

**VIA VIA
LIBERA!
LIBERA!**

A green line-art map of a city street grid, likely representing a city like Rome, is overlaid on the background. The lines are thin and form a complex network of streets and blocks.

***Il comunicato
stampa***

19 maggio 2024

MILANO. 64 MILA AUTO IN SOSTA IRREGOLARE IN UNA NOTTE, UNA SUPERFICIE PARI A 32 VOLTE PIAZZA DUOMO: È IL DATO EMERSO DA 'VIA LIBERA', A CUI HANNO PARTECIPATO OLTRE 2 MILA PERSONE

“Il Comune deve affrontare il problema perché si tratta di spazio pubblico sottratto alle persone” dicono gli attivisti e le attiviste. Le zone più critiche: Buenos Aires, Città Studi, Villapizzone, Selinunte, XXII Marzo, Bande Nere

Milano, 19 maggio 2024 - Sono 63.990 le automobili in sosta irregolare contate giovedì 16 maggio, dalle 18 all'una di notte, da oltre di 2 mila persone, divise in 800 squadre che hanno battuto strada per strada tutte le 3.873 vie di Milano per VIA LIBERA, la grande iniziativa di partecipazione attiva organizzata da “Sai che puoi?”, un evento senza precedenti nel mondo, che ha l'obiettivo di chiedere il rispetto dello spazio pubblico a Milano.

Su 64mila auto 37 mila auto erano in sosta irregolare in carreggiata (in doppia fila, su strisce pedonali, agli incroci), quelle sul marciapiede circa 15mila, quelle sulle aree verdi, per esempio sotto gli alberi, più di 11mila.

64 mila auto parcheggiate corrispondono a 32 volte piazza del Duomo o 77 campi da calcio

Per il Comune di Milano si tratta di un mancato introito di un minimo di 5,3 milioni di euro in una sola notte, se calcoliamo 84 euro di multa per divieto di sosta per 64 mila auto. Con questi soldi sarebbe possibile finanziare 134 mila abbonamenti mensili al trasporto pubblico (calcolando 40 euro di abbonamento mensile), o circa 6 mila rette annuali di asili nido (calcolando una retta mensile di 300 euro).

Nelle prossime settimane i risultati verranno restituiti in mappe facilmente consultabili, mettendo in relazione il dato ottenuto con altre caratteristiche della città. In attesa dell'analisi più di dettaglio, ecco le strade e i NIL (Nuclei di Identità Locale) dove la situazione della sosta irregolare è tra le più critiche:

Strade

Via Ricciarelli: 220 auto in sosta irregolare su marciapiede a fronte di 0,74 Km di lunghezza della via, corrispondenti a più di 1881 mq di area del marciapiede occupata.

Viale Campania: con 454 auto in sosta irregolare su parterre alberato a fronte di 1.16 km di lunghezza della via (spartitraffici con parterre completamente ricoperti da automobili), oltre ad automobili completamente in mezzo agli svincoli dello spartitraffico.

Via Giambellino: con 307 auto in sosta irregolare su carreggiata a fronte di 3,19 Km di lunghezza della via, corrispondenti a circa un auto in sosta irregolare ogni 10 m.

NIL

Buenos Aires: con circa 3.260 auto in sosta irregolare

Città Studi: con circa 3.065 auto in sosta irregolare

Villapizzone: con circa 2.260 auto in sosta irregolare

Selinunte: con circa 1.980 auto in sosta irregolare

XXII marzo: con circa 1.930 auto in sosta irregolare

Bande Nere: con circa 1.850 auto in sosta irregolare



“Il dato emerso dalla mappatura è spaventoso, - **dichiarano Bianca Uberti Foppa e Alberto Gianera, di “Sai che puoi?”** - soprattutto considerando che è stata scelta una fascia oraria per realizzare VIA LIBERA che chiaramente sottostima il fenomeno, che è maggiore nelle fasce diurne, ma che ha consentito la massima partecipazione possibile delle persone. Quindi, possiamo considerare 64 mila auto come il dato minimo di veicoli in sosta irregolare che si trovano ogni giorno a Milano. È straordinario il grande entusiasmo con il quale le persone hanno risposto a VIA LIBERA, non solo in termini di partecipazione numerica. Abbiamo ricevuto centinaia di messaggi di persone che dopo aver partecipato ci hanno detto che era da più di 10 anni che a Milano non si sentivano parte di un momento così straordinario e collettivo, che hanno sentito finalmente di essere parte viva e attiva della città. Ora il Comune di Milano si trova di fronte a una scelta: continuare ad affrontare il problema con strategie e risorse chiaramente insufficienti per risolverlo, oppure prendere atto del dato e della grande comunità di persone che chiedono una trasformazione della città e predisporre un piano coraggioso, inclusivo e giusto per avviare un grande cambiamento comportamentale e infrastrutturale. Se prenderà questa seconda strada, noi e tutte le oltre 2 mila persone di VIA LIBERA saremo le migliori alleate possibili di questo cambiamento.”

Anche le bambine e i bambini hanno mappato le aree vicino alle scuole. Sono state infatti oltre 50 le squadre di bambine e bambini che - con i loro genitori - hanno partecipato a “Mappa Marmocchi” il gioco preparato dalle attiviste e dagli attivisti di “Sai che puoi?” insieme a Streets for Kids e Massa Marmocchi. La voce degli utenti fragili della strada, infatti, è molto importante da far sentire perché rappresenta quella che più di tutte subisce conseguenze negative in termini di sicurezza e vivibilità dal grande problema della sosta irregolare.

QUAL È IL PROBLEMA DELLA SOSTA IRREGOLARE

Perché, quindi, così tante persone sono scese in strada?

Le auto in sosta irregolare, che invadono marciapiedi, aree verdi e carreggiata rappresentano un grave problema di:

- sicurezza stradale: riducendo spesso la visibilità agli incroci e agli attraversamenti pedonali
- di impatto sulle politiche di mobilità della città: l'eccessiva disponibilità di parcheggio determina un utilizzo eccessivo dell'auto privata,
- di uso improprio dello spazio pubblico, oltre che di danno agli alberi e danni erariali alle casse dell'amministrazione.

Non solo, la sosta irregolare è una questione di giustizia sociale e rispetto verso le categorie più fragili della società, che in grandi aree urbane, come Milano, non possiedono automobili, al contrario di fasce più abbienti della popolazione. Le auto che occupano i marciapiedi, ad esempio, non permettono ad anziani, bambini e persone con disabilità di muoversi in sicurezza, spesso infatti costretti a camminare sulla strada a causa di difficoltà di accesso agli scivoli appositi e della riduzione significativa dello spazio pedonale impropriamente occupato. In questo senso le politiche che non affrontano seriamente il problema dei parcheggi abusivi favoriscono un ambiente urbano ostile, dove gli interessi di pochi automobilisti prevalgono sui diritti dei molti cittadini che desiderano uno spazio pubblico accessibile, sicuro e inclusivo.



QUALI SONO LE POSSIBILI SOLUZIONI

“Il primo pensiero di fronte a questi dati spaventosi potrebbe essere quello di dire ‘servono più parcheggi!’ spiegano gli attivisti e le attiviste di ‘Sai che puoi?’ - ma, ancora una volta, serve andare a vedere i dati e serve conoscere la teoria delle politiche di mobilità urbana. Milano è una delle metropoli europee con la più grande disponibilità di parcheggi in strada (300 mila posti, corrispondenti a 22 parcheggi ogni 100 abitanti, contro i 7 parcheggi di Barcellona e i 6 parcheggi di Parigi) e - di conseguenza - con i più alti tassi di motorizzazione (50 auto ogni 100 abitanti, a Parigi sono 25, a Barcellona 36). È anche l'unica grande città europea dove il pass sosta residenti viene concesso gratuitamente: questo fa sì che siano stati rilasciati più di 400 mila pass sosta per residenti, a fronte di 300 mila posti auto su strada. E questi dati ufficiali non contemplano neanche l'enorme mole di sosta irregolare tollerata. La mobilità è una scienza che ha una forte componente comportamentale: le persone scelgono di muoversi nella modalità che la disponibilità di infrastruttura e le tariffe rendono più conveniente. Più ci sono parcheggi regolari a basso costo - e più è alta la disponibilità di parcheggio irregolare tollerata e molto raramente sanzionato - e più le persone compiranno l'automobile privata e sceglieranno di usarla anche quando non ne hanno bisogno, contribuendo a traffico, congestione, inquinamento e impatto negativo sulla salute delle persone. Così facendo, inoltre, si rende meno conveniente il trasporto pubblico, i cui conti soffrono per la scarsa quantità di utenza, le cui corse vengono rallentate dalle automobili in doppia fila (ogni giorno a Milano 5 mezzi pubblici vengono bloccati)”.

LA RICHIESTA DI ATTIVISTE E ATTIVISTI

La richiesta rivolta al Comune di Milano è quella di comporre un piano complessivo per la restituzione dello spazio pubblico alla persone, che affronti contemporaneamente quattro aspetti:

1. La dimensione culturale: per spiegare alle persone che la sosta irregolare impatta negativamente sul benessere di ogni persona e che nelle città il diritto inviolabile che esiste è quello al benessere e alla salute, e non al possesso ad ogni costo dell'automobile privata. La comprensione è il primo passo per la modifica spontanea del comportamento.

2. La dimensione infrastrutturale: prevedendo l'installazione massiccia e progressiva di infrastrutture poco costose (come paletti e doppi cordoli) che impediscano fisicamente la sosta irregolare su marciapiede, aree verdi e in prossimità di incroci e strisce pedonali.

3. La dimensione dei controlli: incrementando il numero di vigili / ausiliari della sosta / altro personale deputato al controllo e all'eventuale sanzione della sosta irregolare. In una funzione che non sia punitiva quanto disincentivante. Se pensiamo che in tutto il 2022 la Polizia Locale ha emesso un totale di 85 mila sanzioni per sosta su marciapiede e 13 mila su aree verdi viene una media rispettivamente di 232 e 37 al giorno, a fronte delle 15 mila e 11 mila auto rilevate in una sola “fotografia” (neanche in una giornata intera) con Via Libera.

4. Il rafforzamento delle alternative: incrementando frequenza e capillarità del servizio del trasporto pubblico a tutto le ore, aumentando le aree pedonali, allargando i marciapiedi, pianificando e costruendo una rete ciclabile continua e progettata secondo gli standard moderni, promuovendo e favorendo il car-pooling per chi non ha alternative, coinvolgendo i mobility manager delle aziende.

Tale piano deve procedere per priorità, differenziando soluzioni e situazioni, tenendo come stella polare la giustizia sociale e prevedere anche una riduzione complessiva della disponibilità di sosta regolare su strada.



COME NASCE L'IDEA DELLA MAPPATURA E COME È STATA ORGANIZZATA

È da oltre due anni che le attiviste e gli attivisti di “Sai che puoi?” anche con la rete “Città delle persone” si interrogano su come aumentare la consapevolezza della comunità milanese, e di conseguenza la percezione di urgenza da parte del Comune, su un problema che affligge la nostra città da decenni. Organizzare un evento partecipato, dal basso e diffuso è sembrata la soluzione più efficace per farlo. In sole tre settimane si sono registrate più di 800 squadre e la città è stata divisa in oltre 500 “poligoni” per creare zone omogenee da mappare a piedi o in bicicletta. Tramite un algoritmo programmato ad hoc, le squadre sono state assegnate alle aree, in base alle preferenze di zona indicate in fase di iscrizione. Tecnicamente, il conteggio delle automobili è avvenuto grazie a una web-app sviluppata dalle attiviste e dagli attivisti di “Sai che puoi?”. Ogni squadra è entrata nella web-app con le proprie credenziali e ha visto l'elenco delle vie che doveva mappare, assegnatole con un algoritmo in base alle preferenze indicate in fase di iscrizione. Entrando in ogni via, ha potuto inserire il conteggio delle auto in tre categorie: marciapiede, carreggiata, area verde. Le vie completate si sono colorate di verde sulla mappa, lasciando evidenziate in rosso quelle che ancora rimanevano da mappare. In parallelo, il sistema centrale ha elaborato in tempo reale tutti i dati, restituendo delle ‘dashboard’ su mappa che consentivano di vedere le aree ancora da mappare, direttamente dalla “parking room” (cioè il centro di coordinamento allestito presso la birreria Linearetta, con 5 schermi e 10 computer). Per riuscire a coprire il 100% delle vie della città, sono stati utilizzati due metodi ulteriori:

1) Non appena si finiva di mappare il proprio gruppo di vie assegnato, a ogni squadra veniva chiesto sull'app se erano disponibili a mappare un'altra area nelle vicinanze. Dalla “parking room” le attiviste e gli attivisti verificavano quindi le aree ancora da fare nelle vicinanze e le assegnavano alla squadra, che poteva così proseguire immediatamente nella mappatura.

2) Una “squadra speciale” di 10 attiviste e attivisti della rete di “Città delle persone” e delle tante realtà tra la compongono che, muovendosi agilmente in bicicletta, è stata deputata a mappare direttamente le aree più lontane/estese della città.

I DATI RACCOLTI

Una premessa importante: il dato raccolto costituisce “solo” una fotografia della situazione della sosta irregolare su spazio pubblico all'interno di una certa fascia oraria (ore 18-22) che è stata scelta per massimizzare la partecipazione delle persone, ma che comprende la fascia oraria in cui si registrano maggiori spostamenti e congestione (ore 18-19) e quindi minor sosta, nonché quella (ore 19-22) in cui le auto dei residenti fuori Milano (ogni giorno entrano a Milano da fuori più di 600.000 auto) hanno già lasciato la città. Il dato è quindi sicuramente sottostimato, rispetto sia al totale delle auto in sosta irregolare in tutta la città nell'intera giornata, sia rispetto al totale delle potenziali infrazioni per divieto di sosta: la mappatura si è concentrata sullo spazio ingiustamente occupato e non sul verificare pass residenti / non residenti, occupazione indebita di posti auto per disabili etc.



il totale di auto private

63.990 TOTALE NUMERO DI AUTO IN SOSTA IRREGOLARE:

36.778 su carreggiata

15.673 di cui su marciapiede

11.539 di cui su area verde

i km percorsi

1.710 km KM DI VIE MAPPATE

il numero di vie

3.873 NUMERO DI VIE MAPPATE

lo spazio pubblico sottratto

547.114 mq
METRI QUADRI DI SPAZIO PUBBLICO OCCUPATO

76,6 volte l'area di un campo di calcio a 11

32,2 volte l'area di piazza del Duomo

364.743 km km di piste ciclabili (1.5m di larghezza)

le risorse per la collettività

€ 5.375.160,00 VALORE ECONOMICO MINIMO DELLE
SANZIONI (84€/multa per sosta irregolare)

134.379 numero di abbonamenti mensili gratuiti al TPL (€40 cad)

428 nuove aree gioco per bambini (€50.000 cad)

5.955 rette annuali di asilo nido (€300/mese cad)

In una sola sera!



VIA LIBERA nasce ed è coordinata da “Sai che puoi?” con il contributo di molteplici organizzazioni e persone di tutta la città. In particolare, la Fondazione Mobilità in Città ha contribuito in maniera determinante per l’approccio scientifico e l’analisi dei dati.

Le altre realtà che hanno aderito sono: Genitori Antismog, Massa Marmocchi, Clean Cities Campaign, Cittadini per l’Aria, Legambici Milano, Associazione Culturale Pediatri, Movimento Diritto dei Pedoni, Milano in Bicicletta, Strada per Tutti, Associazione Bodio Guicciardi, WAU! Milano, Giardini in Transito – Giardino Comunitario Lea Garofalo, Fiab Milano Ciclobby, La Prima Traccia, Ciclofficina Ruota Libera, Circolino Fané, Reteambiente Circolo Legambiente, Polisportiva TRI, Wild Tee, CICLISTE PER CASO ASD, FacciamoLargo, Equilibrio Urbano Milano ASD, Agenda Verde, Up2You srl Società Benefit, Genitori Attivi, SciGas gruppo d’acquisto solidale, GS Corsera ASD

“Sai che puoi?” è una campagna di mobilitazione nata a Milano nel 2021 che vuole realizzare una città più giusta e più collaborativa. Fanno parte di “Sai che puoi?” tante persone attiviste volontarie che si occupano anche di democraticità, sicurezza e vivibilità dello spazio pubblico. “Sai che puoi?” è un’organizzazione aperta alla collaborazione di tutta la città: attiviste, associazioni, realtà ed è tra le realtà promotrici della piattaforma “Città delle persone”.

Ufficio stampa ‘Sai che puoi?’

Ilaria Bartolozzi

348.0016900

bartolozzi.ilaria@gmail.com

www.saichepuoi.it/vialibera

