

ELEZIONI AMMINISTRATIVE 2021

Le nostre domande ai candidati sindaco

Risponde Bianca Tedone Bianca Tedone
candidata sindaca per Potere al popolo! Milano

1. TRAFFICO E SOSTA

1.1 Area C e Area B: come giudica questi strumenti di moderazione del traffico? Intende mantenerli così come sono, estenderli o cancellarli?

Crediamo che Area C e Area B siano degli strumenti-tampone gravemente insufficienti per diversi motivi. In primo luogo, la logica di Area C del “chi paga entra” è un elemento di discriminazione che non tiene conto delle motivazioni che spingono i cittadini a recarsi o a attraversare zone centrali (lavoro o shopping?) e che in qualche modo “protegge” dall'enorme traffico della città solo i residenti della zona 1, riversandolo sugli altri quartieri, che sono anche quelli a maggior tasso di pendolari residenti e non residenti. Anche l'Area B finisce per essere discriminatoria, in quanto di fatto costringe alla sostituzione del proprio mezzo privato chi lo utilizza evidentemente nella maggior parte dei casi per mancanza di una valida alternativa di TPL, e che inoltre è costretto a recarsi più lontano per lavoro. In conclusione, si favorisce il mercato e la produzione di nuove automobili, anche attraverso l'erogazione di soldi pubblici che passano direttamente dalle istituzioni alle concessionarie (invece di essere investite, p.es nel trasporto pubblico), senza prospettare per chi è costretto a spostarsi una alternativa diversa dallo spostamento col mezzo privato. Il problema non sta quindi per noi nell'ampliare o cancellare le Aree C e B, ma nella prospettiva che si adotta per affrontare il problema della mobilità e negli strumenti che si mettono in campo per offrire una valida alternativa di trasporto pubblico che sia più vantaggiosa del mezzo privato, e come si disincentiva la circolazione di mezzi di grossa cilindrata e per motivi non legati all'assistenza, allo studio e al lavoro, nell'area urbana. Questo tipo di misure e le polemiche che i vari attori politici agitano servono solo a nascondere la mancanza di volontà di messa in discussione della logica di fondo della mobilità in città, a scapito dei cittadini.

1.2 Sosta: come giudica l'idea che l'occupazione di suolo pubblico da parte di auto in sosta diventi a pagamento per tutti, pur prevedendo delle forme di agevolazione per i residenti?

La valutiamo negativamente in quanto penalizza i redditi più bassi, le famiglie più numerose e i quartieri periferici che sono i più alti in termini di pendolarismo in entrata e uscita. Inoltre la misura è ancora più penalizzante se si pensa all'alta concentrazione abitativa delle periferie e la scarsità proprio in queste zone di alternative valide di trasporto pubblico al trasporto privato e di servizi di prossimità, dalla sanità agli asili nido. Inoltre i prezzi di sosta sono già alti a Milano e in maniera del tutto colpevole anche nei parcheggi di scambio, rendendo la scelta di parcheggiare la macchina e prendere i mezzi estremamente dispendiosa.

2. BICICLETTE

Qual è il suo piano a breve e medio termine sulla rete ciclabile a Milano?

Occorre favorire prima di tutto l'utilizzo della bicicletta rafforzando il servizio pubblico di bike sharing anche fuori dal centro (il servizio privato infatti non è economicamente vantaggioso per il cittadino che intenda utilizzarlo con regolarità, oltre alla sua scadente qualità), rendendolo nell'immediato un servizio alternativo e alla portata di tutti, che sia

vantaggioso rispetto all'uso dell'automobile. Ciò permetterebbe di studiare nel medio periodo i flussi e le migliori modifiche da apportare. Senza una revisione generale della mobilità cittadina a favore del trasporto pubblico locale che disincentivi l'utilizzo dell'automobile, non è pensabile una configurazione efficace della rete ciclabile, perciò inevitabilmente occorre un piano di lungo termine che tenga conto della mobilità nel suo complesso. Troviamo la polemica fra Sala e Bernardo su questi temi una pura commedia volta a coprire la sostanziale affinità di fondo nella concezione generale della città.

3. MEZZI PUBBLICI

3.1 E' 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?

3.2 In che modo intende incrementare il coordinamento delle decisioni di trasporto pubblico con la città metropolitana e i comuni limitrofi, in modo anche da ridurre il traffico dovuto ai pendolari che prendono l'auto in mancanza di migliori alternative?

Anche in questo caso, non è pensabile dotare tutte le linee di superficie di corsie preferenziali, se queste non vengono realmente rafforzate in termini di corse e autisti laddove sono carenti in modo da renderle concretamente un'alternativa all'automobile. Bisogna uscire dalla logica del profitto che governa le SPA e re-internalizzare l'ATM, porre fine ai progetti di privatizzazione, abbassare il prezzo del biglietto (il più caro d'Italia!), dare il via a un piano di assunzioni e aumenti salariali in ATM, e un aumento della quantità e dell'intensità delle linee e delle corse. Queste per noi queste devono essere le priorità a guidare le scelte operate in ATM, utilizzando l'attivo che l'azienda ogni anno produce. Non basta infatti che la proprietà sia pubblica, se la logica è quella di una azienda privata che guarda agli azionisti e non agli utenti.

Riguardo le linee, soprattutto occorre rafforzare le linee di collegamento fra i quartieri periferici, verso le scuole, uscendo dalla logica centripeta per cui l'unico a essere servito è il centro storico e i "centri direzionali". Per rompere questa logica, instaurare un dialogo con i comuni della Città metropolitana è un passo obbligato, dato che senza alternative che abbattano l'utilizzo obbligato del mezzo privato da parte dei cittadini non residenti per recarsi a Milano, è impossibile pensare di risolvere il problema del traffico e dello smog in città.

4. BARRIERE ARCHITETTONICHE

Come intende lavorare per aumentare l'accessibilità di tutte le persone all'utilizzo dei mezzi pubblici e delle strade?

Occorre un piano di abbattimento progressivo e completo delle barriere architettoniche, specie nelle periferie, e a partire dal patrimonio del Comune come le case popolari di MM. Non essendo "redditizie" in termini elettorali e nella logica del profitto e dell'"attrattività" e della disponibilità economica, enormi fasce svantaggiate di popolazione vengono isolate in quartieri e abitazioni prive di servizi e cospase di barriere architettoniche. In questo i privati, specie i costruttori, hanno grandi responsabilità, e occorre imporre una presenza, un controllo e una regolamentazione maggiore da parte dell'Amministrazione a chi intenda costruire sul territorio comunale. Va imposto alle grandi proprietà in particolare di assumersi gli oneri economici di eliminare le barriere architettoniche. Anche le Amministrazioni che si sono susseguite hanno responsabilità in questo senso, perchè concentrate a rendere Milano attraversabile e attrattiva per i grossi investitori e i loro bisogni, sui quali la città sta venendo ridisegnata, mentre si è messo in secondo piano come voce di spesa da tenere sotto controllo quella del disegnare la città secondo i bisogni di chi la abita e non ha i mezzi o gli strumenti per "risolvere i problemi da sé".

5. MOBILITA' DEI BAMBINI E STRADE SCOLASTICHE

5.1 Quale priorità intende dare alla promozione della mobilità sostenibile dei bambini e come intende agire?

5.2 Dal 2012 ad oggi a Milano sono state realizzate circa 35 strade scolastiche (car free). Quale obiettivo si pone nel suo mandato, considerando che le scuole primarie sono oltre 200?

Con il virus ancora in circolazione per l'inefficienza delle misure prese dal governo e della campagna vaccinale, il ritorno a scuola ha visto bambini e ragazzi ammassati sugli autobus, così come durante le riaperture scolastiche nell'anno trascorso non era stato garantito il distanziamento e un servizio adeguato: l'amministrazione e l'azienda ATM non hanno predisposto un piano di rientro adeguato alla situazione. Crediamo questo sia frutto di una lista di priorità, in cui gli studenti e i servizi per le famiglie non sono al primo posto. Se questa è la situazione del trasporto scolastico, e cioè di una necessità fissa, misurabile e prevedibile di anno in anno, si può intuire quale sia nella realtà al di là della propaganda l'attenzione della giunta alla mobilità sostenibile. Ripetiamo nuovamente che senza un grosso progetto di riqualificazione, rilancio e reinternalizzazione dell'ATM ogni altra misura è destinata a essere velleitaria e propagandistica.

6. CITTA' 30

Cosa pensa dell'introduzione del limite di 30 km/h su tutto il territorio comunale (ad eventuale esclusione delle arterie di scorrimento), come realizzato in molte città europee per aumentare la sicurezza e la vivibilità delle strade?

Se scientificamente provato e con esempi concreti può essere una misura da prendere in considerazione, fermo restando che occorre offrire soluzioni vivibili e accessibili per chi si sposta per lavoro, salute o studio in città e soprattutto dal punto di vista dei mezzi di trasporto pubblico, comprese biciclette e sharing a prezzi accessibili (29 cent/minuto per un car sharing NON è un prezzo che lo rende tale, il tutto riscosso per di più non dal Comune ma da aziende private che lucrano su uno strumento che sarebbe utile alla collettività).

7. PIANO ARIA CLIMA

Come pensa di procedere in merito al Piano Aria Clima, uno strumento volto alla tutela della salute e dell'ambiente, finalizzato a ridurre l'inquinamento atmosferico e a rispondere all'emergenza climatica?

Senza misure concrete per l'ampiamento del TPL e la completa gestione pubblica e priva di ingerenze da parte dei privati il Piano è destinato ad avere un impatto minimo e a rimanere una dichiarazione d'intenti utile per assolvere la giunta dalle proprie responsabilità.