

Milano, 5 maggio 2016

info@genitoriantismog.it

GENITORI ANTISMOG – Via Gian Carlo Passeroni 6 20135 Milano – C.F. 97438150159

Tel. +39-3394060365 - [www.genitoriantismog.it](http://www.genitoriantismog.it) - info@genitoriantismog.it

Iscritta al registro provinciale delle associazioni senza scopo di lucro sezione F-APS n. 313LE 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 (NO2) 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. AreaC: è favorevole ad avviare il processo di estensione di AreaC 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)?***

Come certamente sapete è stata finanziata la costruzione di una rete di telecamere per il controllo del traffico merci denominata progetto Converse collocata all'uscita delle tangenziali e destinata al controllo dei mezzi commerciali più inquinanti.

[milano.corriere.it/notizie/cronaca/14\\_gennaio\\_26/area-antismog-monitorare-traffico-pesante-telecamere-varchi-controllare-camion-0f52a2de-866b-11e3-a3e0-a62aec411b64.shtml](http://milano.corriere.it/notizie/cronaca/14_gennaio_26/area-antismog-monitorare-traffico-pesante-telecamere-varchi-controllare-camion-0f52a2de-866b-11e3-a3e0-a62aec411b64.shtml)

Questa rete potrebbe essere utilizzata anche per il controllo di tutto il traffico privato con finalità simili a quelle a suo tempo svolte da Ecopass e cioè incentivare ad una progressiva conversione dei mezzi a motore verso modelli e tecnologie a basso o nullo impatto ambientale.

La costruzione di una ulteriore rete di telecamere, collocata in posizione intermedia tra questa e la rete di area C necessiterebbe di un numero molto elevato di telecamere e potrebbe essere inopportuna per spese di realizzazione e di gestione.

Gli studi di AMAT e dei suoi consulenti per il PUMS concludono che l'allargamento dell'area C non è fattibile e che, nel caso, il traffico aumenterebbe.

Si debbono poi fare alcune considerazioni:

La grande diminuzione dei livelli di inquinamento nella pianura padana negli ultimi dieci anni è stata principalmente dovuta al passaggio all'uso del gas naturale al posto del gasolio negli impianti di riscaldamento ed al miglioramento delle caratteristiche dei veicoli a motore.

Ciononostante il permanere di attività industriali, gli inceneritori, e le particolari condizioni orografiche e meteorologiche dell'area Milanese giustificano il ricorso ad ogni sforzo per il miglioramento di tutte le criticità tra cui quella dei mezzi a motore.

La diminuzione della congestione influisce in misura marginale sull'inquinamento, e può essere controllata con il ricorso a metodi strutturali diversi, quali una diversa organizzazione del traffico, il controllo della sosta e la disponibilità di mezzi pubblici.

Non bisogna inoltre dimenticare gli effetti negativi delle politiche di road pricing, la loro potenziale incostituzionalità ed gli effetti collaterali.

Le esperienze delle città europee paragonabili a Milano per estensione e dinamiche del lavoro, quindi Londra esclusa, dimostrano che la congestion charge provoca uno spostamento delle attività produttive nelle zone più esterne alle aree tariffate, ed in conseguenza un consistente incremento del

traffico nelle aree periferiche che sono meno servite dai mezzi pubblici e dove la dispersione territoriale rende improponibile la gestione di un servizio pubblico di trasporto.

Inoltre il traffico tende ad adeguarsi alle tariffe, la possibilità di pagare per circolare giustifica l'uso di mezzi inquinanti; la presenza di particolari incentivi dovuti al concetto di congestione induce ad utilizzare mezzi a due ruote che sono meno ingombranti ma risultano più inquinanti delle auto e molto più pericolosi.

Lo dimostra l'incremento del numero di morti e feriti gravi avvenuto a Milano, ed anche a Londra dopo la fase di assestamento.

Vi sono poi le difficoltà di utilizzo per i visitatori occasionali, le possibili eccezioni di incostituzionalità per la differente situazione che si verifica tra i vari comuni, e il costo delle spese di gestione.

Riteniamo perciò che debbano essere prese in considerazione anche altre ipotesi:

revisione dei flussi di traffico nell'area centrale mediante chiusura del traffico di attraversamento e controllo della sosta, riservando la sosta ai residenti anche in modo nominale con affitto mensile degli spazi a richiesta, e mediante tariffazione della sosta proporzionale per i non residenti.

Estensione delle isole ambientali- residenziali a tutta la città.

Utilizzo dei varchi alle tangenziali per il controllo dei mezzi inquinanti sia merci che privati.

Revisione ed eventuale conversione della rete di Area C al controllo dei veicoli inquinanti per incentivare la conversione del parco circolante.

Limitazioni o divieti per i mezzi più inquinanti, motocicli compresi, potrebbero essere decisi appena le condizioni atmosferiche lo rendano necessario, utilizzando anche le previsioni e senza attendere il superamento dei limiti.

Inoltre limitare accelerazioni e frenate rendendo più fluido il traffico con vari mezzi tra cui la perfetta sincronizzazione dei tempi semaforici per il traffico veicolare e la preferenziazione coordinata del TPL.

Rivedere la disponibilità e il controllo dei parcheggi per i residenti e il traffico operativo in modo da ridurre al minimo le fasi della ricerca del posto.

Questi provvedimenti ridurrebbero in modo sensibile la permanenza dei veicoli nel traffico ed il conseguente inquinamento.

Riteniamo che questi provvedimenti sarebbero molto più efficaci sull'inquinamento del semplice allargamento di area C ed avrebbero effetti su tutto il territorio metropolitano.

Inoltre vi sarebbe un forte incentivo allo sviluppo di nuove tecnologie di trasporto, alla ricerca e alla produzione di veicoli a basso impatto ambientale ponendo le basi nella pianura padana, per un recupero della produzione industriale e del lavoro.

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

Al permanere di un'areaC che abbia come finalità il controllo e la diminuzione dell'inquinamento ed essendo la congestione ed il traffico regolati da altri strumenti, riteniamo che i mezzi a motore dovranno pagare l'accesso in proporzione al loro grado di inquinamento mentre la sosta sarà in proporzione all'ingombro.

*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 esser 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.*

**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?**

Si tratta di un problema di progettazione e di rapporto costi benefici: forse non tutte e non sempre è necessario e utile. In molti casi si utilizzano le corsie promiscue per controllare la velocità e il flusso dei mezzi privati, e la preferenziazione deve essere coordinata per non generare blocchi in altre parti.

**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?**

Conviene distinguere tra società di pianificazione e società di gestione.

La società di pianificazione conviene che sia unica riunendo AMAT con la costituenda agenzia di città metropolitana, mentre le società di gestione potrebbero esse diverse ed in concorrenza tra loro.

**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?**

Questa proposta era contenuta nel piano del traffico del 2003 redatto dall'allora assessore Giorgio Goggi, Walter Monici ed Eugenio Galli a nome di FiabCiclobby la avevano proposta dal 2010 e la hanno sostenuta in questi anni in tutte le sedi istituzionali e pubbliche come i tavoli di lavoro sul traffico e la mobilità organizzati dall'assessore Maran il quale ha sempre escluso questa possibilità ma solo il ricorso a zone 30 limitate a piccole aree come in effetti sono state realizzate.

Goggi, Monici e Galli sono oggi candidati ai primi posti della lista Alternativa Municipale.

Il candidato sindaco Sala ha già dichiarato che Maran continuerà ad essere il suo assessore alla mobilità in caso di vittoria.

Se anche ora dovesse dichiararsi favorevole non avrebbe alcuna credibilità perché Parigi la ha realizzata in tre mesi mentre Milano in 5 anni ha fatto pochissimo.

Anche il Pums rimanda la realizzazione a tempi molto lontani e con costi enormi in quanto prevede sempre pesanti interventi strutturali.

*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").*

**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?**

Come detto sopra si può fare di più, meglio e con minore spesa. Non solo attorno alle scuole ma in tutte le aree residenziali.

**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?**

Siamo favorevoli in linea di principio ma sarebbe necessario un approfondimento sulla sostenibilità degli oneri relativi.

*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?**

Bisogna introdurre il concetto ed abituare al rispetto dei divieti di sosta che devono essere percepiti come necessari e utili.

La prima condizione è che vi siano spazi di sosta sufficienti per i residenti e spazi disponibili per le necessità di lavoro e spostamento di necessità senza le quali non sono possibili le attività di produttive.

Perciò bisogna distinguere tra la sosta attualmente tollerata che viene conteggiata come disponibile nelle indagini sui posti auto nelle singole zone ed è normalmente collocata, e le soste in posizioni pericolose e di intralcio al traffico.

Tutte le aree di sosta vanno riviste e ricalcolate considerando le esigenze reali e senza l'intento di utilizzare la riduzione degli spazi di sosta come mezzo per impedire il possesso dei mezzi privati o renderne difficoltosa la sosta.

Nei casi di necessità si dovrà piuttosto valutare la possibilità di una tariffa per l'occupazione di suolo pubblico.

Si dovranno far rispettare con maggior rigore i divieti di sosta nelle aree riservate ai residenti o per il traffico merci.

**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?**

Può essere realizzata nelle zone dove sia necessaria per un eccesso di domanda mettendo a disposizione spazi sufficienti e adeguatamente controllati valutando anche la possibilità di una assegnazione personale.

*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?***

***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.***

Le previsioni meteorologiche consentono di predeterminare con alcuni giorni di anticipo i periodi di mancanza di vento e di inversione termica e diramare divieti di circolazione prima di superare i limiti di inquinamento. Non è necessario aspettare dieci giorni di superamento per sapere che il periodo è sfavorevole come deciso dalla giunta Pisapia.

Fermo restando che occorre primariamente mettere in regola gli impianti di riscaldamento e gli inceneritori, la soluzione del problema deriva dal passaggio a mezzi minimamente inquinanti. Cosa che le decisioni prese in questi ultimi 5 anni non hanno favorito, ingenerando la convinzione che pagando sia possibile inquinare.

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

Favorevole a sperimentare la chiusura del cavalcavia e valutare gli effetti sul traffico sottostante. Solo dopo valutare possibili usi alternativi.

***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?***

Favorevoli ad una sperimentazione valutando il peggioramento delle condizioni di vivibilità sulle vie limitrofe, perché il vantaggio del commercio non dovrebbe andare a danno della vita dei cittadini. In linea di massima riteniamo che le due chiusure, in particolare quella di Baires, apporterebbero alcuni vantaggi ai commercianti ma gravi conseguenze per gli abitanti delle vie limitrofe che sarebbero invase dal traffico e dall'inquinamento.

E non credo che sia questo il vostro obiettivo.

Saremmo lieti di partecipare se voleste organizzare un dibattito tra i candidati e gli esperti delle diverse liste.