

LA SALUTE E LA RIPRESA DEGLI SPOSTAMENTI

MILANO DIA L'ESEMPIO

Dove siamo

Le sfide della fase 2:

- 1) rimettere chi vive la città in grado di spostarsi al suo interno con tempi e modalità compatibili con gli orari lavorativi e familiari;
- 2) garantire il necessario distanziamento per ridurre il rischio di contagio;
- 3) tutelare la salute dei cittadini sia rispetto al contagio da COVID-19 e, in generale, da tutte le possibili patologie associate all'inquinamento, allo stress dovuto all'emergenza, alla mancanza di esercizio fisico, all'inquinamento acustico.

Si consideri che:

- a Milano si verificano ogni giorno oltre 900.000 spostamenti interni in auto
- La ripartenza della fase 2 senza contingentamento del traffico e la disattivazione di Area B e C determinerà l'incremento degli spostamenti interni in una misura che sarà di certo superiore a 1 milione/die
- il solo superamento dei limiti di legge del biossido di azoto (NO₂) comporta ogni anno a Milano la morte prematura di circa 600 persone¹;
- a queste si devono aggiungere le morti premature da polveri sottili (PM₁₀, PM_{2.5} e Ozono) e le malattie croniche collegate al e/o aggravate dall'inquinamento che sono ben di più;
- L'inadeguatezza delle modalità di trasporto all'interno di un'area urbana causa, per l'alterazione delle componenti ambientali causa (aria, rumore, ridotta attività fisica e verde) fino al 20% della mortalità complessiva e una quota rilevante di anni di vita malata.
- l'incremento del traffico automobilistico che deriverebbe dal timore di contagio per l'utilizzo dei mezzi pubblici renderà il trasporto di superficie più lento, allungando il tempo di permanenza delle persone sui mezzi, ed inefficiente, decretandone definitivamente la crisi degli spostamenti in città.

Come dice il Sindaco Sala è necessario abbandonare le rigidità, non arrendendosi a problemi apparentemente impossibili da risolvere: "Bisogna usare un po' di fantasia".

È possibile creare

una rete di itinerari ciclabili di ampiezza, portata e capillarità tale da far sentire, sin dalla riapertura del lock-down, i cittadini di Milano - anche quelli che mai avrebbero inforcato una bici - sicuri negli spostamenti in bicicletta, consentendo loro di muoversi senza inquinare.

la preferenziazione delle linee portanti del trasporto pubblico cittadino di superficie che renda i mezzi di superficie più veloci, offrendo un maggior numero di corse, pur mantenendo lo stesso costo di esercizio, meno affollamento e dunque un servizio migliore in corsie completamente dedicate e non in competizione con il traffico privato o commerciale.

LA PROPOSTA

¹ [Analisi](#) realizzata con sistema di IA dal Dott. Massimo Stafoggia del Dipartimento di Epidemiologia del Lazio sulla base dei dati della campagna di scienza partecipata NO₂ No Grazie di Cittadini per l'Aria onlus

Premesse tecniche:

- la distanza media degli spostamenti motorizzati entro Milano è dell'ordine di 4 km;
- Area B e Area C sono dotate, almeno in parte, di un sistema di controllo mediante telecamere;
- l'attuale chiusura delle scuole favorisce la riduzione della mobilità nell'ora di punta;
- il lock-down del Covid19 ha determinato l'attivazione dello smart working che favorirà la riduzione della domanda degli spostamenti anche alla ripresa delle attività;
- la prima e più vantaggiosa modalità di potenziamento del trasporto pubblico locale consiste nel dare ai mezzi pubblici la possibilità di circolare più velocemente e quindi fare più corse;
- la preferenziazione delle direttrici di TPL determina un incremento della velocità dei mezzi pubblici capace di incrementare il servizio del 30%;
- le app per le mobilità possono facilitare le scelte di spostamento in funzione delle indicazioni di traffico/affollamento sui diversi mezzi;
- ogni spostamento di mobilità attiva riduce in maniera corrispondente il numero degli aspiranti automobilisti, riducendo il traffico;
- sperimentare fino a fine ottobre (almeno) la mobilità dolce diffusa fornirebbe importanti elementi per la realizzazione di progetti diversi anche per il futuro quando riprenderanno le scuole.

Dove possiamo trovare la risposta?

NEL PUMS



Tavola 7.12 PUMS linee di TPL portanti TPL

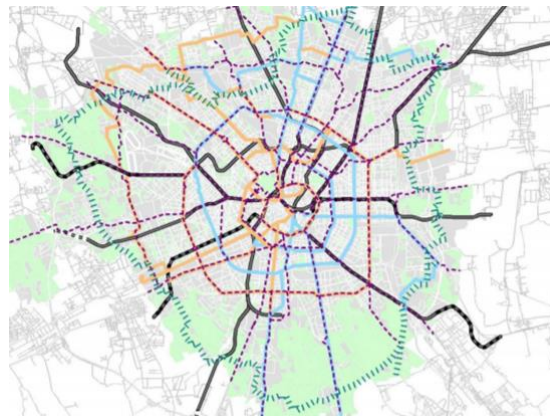
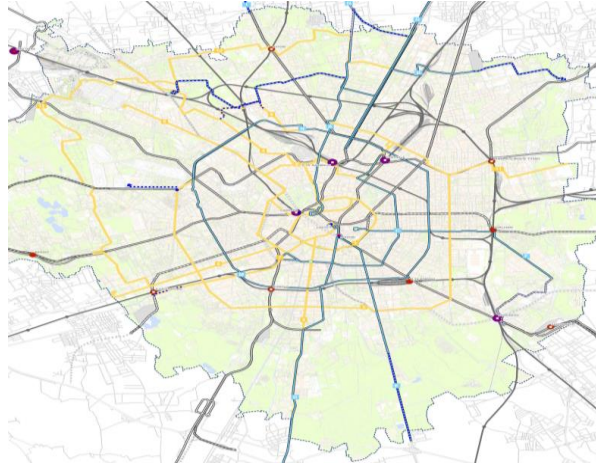


Tavola 7.34 PUMS Itinerari ciclabili prioritari e

1. **Attivazione all'interno del Comune di Milano di un divieto di circolazione con mezzo privato per residenti in Milano** salvo deroghe (disabilità, inaccessibilità del luogo di destinazione con altri mezzi). Chi ha necessità di usare l'auto potrà giustificarlo con autocertificazione ed essere sottoposto ai controlli già oggi vigenti per il controllo delle infrazioni dei divieti COVID.
2. **Garanzia degli spostamenti con mezzo privato per la mobilità di scambio**, per gli utenti dotati di autocertificazione ed impossibilitati a usare i mezzi di trasporto e/o lasciare l'auto nelle aree di interscambio. I controlli verranno effettuati in corrispondenza dei varchi Area B. Nei

parcheggi di interscambio e in altre aree create ad hoc vengono attivate stazioni di parcheggio/nolo bici creando una nuova opportunità economica. Le aziende sono incentivate ad offrire ai dipendenti bici e mezzi di mobilità attiva.

3. **Le direttrici indicate dal PUMS quali linee di forza del TPL** vengono **destinate in via esclusiva** alla mobilità attiva, bici, pedoni e alle corsie preferenziali del TPL. Queste direttrici, ove vige il **divieto di circolazione al traffico veicolare privato**, rappresenteranno nell'immediato la rete portante della ciclabilità e al contempo del potenziamento del sistema di TPL esistente. Su questi itinerari i controlli saranno compiuti dalle forze dell'ordine oggi impiegate per il controllo delle infrazioni dei divieti COVID. Le direttrici del trasporto pubblico coincidono in parte già con quelle della ciclabilità.



PUMS : TAVOLA 2

4. **Istituzione di città 30** con segnaletica ai varchi di Area B e comunicazione ai cittadini delle nuove regole di circolazione. Sono esclusi dal limite di velocità gli assi di scorrimento così classificati nel PGTU.
5. **Garantire l'uso corretto del TPL e in generale il distanziamento sui mezzi di TPL.**
6. **Attivazione di un sistema di una CTE**, Carta dei Tragitti Essenziali che, sulla falsariga della [ETC di San Francisco](#), consente a chi non può usare la bici e i mezzi pubblici per motivi di salute o altro di spostarsi in taxi all'interno della città utilizzando buoni del valore di 5€ che assicurano un tragitto del valore di 4 o 5 volte il valore nominale del buono.

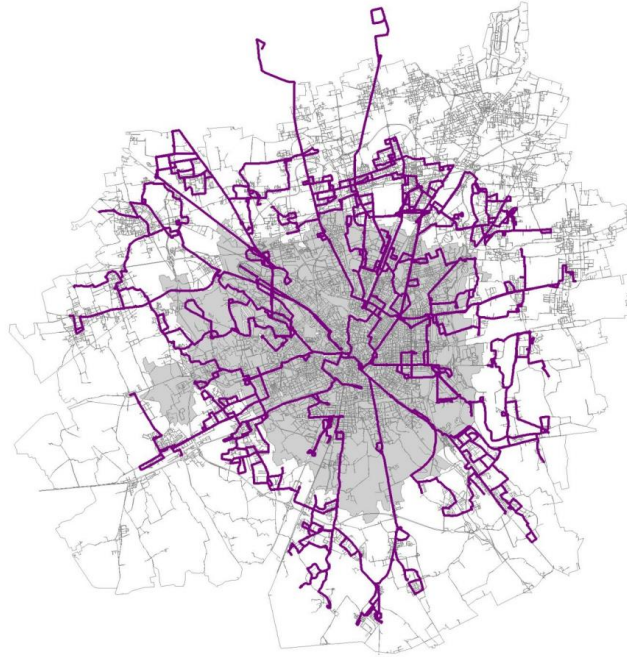
Opportunità e complessità

La complessità relativa a questa ipotesi riguarda la realizzazione della destinazione esclusiva degli assi portanti a ciclabile/TPL.

Gli itinerari della rete di forza (tav. 2 del PUMS), alleggeriti dalla presenza del traffico privato garantiscono l'efficientamento dell'offerta: maggiori frequenze = → maggiore offerta = → minore affollamento. Il provvedimento dovrà essere sostenuto dalla realizzazione del preferenziamento semaforico o onda verde.

In caso contrario la rete di superficie rischia di essere fortemente rallentata dal traffico non calmierato.

Figura 4.6 La rete di superficie del trasporto pubblico di area urbana



La nostra è una proposta di metodo. Il Comune potrà poi - se lo ritiene - ridefinire le direttrici. Si tratta di ridefinire le modalità per impedire gli accessi, la segnaletica, la comunicazione efficace delle nuove regole di circolazione e i sanzionamenti.

Dovrà essere definito un criterio di utilizzo del Trasporto Pubblico Locale nell'ora di punta collegato alla possibilità dei lavoratori di svolgere smart working: la circolazione in orario di punta potrebbe essere garantita a particolari categorie di servizi, es personale medico, dipendenti pubblici che svolgono attività in orari non procrastinabili. I fruitori del trasporto pubblico saranno dotati di autocertificazione valida comprovante l'aderenza alle regole definite. Raggiunto il limite di capienza stabilito gli autisti garantiranno la fermata solo per la discesa: per garantire il carico lungo tutta la linea verranno aumentati i capolinea in punti intermedi della linea.

Il provvedimento, che potrebbe con il supporto del Governo essere realizzato in molte delle maggiori città italiane, si accompagnerebbe **alla drastica riduzione della circolazione dei veicoli privati** derivante da riduzione della domanda e ad un incremento rilevante degli spostamenti a piedi e in bicicletta.

Il vantaggio del progetto consiste nel fatto che non sarà necessario realizzare progetti attuativi diffusi di percorsi, piste, corsie ciclabili o per il TPL. Il progetto risulta immediatamente attuabile perché da realizzare solo con segnaletica verticale e controlli.

La realizzazione di questa proposta **non comporta variazione nell'assetto dell'offerta di sosta**, cosa che si ritiene essere un grosso vantaggio dal punto di vista realizzativo in quanto, nell'immediato, consente la realizzazione di una nuova mobilità lasciando all'amministrazione il tempo di riformulare - come è indispensabile - le politiche della sosta e la progettazione definitiva della rete di ciclabilità e preferenziazione del trasporto pubblico.

