendo in tal modo il modello di tante altre città europee, dove lo spazio pubblico è un bene comune e il numero delle auto per abitante è nettamente inferiore al nostro. Ciò renderà disponibili spazi per la sosta regolare, liberando dall'uso improprio marciapiedi, piazze e viali, da restituire ai cittadini. La strategia di controllo deve essere comunque accompagnata da opere di riqualificazione degli spazi pubblici e per il potenziamento del trasporto pubblico locale. Va anche proseguita l'esperienza degli accordi con i gestori dei parcheggi sotterranei, per rendere conveniente in quelle strutture la sosta breve e di lunga durata, potenziando anche le convenzioni per i residenti. Dobbiamo comunque pensare la gestione della sosta in modo diverso: occorre superare la sosta cosiddetta tradizionale per giungere presto alla sosta tecnologica. Non si tratta solo di rafforzare il controllo capillare degli spazi di sosta esistenti, ma di introdurre strumenti più innovativi (per esempio, i sensori e i tablet) per rendere più facile sia il controllo sugli abusi che la ricerca del parcheggio da parte degli utenti.

**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?**

Condivido, anche in linea di principio l'importanza di liberare progressivamente lo spazio pubblico dalle troppe auto, a favore di usi diversi e per la tutela delle persone. Ma ritengo anche che sia prioritario procedere soprattutto rafforzando la lotta alla sosta abusiva e illegale, anche per tutelare quei contesti dove l'offerta di sosta per i residenti è molto bassa. Le attuali agevolazioni ai residenti (la gratuità) in futuro potrebbero eventualmente decrescere nei casi di nuclei famigliari con più veicoli, compensando la riduzione del numero di permessi con altre agevolazioni, per esempio sul trasporto pubblico o sul *car sharing*. Quanto abbiamo fatto per incentivare lo sviluppo del *car sharing* va esattamente in questa direzione, e cioè quella di permettere ai milanesi di sostituire l'auto in proprietà con alternative più comode, meno costose e più pulite.

**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?**

Sono convinto che il problema rappresentato dalla qualità dell'aria e delle sue conseguenze sanitarie debba continuare ad essere al centro delle attenzioni e delle responsabilità del Sindaco. A Milano si registrano ancora concentrazioni di inquinanti al di sopra dei limiti europei e di quelli consigliati dall'Organizzazione mondiale della sanità. Per quanto negli ultimi anni il dato sia in progressivo miglioramento (meno 20%), il cambiamento climatico in corso renderà ancora più sfidante lo sforzo di ridurre al minimo le emissioni inquinanti.

Per i momenti di emergenza, Milano ha già definito, con Città Metropolitana, un protocollo di intervento che colpisce tutte le fonti inquinanti, inclusi i mezzi diesel. Stiamo spingendo perché un protocollo simile venga adottato a scala più vasta, anche in tutta la Regione. E certamente anche il protocollo di emergenza metropolitano potrebbe migliorare in futuro.

Ma ciò che serve sono anche provvedimenti strutturali, utili a prevenire ed evitare l'emergenza, che quindi valgano tutto l'anno o almeno tutto il periodo invernale più critico.

La progressiva limitazione della circolazione dei mezzi diesel più inquinanti è già oggi pratica concreta con Area C e potrà diventarlo a scala più vasta con la nostra LEZ e ancora di più se la Regione rispetterà davvero gli impegni in tal senso, per ora solo annunciati.

Serve inoltre procedere con forza alla trasformazione energetica del patrimonio edilizio pubblico e privato. Il Comune, per primo, darà l'esempio, trasformando progressivamente gli involucri edilizi e le caldaie degli edifici comunali, a partire da quelli alimentati a gasolio. Contemporaneamente, lavoreremo a rafforzare la collaborazione con i soggetti privati per l'efficientamento dell'immenso patrimonio edilizio della città. L'efficienza energetica degli edifici ci permetterà di ridurre non solo gli inquinanti locali, ma anche le emissioni climalteranti di CO<sub>2</sub>, in linea con tante altre città del mondo, insieme alle quali vogliamo guidare la sfida della rivoluzione ambientale, rafforzare le imprese impegnate in questo campo e creare posti di lavoro. Sono comunque a favore di provvedimenti di emergenza a tutela della salute dei cittadini, ma certamente dobbiamo rafforzare in tal senso il ruolo di coordinamento delle istituzioni locali - Città metropolitana e almeno i comuni di prima cintura - e della Regione Lombardia.

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

Sono idee e proposte che, qualora diventassi Sindaco, voglio prendere in considerazione e chiedere ai dirigenti e ai tecnici del Comune di sviluppare, per verificarne la fattibilità tecnica ed economica. Indubbiamente sono idee affascinanti, che farebbero somigliare Corvetto e Monteceneri alla High-Line Park di New York.

**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?**

Certamente si tratta di due ambiti fondamentali per l'attrattività di Milano. E noi vogliamo realizzare interventi diffusi di riqualificazione, non solo in quei contesti, ma certamente anche in quelli, per favorire una maggiore fruizione delle aree a vocazione commerciale, in condizioni di maggiore vivibilità per tutti. Possiamo quindi progettare in quei due corsi (e alle loro naturali estensioni verso il resto della città) interventi di qualità urbana che li trasformino in veri e propri "Itinerari", che privilegiano la pedonalità e l'uso dei mezzi pubblici.

*Beppe Sala*

Candidato Sindaco di Milano