



ANTICIPATA PER E-MAIL

Milano, 5 dicembre 2016

Alla cortese attenzione di:

Giuseppe Sala, Sindaco di Milano

Marco Granelli, Assessore alla mobilità e all'ambiente

e per conoscenza: **Guia Biscaro**, presidente di FIAB Milano Ciclobby

OGGETTO: ALCUNE NOTE A SEGUITO DEGLI INCONTRI DEL 9 AGOSTO E DEL 24 OTTOBRE 2016

Gentile sindaco, gentile assessore,

vorrei ringraziarvi a nome dell'associazione che rappresento per il tempo concesso e per l'ascolto (reciproco) in occasione degli incontri del 9 agosto presso gli uffici del Sindaco e del 24 ottobre presso gli uffici dell'assessorato.

Vorrei con questa nostra lettera lasciare traccia scritta di quanto detto durante quegli incontri aggiungendo ulteriori considerazioni.

Il sindaco e la nuova visione della città

Nella passata amministrazione abbiamo sentito la mancanza del sindaco sui temi di mobilità e ambiente, che di fatto sono stati delegati al solo assessore competente. Noi riteniamo invece, come già espresso con le 12 domande ai candidati sindaci durante la campagna elettorale, che per una realtà come Milano mobilità e ambiente siano due aspetti fondamentali per la qualità della vita in città. Ecco perché riteniamo che il sindaco si debba impegnare -ed esporre- in prima persona su questi temi.

Noi chiediamo quindi che il sindaco, in virtù del mandato avuto dai cittadini e sulla base di un **programma di governo della città molto ambizioso**, debba dettare la guida per realizzare in tempi brevi, rapidi, il cambiamento che Milano merita e ancora aspetta.

Altre città hanno avuto cambiamenti molto grandi in breve tempo. Per non citare le solite Amsterdam e Copenaghen, pensiamo a Berlino, Londra, Parigi. Grandi e problematiche città che in poco tempo stanno abbandonando il disegno della città per le automobili in favore di città a misura di persona.

E' notizia proprio di questi giorni che durante la riunione del **gruppo C40** i sindaci di Parigi, Madrid, Atene e Città del Messico hanno dichiarato che vogliono **bandire le auto diesel dalle loro città entro il 2025**. La sindaca di Parigi Hidalgo addirittura dal 2020. Noi ci saremmo aspettati che Milano



facesse parte di questo gruppo d'avanguardia, avendo problemi cronici di polveri sottili e ossidi d'azoto, causati appunto principalmente dai diesel, anche più delle città citate.

AZIONE PROPOSTA ► Milano aderisca subito all'appello sul bando dei diesel dal 2020 come Parigi, dimostri di essere all'avanguardia insieme a Parigi, Madrid e Atene in Europa.

Lei Sindaco Sala ha lanciato una sfida alla città: riportare l'acqua a Milano, riconnettere la Darsena alla Martesana tramite la riapertura della cerchia interna. Noi siamo sostenitori di questa idea sin dall'inizio, quando nel 2010 fummo fra i protagonisti dei 5 referendum ambientalisti del comitato Milano Sì Muove, nella raccolta delle firme e nella successiva campagna referendaria per il SI.

La portata di questa **trasformazione urbana** è enorme - ma affinché la riapertura dei navigli abbia pieno successo è necessario che tutti, amministrazione e cittadini siano consapevoli dei benefici della trasformazione urbana, non solo limitatamente, per quanto imponente, al progetto dei nuovi navigli.

I cittadini vogliono la trasformazione urbana?

Noi siamo sicuri che i cittadini in grande maggioranza vogliono una migliore qualità della vita in città, anche se oggi magari non sono esattamente consapevoli di cosa questo possa significare dal punto di vista della mobilità e dell'ambiente. L'uomo per sua natura è spesso avverso al cambiamento, ha paura dell'ignoto, ma quando è posto di fronte ad una alternativa chiara sceglie con razionalità ciò che massimizza il suo benessere.

L'esempio del divieto di fumo

Quando fu introdotto il divieto di fumo nei locali pubblici, molti furono contrari, ci furono grandi polemiche, i giornali ne parlarono per mesi. Eppure il successo fu enorme, i locali pubblici vissero una nuova primavera, tutti, fumatori e gestori compresi non ebbero più a lamentarsi perché il divieto, sebbene appunto un divieto, aveva portato vantaggi a tutti.

L'esempio della nuova Darsena, della nuova Porta Nuova

Oggi i milanesi sono contenti della nuova Darsena, di passeggiare fra i grattacieli di Porta Nuova. Queste sono due realtà dove le auto sono sparite. Nessuno oggi si sognerebbe di dire: "eh, ma mancano i parcheggi", eppure dobbiamo ricordarci che prima la Darsena e le Varesine erano un parcheggio a cielo aperto e poi la Darsena stessa rischiava di trasformarsi in un parcheggio interrato.

L'esempio di AreaC

E quanto furono rumorose le proteste dei residenti (alcuni) contro AreaC? Eppure oggi, quegli stessi residenti, avuta la prova pratica della diminuzione degli accessi, della maggiore silenziosità, del minore smog nel loro quartiere sono ben contenti dell'esistenza di questo strumento, sebbene costi loro dei soldi. Ora è il momento di pensare agli altri milanesi.



E domani?

Domani avremo l'esempio del cavalcavia Serra-Monteceneri e Corvetto trasformati in giardini pensili. Nessuno poi vorrà tornare indietro. Di sicuro all'inizio ci saranno molte proteste, cittadini che si lamenteranno dei maggiori tempi di percorrenza (in auto), ci saranno ingorghi, ma poi quando parte dell'utenza si sarà spostata su altre modalità di trasporto (mezzi pubblici e bici), nessuno vorrà di nuovo un'autostrada a 4 corsie che passa affianco alle finestre delle case.

E così con corso Buenos Aires e corso Vercelli pedonalizzati ecc.

A proposito: quando presenterete questi progetti alla città? :)

Sfatate i luoghi comuni

Con il nostro progetto "Negozzi Amici dell'Aria" abbiamo dimostrato che spesso l'opinione pubblica non è quella che ci viene rappresentata semplicisticamente sui giornali o che abbiamo in mente per via di preconcezioni radicati. Le opinioni cambiano, la società si trasforma e compito nostro - inteso sia come associazioni sia come politica - è quello di saper intercettare, agevolare e valorizzare il cambiamento quando questo emerge.

Noi abbiamo trovato tanti commercianti e negozianti che condividono con noi la nostra visione di città e persino un'importante associazione di categoria come Confesercenti. Ecco perché crediamo che a volte serve coraggio e che non bisogna sempre aver paura di andare "contro l'opinione pubblica", perché spesso l'opinione pubblica non è quella che si crede o che si vuole far credere che sia.

La trasversalità, la circolarità della visione

Come dicevamo all'inizio, riteniamo che sia il sindaco in prima persona che si debba spendere per la nuova visione della città. Non basta delegare tutto alla buona volontà dell'assessore alla **mobilità e ambiente**, perché lui ha una delega limitata solo ad alcuni aspetti.

Noi riteniamo che questa nuova visione deve per forza riguardare trasversalmente e circolarmente gli assessori all'**urbanistica** – per come la città deve trasformarsi; ai **lavori pubblici** – per come le singole opere vanno realizzate; alla **sicurezza** – per l'efficacia delle politiche di controllo della mobilità; alla **scuola** – per il grande tema dell'autonomia dei bambini e infine la **partecipazione** – per coinvolgere i cittadini nel processo.

Ecco perché è il sindaco, eletto direttamente dai cittadini, deve necessariamente impegnarsi in prima persona e dare l'indirizzo politico e poi anche quello operativo, per la realizzazione della visione.

AZIONE PROPOSTA ► siamo a disposizione per organizzare insieme a lei un breve *workshop*, una sessione informativa-formativa a beneficio degli assessori e delle prime linee (funzionari e direttori) sul concetto di qualità della vita, di trasformazione urbana. Nella nostra esperienza ci rendiamo conto che la visione di una città a misura di persona anche se generalmente accettata non sia sempre facilmente trasformabile in pratica. Noi ci proponiamo di illustrare, con l'aiuto di professionisti della materia, in un tempo limitato (2-3 ore) i concetti della città a misura di persona e le migliori esperienze mondiali in tal senso a confronto con quelle milanesi anche recenti. Vogliate perdonarci la presunzione. Come



dicevamo è importante che tutti gli assessori siano coinvolti in quanto è una visione trasversale, circolare, che riguarda tutti.

AreaC rinnovata, bene ma...

Siamo favorevoli alla revisione dei criteri di accesso di AreaC, come già peraltro previsto inizialmente. Ben venga la fine delle fastidiose “deroghe” e “proroghe” che avevano generato inique disparità (ad esempio una BMW X5 ibrida era esente mentre una piccola Panda euro 6 paga).

Rileviamo però ancora il persistere, probabilmente inconsapevole, di una certa mentalità e visione nella presentazione del documento alla stampa. Si vede che la preoccupazione principale è sempre il traffico automobilistico...

Dal primo degli obiettivi enunciati, *“fluidificare la circolazione di tutti i mezzi di trasporto”*, si evince tutto questo.

In questa prima frase individuiamo due punti deboli:

1. *“Fluidificare il traffico”* rimane una chimera. **Il traffico è già fluido**, per definizione, ed è per questo che occupa sempre tutti gli spazi che gli sono concessi. Come un fluido penetra capillarmente ovunque. Si è dimostrato nel tempo che allargare strade, creare posteggi, nel breve periodo ha un effetto positivo, ma poi genera quasi sempre ulteriore traffico. Quindi più si opera per “fluidificare” il traffico, più si ottiene traffico indotto. Le migliori esperienze indicano che per ridurre il traffico il metodo migliore è ostacolarlo, rallentarlo, incanalarlo.
2. Noi non riteniamo che *“tutti”* i mezzi di trasporto vadano agevolati. In un mondo di risorse scarse per definizione, e nel caso di una città parliamo di spazio e aria, occorra fare delle precise scelte. Quindi pedonalità, ciclabilità e trasporto pubblico vanno tutelati e protetti mentre ben vengano limitazioni ad auto, moto e motorini, anche quando non sono direttamente volute come i cantieri per la M4.

Quindi ci delude che invece l’obiettivo *“incrementare la velocità del trasporto pubblico”* sia finito in fondo alla lista.

Sembrerà un paradosso, ma noi non vediamo negativamente che in questa fase di cantieri di M4 ci siano ingorghi di automobili. Nel periodo transitorio è normale che succeda, quando poi le persone si renderanno conto che conviene loro muoversi piuttosto con i mezzi o con la bici parte di questa utenza cambierà modalità di trasporto e il sistema torna in equilibrio.

E inoltre: molto bene AreaC, dopo questo doveroso *fine-tuning*, possiamo non parlarne più e iniziare a pensare al resto della città, che vale il 92% della sua superficie?

Cantieri M4

Ogni crisi nasconde delle opportunità. I cantieri della M4, così come speriamo presto quelli per la riapertura della cerchia e della Martesana, rappresentano l'opportunità di realizzare la trasformazione urbana che sogniamo. Non vanno visti come una scoccatura, ma come l'occasione per far comprendere che non è possibile andare in auto ovunque e comunque. Per questo riteniamo sbagliato rinunciare a corsie ciclabili e preferenziali ATM a causa dei cantieri. Si impedisca il passaggio delle auto piuttosto, che dovrebbero essere l'ultima delle priorità.

Riteniamo questa visione, quella di pensare prioritariamente alle auto, figlia del secolo scorso.



A riteniamo altresì sbagliato che gli appalti dei cantieri di M4 prevedano che i luoghi interessati dai cantieri vengano restituiti alla città così come erano prima dei lavori. Una volta che M4 sarà pronta avrà ancora meno senso lasciare alle auto tutto quello spazio sopra. Perché la metropolitana non deve essere un modo per sbattere i cittadini “poveri” sotto terra liberando spazi così da consentire ai “ricchi” di scorrazzare in superficie in auto. Vista l'enorme spesa per la metropolitana, per le sue stazioni, questa è l'occasione perché le stesse diventino poli attrattori di **vita urbana**. Inoltre, non ha senso che viale Forlanini rimanga un viale a 3+3 corsie che serve a portare migliaia di auto a Milano: torni a essere un viale alberato come un tempo con tanto di pista ciclabile per collegare Milano con l'Idroscalo. Viale Lorenteggio abbia i marciapiedi più larghi e l'oratorio di San Protaso non sia sacrificato come era ieri alle carreggiate. E così via.

AZIONE PROPOSTA ► siete ancora in tempo, a parità di spesa, per riprogettare i cantieri così da restituire la superficie con più spazi per le persone, per l'aggregazione, per la mobilità pedonale e ciclabile e meno spazio alle auto.

Moto e motorini

Crediamo che l'occasione della revisione di M4 sia da prendere anche per rivedere le regole di accesso e di sosta dei motorini.

Come abbiamo più volte dimostrato (cfr. nostre osservazioni al PUMS), non è vero che moto e motorini inquinano meno delle auto, anzi è proprio il contrario. In genere moto e motori inquinano più delle auto a parità di chilometro percorso in un ciclo urbano tipico. Per questo moto e motorini vanno disincentivati come le auto. Oggi a Milano moto e motorini godono rispetto alle auto numerosi vantaggi:

- non pagano AreaC
- non pagano la sosta
- la sosta illegale sui marciapiedi è largamente tollerata
- accedono alle corsie preferenziali (e sono così di grave ostacolo ai mezzi pubblici)

Come abbiamo chiesto, occorre prevedere il pagamento di AreaC - in questo l'amministrazione comunale stessa ha parzialmente accolto la nostra osservazione al PUMS in tal senso.

Occorre inoltre risolvere due gravi paradossi presenti oggi:

1. Moto e motorini possono accedere alle corsie preferenziali. Non solo sono causa di gravi incidenti, ma soprattutto rallentano e ostacolano i mezzi pubblici. La priorità per l'amministrazione deve essere quella della velocità dei mezzi pubblici, per questo occorre fare di tutto affinché i mezzi si muovano il più rapidamente possibile. In questo quadro le corsie preferenziali devono essere ad uso esclusivo dei mezzi ATM (con la sola e unica eccezione dei mezzi di soccorso). Bene ha fatto l'amministrazione a impedire l'accesso alle cosiddette “microcar”, occorre proseguire perché oggi sulle preferenziali circola di tutto: dalle moto ai pullman turistici, dalle auto di persone con disabilità ai furgoni dell'A2A...
2. In città vi è carenza di stalli per le biciclette, mentre invece alle moto è consentita la sosta sui marciapiedi, sia legalmente con appositi stalli sia illegalmente con grande tolleranza. Non vi deve essere nessuna eccezione al divieto di sosta sui marciapiedi, e se proprio vi è spazio in abbondanza che questo sia dedicato alle biciclette.



Milano e l'area metropolitana

L'area metropolitana diventa sempre più fondamentale per quanto riguarda la mobilità. Abbiamo più volte detto che ogni giorno entrano fra le 400.000 e le 500.000 auto in città. La dimensione metropolitana diventa quindi l'unità di misura di base per le politiche di mobilità. Questo non vuol dire solo allungare le metropolitane, ma offrire finalmente **un sistema di trasporto pubblico locale davvero integrato**. Oggi esistono nell'area metropolitana una pleora di società pubbliche e parapubbliche che si occupano di trasporto locale. Tante società, tanti consigli di amministrazione, tanti dirigenti. Perché? Non esiste ancora un vero sistema tariffario integrato facilmente comprensibile. Non esiste ancora una visione di area vasta nella pianificazione.

Oggi muoversi con i mezzi pubblici al di fuori dai confini del comune di Milano, fuori dalle tratte pendolari durante gli orari di punta, è un'odissea. A titolo di esempio, mentre è facile ed economico attraversare tutta Milano dal Giambellino a via Padova è complicato e più costoso fare i pochi chilometri che separano il Giambellino dal confinante Corsico. Inoltre non ci si riesce a spostare agevolmente da comune a comune e spesso l'unica possibilità rimane l'auto.

Ma l'area metropolitana e l'eventuale mancato coordinamento dei soggetti facenti parti, o della Regione, non devono essere un alibi per Milano per non attuare politiche di tutela della salute dei propri cittadini, come i blocchi emergenziali del traffico. E' dimostrato che anche misure locali hanno efficacia, anche se ovviamente una portata più limitata. La concertazione e il coordinamento sono sicuramente importanti, ma la nostra città ha comunque la forza e l'autorevolezza necessaria per poter essere guida nel processo di cambiamento superando le questioni di poltrone e di localismi.

Milano sia quindi pro-attiva nel creare finalmente una vera integrazione del trasporto pubblico locale a livello di area metropolitana. Milano dica chiaramente che è inutile che la Regione insista nel costruire strade e autostrade che portano a Milano perché la nostra città assorbirà sempre meno automobili.

Ringraziando per l'attenzione inviamo i nostri migliori saluti,

Genitori Antismog

Marco Ferrari
(Presidente)

p.s. C'è una particolarità in questa lettera... Abbiamo parlato pochissimo di smog, di biciclette, di morti per malattie respiratorie... Siamo convinti che sia nostro obiettivo comune perseguire l'ideale di *"vivere felici in una Milano più bella"*, come recita la nostra visione.

Se siamo più **felici**, siano necessariamente più sani e in forma e meno malati di smog. Se Milano è più **bella** è necessariamente una città per le persone e non un enorme parcheggio scoperto.