

19 giugno 2016_Ammministrative_Ballottaggio Milano

Mobilità sostenibile: in questi ultimi 5 anni alcuni passi avanti sono stati fatti. Si poteva certamente fare di più, ma – considerando l'immobilità ottusa dei decenni precedenti - una cosa è certa: non si deve tornare indietro!

Area C, zone 30, mobilità condivisa, sviluppo del trasporto pubblico, ma anche la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e la formalizzazione della Città Metropolitana, sono parte di un percorso di cambiamento anche culturale che deve essere perseguito senza incertezze.

Bisogna che la nuova Amministrazione vada avanti con competenza, convinzione e tenacia. La scelta di domenica dirà quale direzione prenderanno Milano e Città Metropolitana.

Abbiamo letto il programma di ciascun candidato Sindaco al ballottaggio e abbiamo confrontato il capitolo che più ci interessa, quello della mobilità, provando a fare un accorpamento per temi. Riportiamo qui di seguito solo alcuni punti dei rispettivi programmi, che secondo noi mettono in luce le differenze di visione dei due candidati al ballottaggio.

(consapevoli che la raccolta qui presentata non è esaustiva né dei temi collegati alla mobilità - trasporto pubblico, trasporto su ferro in generale, integrazione tariffaria, sicurezza, etc.- né della trattazione sviluppata nei programmi)

L'approccio dei due candidati è molto diverso, a partire dal titolo del capitolo.

Stefano PARISI
MOBILITÀ E INFRASTRUTTURE
da pag. 19 a pag. 24
<http://www.stefanoparisi.it/programma-politico-parisi.html>

Beppe SALA
1- UN GRANDE PIANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE
da pag. 25 a pag.31
<http://www.beppe-sala.it/wp-content/uploads/2016/03/programma-beppe-sala-completo-web.pdf>

TRAFFICO PRIVATO

PARISI

Il traffico va fluidificato, non rallentato attraverso regole oscure e impossibili da rispettare.

Nonostante oltre metà degli spostamenti a Milano avvengano in auto, gli investimenti in progetti per migliorare la viabilità e mantenere le strade sono assenti o inadeguati. A titolo di esempio, la **giunta uscente ha ridimensionato la gronda nord e ha cancellato la gronda sud**. Viceversa, il 25% del bilancio del Comune viene speso per subsidiare il trasporto pubblico, che è largamente in perdita (la bigliettazione copre circa metà dei costi operativi).

Riequilibrare il rapporto tra gli investimenti e le spese per il trasporto pubblico con gli investimenti e le spese per la **mobilità individuale**, facendo di Milano la prima città europea amica delle nuove automobili (elettriche e a guida automatica).

Realizzazione di **infrastrutture di collegamento** est/ovest nella periferia Nord di Milano.

Attivazione di un sistema integrato di **segnalazione delle migliori vie di accesso a Milano** in modo intelligente segnalando la via di accesso meno congestionata (tunnel Gattamelata, Corvetto, via Fermi) e di tutti i posti disponibili dei parcheggi sotterranei privati e convenzionati.

SALA

In generale, rimane centrale l'**obiettivo di ridurre la dotazione di auto per abitante** (oggi è di 50 auto ogni 100 abitanti; circa 700 mila auto; in tre anni, il parco auto si è ridotto di 38 mila unità, a fronte di aumenti registrati in altre città, come Torino e Verona; le metropoli europee comparabili a Milano sono attestate a 30-35 auto per abitante). **Ridurre il numero di auto, in definitiva, significa più vivibilità, meno traffico e meno occupazione di spazio pubblico.**

SOSTA

PARISI

Aumento dei parcheggi in corrispondenza dei punti di maggiore afflusso in città.

Aggiornamento del fabbisogno di parcheggi, anche come leva per la riqualificazione di aree della città a costo zero per l'Amministrazione.

SALA

Sarà indispensabile definire, in collaborazione con Città Metropolitana e i Comuni di prima cintura, una **pianificazione della sosta veicolare privata di corrispondenza con le principali radiali di ingresso in città.**

Anche la sosta su strada è un tema centrale della città del futuro. Occorre **superare la gestione attuale della sosta, non adeguata all'obiettivo della riduzione del numero di auto circolanti.** Ciò deve essere accompagnato da opere di riqualificazione degli spazi pubblici e di velocizzazione del Tpl. Va proseguita l'esperienza degli accordi con i gestori dei parcheggi sotterranei, per rendere conveniente la sosta breve e di lunga durata, potenziando anche le convenzioni per i residenti.

AREA C

PARISI

L'Area C ha ridotto gli ingressi di veicoli privati in una porzione ridottissima della città, inferiore al 5% della superficie comunale, che già non risultava quella più congestionata al momento dell'introduzione del provvedimento. I dati pubblicati non sono inoltre in grado di dimostrare che i minori ingressi abbiano determinato un'equivalente riduzione della circolazione all'interno dell'area, e neppure che non abbiano determinato uno spostamento della congestione nell'area immediatamente esterna alla medesima. Infine, l'Area C ha abbandonato la dimensione ambientale della tariffazione che era stata positivamente introdotta col precedente esperimento dell'Ecopass. Nel complesso, l'Area C può essere considerata un successo mediatico, ma **deve invece essere considerata un insuccesso tecnico qualora osservata dal punto di vista della sola regolazione del trasporto.**

Studio di **soluzioni alternative o integrative all'Area C**, che contemplino:
o il decongestionamento di aree meno centrali, ma ugualmente trafficate, della città;
o la dimensione ambientale della tariffazione, già prevista dal modello Ecopass;
o la previsione di deroghe per le fasce di popolazione con difficoltà economiche che hanno la necessità di recarsi in centro in orari specifici della giornata.

SALA

È patrimonio della città e la sua efficacia va accresciuta nel tempo. Ora è necessario allargare il campo di gioco, ponendoci nell'ottica della città metropolitana, dalla quale ogni giorno entra la maggior parte delle auto che circolano in città. La Low emission zone (Lez) in entrata in città, che controlli l'ingresso dei mezzi inquinanti, privati e commerciali, è un primo passo. L'obiettivo è ridurre significativamente il numero di auto che entrano ogni giorno a Milano grazie all'aumento delle alternative disponibili.

MODERAZIONE DELLA VELOCITÀ

PARISI

Fluidificazione del traffico veicolare attraverso una differente organizzazione della rete stradale cittadina: sincronizzazione dei semafori su velocità standard dei veicoli al fine di favorire un utilizzo omotachico (ciascuno con la propria velocità *ndr*) delle strade principali.

SALA

Altro tema centrale in materia di mobilità è la velocità. In questi anni, per **umentare la vivibilità e ridurre la velocità** sono state pedonalizzate molte aree, sono cresciute le **zone a velocità limitata** e sono aumentate le contravvenzioni per eccesso di velocità. Nel complesso, rispetto al 2011, tutti gli indicatori relativi alla mobilità in città sono migliorati.

La scelta di campo da fare, lo sguardo da assumere per i prossimi anni è **la priorità ai pedoni**. Le zone 30 e le piste ciclabili funzionano quando sono accompagnate da investimenti e qualità progettuali. La prospettiva futura è destinata a cambiare: **da "30", come un limite imposto, a "30" come programma di sostenibilità per la riduzione costante degli incidenti, l'attenzione e il rispetto reciproco tra tutti coloro che vivono la città.**

MOBILITÀ CICLISTICA

PARISI

L'attivazione di piste ciclabili è un fatto positivo, ma esse devono servire a incrementare la circolazione delle bici, non le statistiche sui chilometri di piste ciclabili in città. **Le piste ciclabili devono essere integrate e distinte dalle altre corsie stradali e pedonali**, non diventare corsie preferenziali per motocicli a motore.

Completamento e messa in sicurezza della rete delle piste ciclabili, privilegiando la realizzazione di un anello di mobilità lenta integrato da percorsi a raggiera che lo colleghino con il centro della città, chiedendo modifiche al codice della strada che permettano di evitare costose e inutili piste in sede protetta con calibro esagerato per senso di marcia.

SALA

La bicicletta può essere lo strumento principe della mobilità cittadina, come già accade in città europee simili a Milano per dimensioni e caratteristiche. Si può sviluppare la ciclabilità attraverso **diverse linee di azione**: migliorare la sicurezza partendo dalla coabitazione tra auto e bici nei quartieri a velocità ridotta; realizzare percorsi ciclabili, con adeguata pavimentazione, negli assi di penetrazione e nei percorsi di collegamento; creare infrastrutture per la sosta (bicistazioni per l'interscambio modale). Occorre anche rendere più facile il trasporto delle bici sui mezzi pubblici, incentivare l'uso della bici per gli spostamenti casa-lavoro, casa-scuola, stimolare la bikenomics e la logistica ciclabile. Una altra sfida sarà rappresentata dalla lotta ai furti di biciclette, cooperando con le forze dell'ordine e i negozianti. Un tema specifico riguarda le nuove generazioni, che vanno abituate a muoversi in città mediante forme di mobilità alternativa all'auto. Occorre mettere a punto e attuare un piano per la mobilità scolastica, che punti alla protezione delle fasce deboli dai rischi di incidente e dall'esposizione agli agenti inquinanti. Serve pertanto moltiplicare le esperienze di Pedibus, di accompagnamento dei bambini a scuola in bicicletta e dei corsi per la sicurezza stradale per bambini e ragazzi.

Mobilità è cultura. Le nuove generazioni vanno abituate alla consapevolezza che muoversi non è un atto individuale, ma collettivo, in una comunità che è la città. Formazione, educazione alla mobilità sostenibile per tutti i bambini milanesi che parta dalle scuole e si diffonda nelle nostre strade: moltiplichiamo i corsi di educazione stradale, le esperienze di Pedibus, l'accompagnamento dei bambini a scuola a piedi e in bicicletta, le scuole car-free e tutte le iniziative utili a una nuova generazione sostenibile, abituata a pensare a una città in cui l'auto non sia uno strumento indispensabile. Cultura significa pensare ad una città dove mezzi diversi convivono, annullando i conflitti.

Rispetto delle regole. La mobilità è sicura ed efficiente se le regole sono rispettate. Solo così si supera la conflittualità in strada. Il ruolo fondamentale è della polizia locale, che deve tornare nelle strade e nei quartieri, con un incremento significativo del controllo, in particolare della sosta selvaggia e di tutti i comportamenti che rendono meno sicure le strade e più lenta la mobilità cittadina. Strade sicure significa meno incidenti, soprattutto per pedoni, ciclisti e utenze deboli, con l'approccio della "vision zero".

Milano sempre più amica delle biciclette. L'obiettivo nel quinquennio è che il 20% di tutti gli spostamenti siano fatti in bici, raddoppiando il dato attuale. Per ottenere questo risultato bisogna lavorare su più fronti: bicistazioni nei nodi di interscambio; la visione di una "città 30" nei quartieri; percorsi tra loro connessi dove le biciclette si sentano sicure di circolare; la puntuale manutenzione stradale, soprattutto dei tratti più pericolosi; la sistemazione del pavé e la rimozione dei binari non utilizzati. Una città ciclabile è una città sostenibile, dove inquinamento e incidenti si abbassano e la qualità della vita cresce in tutti i suoi aspetti.

CITTA' METROPOLITANA

PARISI

n. 5 citazioni in tutto il documento (88 pagine) di cui 1 nel capitolo

Ideazione e realizzazione, con tutti i soggetti e gli stakeholders interessati alla mobilità di Milano (Ferrovie Nord, Trenitalia, ATM, BikeMi, Car2Go, Enjoy, ecc.), di un sistema di tariffazione e bigliettazione integrata a livello di **città metropolitana**.

SALA

n. 61 citazioni in tutto il documento (133 pagine) di cui 5 nel capitolo

I due orizzonti da considerare sono il Pums e la Città Metropolitana. **Ampliare l'orizzonte alla Città Metropolitana significa prendere coscienza dei problemi da risolvere fuori dai confini comunali:** se in città il 60% degli spostamenti avviene con il Tpl, chi vi entra lo fa con l'auto nel 60% dei casi. Questo impatta enormemente sulla mobilità della città ed è **compito del Comune coordinare le strategie di Città Metropolitana, Regione e Agenzia di Bacino**.

OBIETTIVI MISURABILI

PARISI

Monitoraggio in tempo reale dei flussi di traffico cittadino, tramite l'adozione di un esteso sistema di sensori di rilevazione che sia in grado di attivare interventi tempestivi a fronte di ingorghi e problematiche di circolazione stradale.

SALA

Il Pums traccia obiettivi chiari: mobilità sostenibile, sicurezza negli spostamenti, qualità ambientale ed efficienza dei servizi. Lo fa con dati misurabili che possono diventare il parametro da raggiungere: **migliorare del 10% i tempi di percorrenza** del Tpl, tendere alla "vision zero" per gli incidenti stradali, **arrivare al 20% della quota di mobilità ciclabile** (oggi al 6%), **ridurre il livello delle emissioni inquinanti** (atmosferiche e acustiche), **far crescere lo spazio pubblico a disposizione dei pedoni e della mobilità attiva**.

VISIONE

PARISI

Nella Milano che vogliamo, **le persone sono libere di spostarsi in modo rapido**, efficiente e sostenibile. Una città vivibile è una città in cui tutti possano contare su un sistema di trasporti esteso, intelligente e integrato: in cui **le diverse opzioni di mobilità non siano 'rivali' tra loro**, ma concorrenti per raggiungere un unico obiettivo: il miglioramento della vita dei milanesi.

Lavoriamo per una città **in cui utilizzare la propria auto non sia vietato**, ma nella quale **il trasporto pubblico sia conveniente, per i tempi e per i costi**. In cui trasporto pubblico non significhi gestito dal pubblico, ma rivolto al pubblico.

SALA

Per Milano la mobilità è un tema centrale: spostarsi in città significa collegare quartieri, case, uffici, scuole e servizi; significa consumo del tempo e dello spazio. **Una mobilità che funziona in modo sostenibile è la condizione per una città che si sviluppa e cresce**. In questi cinque anni, molto è stato fatto: è stato ridotto il traffico, sono state introdotte nuove forme di mobilità condivisa, la velocità media del trasporto pubblico è aumentata. **Migliorare la mobilità significa anche tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini, salvaguardare lo spazio pubblico, accrescere la vivibilità della città, garantire l'equità**.

La scelta di campo da fare, lo sguardo da assumere per i prossimi anni è **la priorità ai pedoni**. (...). Nella **logica della riduzione delle auto in città**, occorre pensare a incentivi economici (sconti) per chi demolisce la propria auto e opta per l'abbonamento al trasporto pubblico e al bike sharing.

Per noi, il prossimo Sindaco della Città Metropolitana dovrà avere una visione di città nuova, contemporanea e rispondente al bisogno sempre più sentito e necessario di vivibilità, benessere e salute, una *città per le persone*, e dovrà essere in grado di attuarla senza incertezze e con coraggio perchè, diversamente, la *Milano città europea* tanto sbandierata resta solo uno slogan.

Guia Biscaro
presidente
FIAB Milano Ciclobby

per chi fosse interessato, segnaliamo le risposte dei Candidati Sindaco alle 12 domande sui temi di mobilità e ambiente, preparare dai nostri amici e colleghi Genitori Antismog
<http://www.genitoriantismog.it/articoli/news/2016/05/12-domande-sindaco-risposte>