

Milano, 17 ottobre 2016

Commenti al documento:

**AZIONI PER MIGLIORARE LA MOBILITA' NELLA CERCHIA DEI BASTIONI
RIDUZIONE DELLA CONGESTIONE DOVUTA AI CANTIERI DI M4
Milano, 6 ottobre 2016**

Nel documento pubblicato dal Comune di Milano il 6 ottobre 2016 "Azioni per migliorare la mobilità nella Cerchia dei Bastioni - riduzione della congestione dovuta ai cantieri di M4" si legge che *a fronte della apertura dei cantieri necessari alla costruzione di M4, si propongono interventi mirati al centro storico per:*

- fluidificare la circolazione di tutti i mezzi di trasporto;
- diminuire il numero dei veicoli che transitano e sostano nel centro storico;
- ridurre l'impatto delle ore di punta;
- favorire i percorsi tangenziali ed esterni ad Area C;
- agevolare la mobilità dei residenti in Area C;
- incrementare la velocità del trasporto pubblico

FIAB Milano Ciclobby condivide questa visione e sosterrà le scelte che l'Amministrazione vorrà apportare per perseguire questi obiettivi.

L'amministrazione cittadina, conscia che molte di queste scelte scontenteranno alcune categorie, dovrà agire con determinazione, poiché l'efficacia degli interventi sarà evidente e positiva **per tutti** solo se essi verranno perseguiti con rigore, senza incertezze, comunicando e monitorando i vantaggi complessivi per la cittadinanza e mantenendo con chiarezza e coerenza la visione finale a cui questi interventi tendono.

Nello specifico degli interventi indicati nel documento citato, qui di seguito si indicano alcuni punti che ci paiono andare nella giusta direzione dei principi sopra espressi e altri che consideriamo invece in contrasto.

Sosteniamo i provvedimenti che porteranno alla **regolamentazione in fasce orarie prestabilite di carico e scarico merci nelle ZTL e nelle aree pedonali del centro.**

A tale proposito, deve anche essere incentivata la diffusione di consegna e trasporto merci con mezzi a trazione umana e assistita, mettendo gli operatori in condizione di viaggiare in maniera efficiente e in sicurezza, su strade libere, prive di sosta in seconda fila.

Siamo molto favorevoli alla **ridefinizione della sosta di superficie nel centro storico da realizzare attraverso la riduzione delle strisce blu e un migliore utilizzo dei parcheggi sotterranei esistenti.**

La proposta va nella direzione che noi auspichiamo di un alleggerimento del traffico e di una ridefinizione dello spazio pubblico che deve essere sempre più sottratto ad un improprio utilizzo privato.

Non concordiamo con la decisione di continuare ad esentare **i veicoli elettrici e ibridi elettrici dal pagamento di Area C.**

Area C è nata come provvedimento di "congestion charge": pertanto i veicoli, ancorché elettrici, e quindi maggiormente virtuosi sul piano delle emissioni, contribuiscono alla congestione del traffico, occupando lo spazio nella stessa misura degli altri veicoli.

Pertanto, con riferimento all'utilizzo privato, sarebbe auspicabile che fossero sottoposti anch'essi ad una tariffazione di ingresso in Area C, eventualmente differenziando la tariffazione per gli altri mezzi meno "virtuosi", in modo da tenere conto anche delle dimensioni di ingombro dei veicoli; provvedimenti di questo tipo sarebbero funzionali ad una visione in prospettiva di un **centro car free**.

Siamo fortemente contrari alla decisione di creare nuovi stalli per le moto.

Chiediamo di contrastare l'aumento incontrollato degli scooter in centro storico, che invece viene incentivato con un simile provvedimento.

E' ben vero che le moto occupano meno spazio delle autovetture, ma un loro incremento senza controllo porta ad eguali conseguenze: sottrae spazio alle persone, crea inquinamento atmosferico, acustico e visivo, in tutto simile a quello automobilistico. Il fenomeno deve essere contenuto e contrastato e va governato, senza ulteriormente concedere a una politica di *laissez-faire*; in area C si deve privilegiare lo spazio per le persone, uno spazio che deve essere gradevole e di qualità.

Si chiede quindi che i nuovi stalli per le moto vengano previsti unicamente utilizzando gli spazi sottratti alla sosta delle autovetture, liberando finalmente i marciapiedi dalla loro presenza e sanzionando di conseguenza la sosta su di essi.

Chiediamo un chiarimento e una definizione della frase "*più spazi per la mobilità*".

A quale mobilità ci si riferisce? Riteniamo che la mobilità a cui si deve far riferimento nel centro storico sia quella leggera e sostenibile: persone a piedi, in carrozzina e in carrozzella, biciclette, cargo bikes, trasporto pubblico.

Altri tipi di mobilità (auto, scooter, autobus turistici) sono incompatibili nel centro storico di una città che voglia offrire ai propri cittadini un ambiente vivibile e di qualità e che ambisca a considerarsi innovativa e virtuosa.

Nel documento si prevede la "*eliminazione della corsia preferenziale Atm nel tratto di via De Amicis tra via Olona e via S. Vittore per consentire al traffico privato proveniente da corso Genova di entrare facilmente alla Milano Romana.*"

Sollecitiamo l'Amministrazione a volgere in positivo i disagi legati alla cantierizzazione di questa fondamentale parte di città, cogliendo questa irrinunciabile occasione per dare segnali che vadano a incidere sostanzialmente e in modo stabile su abitudini ormai insostenibili e antistoriche.

L'anello della circonvallazione dei Navigli, particolarmente in quel tratto, è ora più che mai estremamente congestionato: le corsie sono state ristrette, si sacrifica la corsia ciclabile in un senso, si elimina la preferenziale per il trasporto pubblico nell'altro, si creano strettoie e incolonnamenti, con conseguente inquinamento di tutti i tipi (atmosferico e acustico); il trasporto pubblico è rallentato, le biciclette non trovano spazi (e ci riferiamo anche alle due ruote intese come veicoli per trasporto merci); la qualità della vita degli abitanti, già difficile per i disagi connessi ai cantieri, viene ulteriormente aggravata: tutto questo perché non si interviene sul traffico privato motorizzato.

Per tutte queste ragioni chiediamo che questa Amministrazione, con coraggio e determinazione, dia un segnale deciso e lungimirante, e colga questa opportunità unica per Milano: contrastare con provvedimenti forti il traffico motorizzato privato non residenziale, cominciando da Area C, proprio cogliendo l'occasione data dai lavori per la realizzazione della M4.

guia biscàro

presidente FIAB Milano Ciclobby