

RISPOSTA AI QUESITI DELL'ASSOCIAZIONE "GENITORI ANTISMOG"

1. SUL TEMA DEL TRAFFICO E DELLA SOSTA

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

Un punto fondamentale del nostro programma, e lo andiamo dicendo da molti mesi, è portare Area B a pagamento, come lo è attualmente area C.

Si tratterebbe di attuare e interpretare al meglio alla luce dell'evoluita consapevolezza sui cambiamenti climatici, quanto votato a larga maggioranza dai milanesi in uno dei referendum del 2011, molti dei quali, questo compreso, totalmente disattesi.

Nel 2011 si accusava la giunta uscente (Moratti) di non aver fatto nulla per ovviare alle 800.000 autovetture che entravano in città ogni giorno e si riportavano giustamente i dati relativi ai giorni di sfioramento dei valori limite delle polveri sottili.

Dieci anni dopo, prima dell'emergenza Covid, le auto in ingresso sono diventate 1.000.000 (dichiarazione stessa del sindaco uscente) ed i giorni di sfioramento dei limiti di inquinamento non danno segni di riduzione, restando ancora ben sopra al valore di 35 giorni.

Per quanto attiene al traffico credo che non esista altra via che non sia quella di aumentare la disponibilità e l'efficienza del trasporto pubblico locale, urbano e soprattutto suburbano.

Per fare ciò riteniamo quindi doverosa la nostra proposta di istituire una *congestion-charge* estesa ai limiti della città, da applicarsi con i necessari sgravi e gratuità per chi necessita dello spostamento con mezzi propri (penso al commercio, ai disabili ecc.) .

Le risorse generate da tale provvedimento (con una tassa d'ingresso di 2 euro ad esempio, si possono ricavare circa (al netto delle agevolazioni di cui sopra) 200/300 mln euro/anno da destinare a varie finalità: ad esempio portare la gratuita degli abbonamenti ai ceti meno abbienti, **rendere totalmente gratuito il trasporto pubblico a tutti nei giorni di sfioramento dei limiti di inquinamento** (a Parigi è così da anni) , agli under 18, e via via cercare di tendere alla gratuità complessiva del trasporto.

Parallelamente l'amministrazione deve impegnarsi a implementare il TPL suburbano portando a termine i progetti in corso e implementandone di nuovi.

Quanto al trasporto suburbano ed al trasporto delle merci in città segnalo la scelta che ritengo vergognosa di questa amministrazione **di non aver collegato la realizzazione della chiusura dell'anello ferroviario (la circle line) alla delibera sugli Scali Ferroviari**. Sarebbe stata una infrastruttura fondamentale per migliorare il trasporto suburbano e pianificare un sistema di consegna di merci su rotaia nel cuore del tessuto della città. Gli Scali ferroviari, che genereranno oltre 1 miliardo di utili puri per gli operatori finanziari immobiliari, non porteranno nelle casse del comune altro se non i normali oneri di urbanizzazione che, come ho scritto in più occasioni e da anni sono circa 1/6 di quelli tedeschi e 1/4 di quelli francesi.

Non un metro in più di rotaia verrà realizzato.

Di questo tema, apparentemente scollegato, in realtà è fondamentale averne consapevolezza. Se Milano attrae investimenti privati e una amministrazione non è in grado (non ha voluto a mio parere) captare parte delle notevolissime plusvalenze, non ci saranno mai risorse per le necessità, ivi incluso traffico e mobilità.

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?

In linea di principio generale, è corretto pensare che chi acquista un'auto, se non possiede uno stallone di sosta privato, occupa del suolo pubblico al pari di un dehor di un esercizio commerciale. Parliamo di circa 10 mq per auto.

Aggiungiamo la considerazione che il numero di auto per abitante a Milano è prossimo al doppio di molte importanti città europee e, nonostante gli investimenti su M5 e la buona efficienza del TPL almeno nelle aree più centrali, non accenna a diminuire.

Ci sono chilometri e chilometri di parterre alberati invasi dalle auto in sosta, parliamo di ettari ed ettari di suolo urbano, solo sulla carta classificato come verde pubblico. Non ci si può professare "green" se nemmeno si considera illegittimo questo stato di cose e, aggiungo, è al limite dell'illiceità da parte di una pubblica amministrazione, non aver fatto proprio nulla per almeno iniziare a dare segni di progressiva controtendenza.

Vi sono poi delle valutazioni che ritengono che la sosta sui parterre danneggia il patrimonio arboreo.

Dal 2011 al 2016 fui presidente di commissione urbanistica del mio municipio (il municipio 3) e nel 2012 conducemmo insieme a molti cittadini una analisi della sosta sui parterre alberati prendendo delle vie campione (l'asse Castelmorrone-Eustachi fra questi).

Risultò che circa il 50% delle auto in sosta sui parterre non aveva il pass per residenti e circa il 50% delle auto in sosta in carreggiata non aveva parimenti il pass per residenti.

Da questo fatto proponemmo al Comune (l'allora assessore di riferimento era Maran) di iniziare a riportare le aiuole almeno in un 10/20% dei parterre e provvedere a sanzionare la sosta irregolare (i non dotati di pass che occupavano illecitamente i posti auto per residenti). Era un modo per avviare un processo di riappropriazione del suolo pubblico. Non se ne fece nulla immagino per timore di andare a toccare il consenso elettorale lasciando al comodo sistema delle sponsorizzazioni private la liberazione di quegli spazi; l'esito non mi pare affatto dei migliori.

Vi informo inoltre che esiste uno studio Amat di qualche anno fa che rileva che la sanzione delle auto in divieto di sosta in carreggiata è pari a circa un terzo di quello che dovrebbe essere. Ciò vale a dire che il Comune di Milano incassa ogni anno 24 milioni di euro invece dei 75 milioni che sarebbe giusto incassare facendo banalmente rispettare le regole.

Se considerate poi che la revisione tariffaria introdotta (quella che ha portato all'aumento del biglietto a 2 euro fatta per coprire i buchi di bilancio aperti dall'aver scelto di optare per il *project financing* per la realizzazione di M4 ed M5) porterà nelle casse la equivalente cifra di 50 milioni, ecco che appare evidente che **i milanesi pagano con gli aumenti del TPL l'inefficienza (voluta?) dell'amministrazione verso una legale e doverosa sanzione della sosta irregolare.**

Detto tutto quanto sopra, credo sia logica conseguenza interrogarsi su un percorso di consultazione con la città sulla opportunità di tassare almeno la seconda auto per gruppo familiare, unitamente alla giusta efficienza del sistema sanzionatorio della sosta irregolare NON residenziale.

2. BICICLETTE

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

Diciamo innanzitutto che lo spazio pubblico urbano è una quantità finita non ampliabile e che sta alla politica dosarne la percentuale da destinare a funzioni pubbliche (marciapiedi, ciclabili, corsie preferenziali, verde) e private (auto in transito e sosta, gazebo e dehors, mercati settimanali).

Parlare di ciclabili senza intervenire su una diversa destinazione fra pubblico e privato dello spazio a disposizione è puro velleitarismo. Se non si fa questo e, per lisciare il pelo, una volta agli automobilisti e l'altra ai commercianti, si tracciano ciclabili che fanno la gimkana intorno alle funzioni private, si ottengono ciclabili scomode, scarsamente riconoscibili.

Come ho detto nel punto precedente, bisogna diminuire il numero di auto in sosta, diminuire il traffico di auto private e destinare ciò che si guadagna a realizzare corsie preferenziali dove non ci sono e piste ciclabili il più possibile rettilinee e ben individuate.

La riduzione delle auto private consentirebbe anche di realizzare le piste ciclabili in maniera più economica (rammento il costo esorbitante della ciclabile di Viale Tunisia e il risultato di avere perenni auto in sosta vietata che ostacolano il corretto flusso del traffico e utilizzano la preferenziale solo tracciata a terra).

Fra le nostre proposte c'è la **Bicipolitana** a Milano: una mobilità green basata sulla bicicletta che utilizza piste ciclabili, ma con un approccio integrato e secondo uno schema che ricalca quello della metropolitana.

In città abbiamo già alcuni percorsi ciclabili, ma occorre organizzarli e "istituzionalizzarli", per questo è necessario creare una rete integrata e innovativa che, anche visivamente, permetta di comprendere immediatamente - per esempio - il tratto per raggiungere il centro dalle periferie oppure i collegamenti tra i diversi quartieri della città, con agevoli interscambi e servizi lungo il percorso.

I milanesi hanno già dimostrato di aver scelto la bicicletta come mezzo alternativo sia per difendersi dal Covid-19 (migliore dei mezzi pubblici), sia per non inquinare e risparmiare (migliore delle auto).

I cittadini si meritano ora un progetto smart, facile e sicuro e la Bicipolitana è uno dei tasselli del disegno più grande che abbiamo in mente per la mobilità milanese.

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?

Ovviamente si ed ho già in parte risposto al punto precedente. Aggiungo che la realizzazione di porzioni di preferenziarizzazione dell'anello filotranviario 90/91 (ampliato con delibere al termine del mandato Moratti e realizzato nel primo anno di Pisapia) non ha più avuto alcun intervento conseguente.

Della semaforizzazione intelligente e della chiusura dell'anello filotranviario (tanto sbandierata intorno al 2012/2013) non pare essere fatto più nulla.

Non aver eseguito un'opera piuttosto semplice e non particolarmente onerosa come avere un anello filoviario chiuso efficiente e tutto preferenziato costituisce a mio avviso una gravissima pecca dell'amministrazione uscente.

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?

Il sindaco di Milano è anche il sindaco della città metropolitana. E' evidente che per implementare il TPL suburbano serve coordinamento fra le varie amministrazioni locali. Occorrono sessioni di incontri aperte, partecipate e con chiari punti e obiettivi. Le risorse vanno reperite sia fra i vari comuni e messe in rete, ottimizzate. La città metropolitana deve avere un ruolo attivo e primario nel rapportarsi anche con le istituzioni nazionali per ottenere fondi, sgravi e quanto necessario.

Una riflessione: sarebbe stato più utile investire i miliardi di euro nella M4 (che va dal punto A al punto B) in città o istituire efficienti linee di trasporto pubblico di superficie su tutto il territorio metropolitano connesse alla rete su ferro già esistente?

Serve ovviamente inoltre incrementare i parcheggi attorno ai nodi di interscambio.

4. BARRIERE ARCHITETTONICHE

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

Nel 2016 a Bruxelles è stato assegnato dalla commissione europea Occupazione e Affari Sociali al comune di Milano il City Access Award.

Anche se la situazione è per alcuni aspetti migliorata, tutta questa eccellenza a nostro parere non è giustificata dalla realtà dei fatti.

Lo spazio pubblico, specie nelle aree periferiche oltre che il trasporto hanno ancora troppe barriere per le persone con disabilità.

È evidente che bisogna intervenire su quanto lamentano le associazioni a tutela delle persone con disabilità motoria, ovvero formazione di personale qualificato, installazione ove possibile perché inesistenti di ascensori alle fermate delle metropolitane, una loro manutenzione sistematica, la formazioni di pensiline di attesa attrezzate con scivoli per raccordarsi al piano strada.

5. MOBILITA' DEI BAMBINI E STRADE SCOLASTICHE

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

La priorità per promuovere la mobilità sostenibile delle bambine e dei bambini deve partire dal mettere al centro le aree scuola in rapporto a nuove funzioni.

Immagino una città in cui spazi ampi davanti alle scuole diventino presidi attivi e vissuti dalla cittadinanza e per la cittadinanza, dai più piccoli fino a più anziani: aree pensate per socialità, gioco e sport, oasi di verde per i mesi caldi e anche freddi, e raggiungibili con percorsi sicuri e segnaletica viva e colorata.

Immagino assenza di transito di auto nell'area più vicina ai luoghi dell'istruzione scolastica e riduzione della velocità a 30 all'ora nelle aree intorno, quasi a creare cuscini urbani pedonali estesi a macchie dove sia possibile fare vedere alle nuove generazioni ambientalismo pratico e dentro l'urbe, dove l'educazione civica e la lotta per un futuro sostenibile escano anche dalla scuola e proseguano nel quartiere. Io credo che rifacimenti estetici senza un lavoro sinergico tra assessori e cittadinanza tralascino la cosa più importante: la funzione e l'etica sociale dei paesaggi.

Il mio (da architetto) e il nostro (da cittadini e cittadine) compito deve essere quello di lasciare ai giovani un modello nuovo urbanistico e civico immediatamente ed anche inconsapevolmente subito percepibile.

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?

Le scuole sono baluardi della Repubblica e della Costituzione e costituiscono i luoghi più diffusi capillarmente nella città dove promuovere e esercitare ambientalismo, antirazzismo, educazione civica, alimentare e sportiva. Proprio questa caratteristica di presenza sui quartieri deve fare proseguire il progetto di car free come investimento per il futuro a partire dall'esempio pratico e visivo che si può trasmettere alle e ai più piccoli, fino a coinvolgere tutte le scuole rispettandone specificità di posizione urbanistica, in lavoro collettivo tra assessorati e cittadinanza. Ma non basta.

Servono percorsi protetti nei quartieri anche oltre la stretta prossimità delle scuole, con segnaletica colorata, e richiami e stimoli didattico-educativi sugli animali e piante presenti anche nella nostra città. Mi vengono in mente soprattutto i volatili, ma anche insetti e piccoli mammiferi come gli scoiattoli che ormai sono ricomparsi nelle aree verdi. Immagino punti di sosta che siano utili anche per anziane e anziani, anche semplici tavoli e panchine dove poter giocare a carte, in un'ottica di mix generazionale dei percorsi, non solo stradali ma di vita. Insomma: bellezza, sicurezza, verde e funzione sociale

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?

E' nel nostro programma l'istituzione di Milano città a 30 km/h . Parigi lo è dal 31 agosto 2021. Noi proponiamo tutte le strade a 30 km/h con l'eccezione degli assi di scorrimento.

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?

Milano ha approvato il 20 maggio 2019 una mozione di emergenza climatica per la città. Un provvedimento fatto sull'onda delle manifestazioni in Italia ed in tutto il mondo organizzate dal movimento internazionale Fridays for Future.

Milano non ha approvato entro la fine della consiliatura il proprio Piano Aria Clima (rammento che la delibera sugli scali ferroviari – a cui ho più sopra accennato - e' stata approvata con una velocità sorprendente, idem per la dichiarazione di pubblico interesse per il nuovo Stadio di San Siro).

Non posso che richiamare in toto le osservazioni fatte dall' Avv. Veronica Dini per conto di 26 associazioni e 3 partiti politici (fra i quali Milano In Comune che qui rappresento) al comune di Milano per mezzo di istanza di messa in mora del Comune del 25/5/2020 in merito alla qualità dell'aria e tutti i provvedimenti che sarebbero necessariamente conseguenti ma che non vengono attuati.

Relativamente al Piano Aria Clima, che giudico essere un documento che rimanda ad un futuro troppo lontano delle decisioni che sarebbero dovute essere prese oggi se non ieri, non posso che ribadire che tale piano va ripreso con un approccio completamente diverso.

Fra i provvedimenti necessari da adottare al più presto proponiamo:

- Estensione area C (ovvero istituzione area B a pagamento)
- Riduzione del costo del trasporto pubblico
- attuazione di sistemi di monitoraggio continuo ed esteso di PM10, PM 2,5, SO2, O3 e NOX
- anziché ridurre il consumo di suolo “vivo”, ci si adoperi viceversa per rigenerarlo decorticando zone inutilmente asfaltate, i piazzali non più utilizzati e promuovendo la realizzazione, ove necessario, di superfici (es parcheggi) a

- pavimentazione drenante, erbosa rodabile, cambiare le relative norme del Regolamento edilizio riportando al 30% minimo la superficie filtrante negli interventi edilizi come è stato fino a dieci anni fa (attualmente e' del 10%)
- redazione di un piano per la realizzazione di Fasce Boscate Periurbane
 - avviare un percorso che coinvolga cittadini, enti, banche, associazioni, per la riqualificazione energetica degli edifici: l'energia più pulita che esista è quella risparmiata, quindi mai prodotta ed impiegata

E' nostra opinione che sostanzialmente tutti i provvedimenti urbanistici relativi alle grandi trasformazioni adottati da questa giunta anche sotto gli slogan della "resilienza" e della "ecocompatibilità" altro non sono che la traduzione in un linguaggio più cool delle tradizionalissime operazioni immobiliari.

L'edificio più ecocompatibile è quello che non esiste. Prima di pianificare centinaia di migliaia di metri quadri di nuovi uffici e centri commerciali, esiste un censimento dei reali bisogni di queste strutture? Non esiste.

Milano, 9 settembre 2021

Ing. Arch. Gabriele Antonio Mariani

Candidato Sindaco di Milano per le elezioni amministrative ottobre 2021

per la Coalizione ***Milano-in-Comune*** e ***CivicAmbientalista***