

RISPOSTE AI GENITORI ANTISMOG

1. TRAFFICO E SOSTA

1.1 **Area C**, come hanno dimostrato gli epidemiologi con la loro campagna di rilevamenti, non ha effetto sulla riduzione dell'inquinamento¹, ma è divenuto un sistema per la limitazione del traffico in ingresso al centro.

A questo punto, potrebbe essere sostituita con un moderno sistema di circolazione canalizzata che manterrebbe la stessa limitazione ma in modo più efficace. L'eventuale apertura dei Navigli migliorerebbe ulteriormente l'effetto.

Area B, investendo un ambito maggiore, potrebbe avere un maggiore effetto, da valutare però con rilevamenti. Tuttavia, soprattutto con le misure previste dal Piano Aria Clima, che poi non fu approvato, avrebbe potuto avere come risultato di dividere gli utenti in due categorie, quelli abbienti che si possono permettere auto elettriche o ibride, e quelli di minor reddito, spesso lavoratori o artigiani, che non possono permetterselo e sarebbero limitate negli spostamenti.

1.2 **Sosta**. L'uso del suolo pubblico deve essere sempre soggetto a pagamento, con tariffe agevolate per i residenti. La tariffa estesa ai residenti è il mezzo più efficace per diminuire la motorizzazione, espellendo dalle strade seconde e terze auto poco utilizzate.

2. BICICLETTE

Sono convinto che a Milano serva una grande rete di piste ciclabili, ma in sicurezza e non usate surrettiziamente per ridurre la circolazione.

Secondo tutte le normative internazionali le piste ciclabili vanno realizzate nelle zone 30 o nelle strade residenziali. Se stessero sulle strade principali dovrebbero essere in sede propria.

Questi criteri non sono stati usati a Milano e le nuove piste sono altamente pericolose.

Ridurre la circolazione non con i mezzi previsti dalla tecnica del traffico ma surrettiziamente può avere gravi conseguenze nelle funzioni della città e delle attività; anche con il rischio di decentramento all'esterno di alcune attività il che farebbe aumentare la congestione del traffico e, in definitiva, anche l'inquinamento.

3 MEZZI PUBBLICI

3.1 Sicuramente d'accordo con l'incremento delle corsie preferenziali (ove tram e filobus già godono dell'asservimento semaforico tramite il pantografo), quando sia possibile.

Le ZTL devono essere incrementate anche a prescindere dai mezzi pubblici, il PGTU del 2005 prevedeva la divisione della città in isole ambientali (all'interno della rete interquartiere) con prevalenza delle zone 30. Il PGTU fu poi disatteso dalle successive Giunte.

Quello più recente non le prevede più, invece il progetto andrebbe ripreso.

3.2 Sicuramente il coordinamento con gli altri enti è necessario, ma ricordo che per risolvere questo problema si realizzano i parcheggi d'interscambio, sia alle porte della città e ai terminali della metropolitana, sia alle stazioni esterne di treno e metropolitana.

¹ Cfr. G. Invernizzi, A. Ruprecht in *Epidemiologia e prevenzione* n. 1-2, gennaio aprile 2009: «...considerando che l'area interessata dall'Ecopass copre una superficie di 8,2 km², pari al 4,5% dell'intera superficie del Comune di Milano (181 km²), un rapido calcolo dimostra che la riduzione delle emissioni veicolari di PM10 del 17% nell'area Ecopass, stimata dal rapporto del Comune di Milano, comporterebbe una riduzione solo marginale, pari allo 0,77%, nell'area totale del Comune (per esempio se prima dell'Ecopass ci fosse stata una concentrazione media di 40 kg/m³, dopo si sarebbe ridotta a 39,7 gg/m³). Riduzioni di questa entità non sono rilevabili con le attuali tecnologie di misura».

Da quindici anni non se ne realizzano più, quelli progettati per 2.000 posti (Comasina e P.le Abbiategrasso), sono stati realizzati a raso con poco più di un centinaio di posti.

Questa è la più grave mancanza che ci allontana dalle altre città d'Europa. Non si fanno nemmeno parcheggi d'interscambio per biciclette, tranne rari casi.

Le FS in tutta la Lombardia dispongono di circa 2.000 posti. Ne consegue che il passante è dedicato a quelli che abitano nei pressi. Con un sistema robusto d'interscambi potrebbe l'attuale utenza che è di oltre 300.000 persona al giorno e raddoppiarla.

Se pensiamo che l'ingresso rilevato di auto in Milano oggi è di circa 450.000 (nonostante che qualcuno dichiara cifre fantasiose) e che c'è un traffico di mezzi operativi (artigiani e varie attività operative) non comprimibile, con una politica d'interscambi il problema potrebbe divenire molto meno grave.

Ricordo anche che il PGTU del 2005 prevedeva il secondo passante, poi, a partire dalla Moratti, espunto dai piani.

Il secondo passante (solo 3 Km) avrebbe moltiplicato l'efficacia del primo e consentito l'accesso diretto a Milano da tutte le stazioni della Lombardia.

Se fosse stato almeno progettato, ora sarebbe realizzabile con i fondi del PNNR.

Analogamente la M6, prevista dal più recente PGTU, non è stata ancora progettata.

Ricordo che i cittadini milanesi non sono fanatici dell'auto perché ogni volta che si apre una nuova metropolitana viene subito saturata dagli utenti.

Oggi, nelle ore di punta la più recente M5 è del tutto congestionata (potrà avere nuova capacità quando sarà realizzato il deposito).

4 BARRIERE ARCHITETTONICHE

L'impegno di eliminare le barriere architettoniche deve essere continuo e costante.

5. MOBILITA' DEI BAMBINI E STRADE SCOLASTICHE

5.1 Se con "mobilità sostenibile dei bambini" s'intende che devono essere educati fin da subito alla mobilità sostenibile, mi sembra un'ottima cosa.

5.2 L'obiettivo di moltiplicare le strade scolastiche mi sembra da perseguire con costanza. Al momento non sono in grado di valutare la quantità possibile in un mandato.

6. CITTA' 30

Ho già citato il progetto, da me inserito nel PGTU del 2005, di Milano divisa in isole ambientali con limite di 30 all'ora. Sono sempre dello stesso parere.

7. PIANO ARIA CLIMA

Sono d'accordo sulla necessità del piano aria clima, ma a patto che non diventi uno strumento per dividere i cittadini in due classi sociali, come ho già osservato più sopra.

Devo ricordare che esiste un modo, spesso dimenticato, di migliorare l'aria milanese: cambiare i riscaldamenti alimentati a combustibile sostituendoli con pompe di calore, che oggi riscaldano e raffrescano quasi tutti i grattacieli milanesi.

Le pompe di calore hanno costo di gestione pari alla metà dei combustibili (e quindi facilmente ammortizzabili) e sono prive di emissioni.

Funzionano ad acqua e nella grande falda milanese trovano ampia quantità del fluido necessario. Anche il reticolo idrico minore può essere riaperto. Anche i Navigli riaperti contribuirebbero (con la potenzialità di alimentare 7.000 alloggi secondo MM).

Ricordo che anni fa il Sindaco Tognoli offrì, tramite AEM, finanziamenti ai condomini che passassero dal gasolio al gas. Si potrebbe ripetere l'esperienza.

Quando il processo fosse completato l'aria invernale milanese sarebbe uguale a quella estiva, un punto più avanzato per partire verso ulteriori sviluppi.