



GENITORIANTISMOG

MILANO 2020. STRATEGIA DI ADATTAMENTO

OSSERVAZIONI E CONTRIBUTI ALL'ELABORAZIONE DELLA STRATEGIA DI ADATTAMENTO PER LA CITTÀ DI MILANO PER CONTRASTARE LA DIFFUSIONE DELLA COVID-19

Indichiamo qui di seguito i nostri suggerimenti per le strategie, azioni e progetti indicate nel documento "Milano 2020. Strategia di adattamento".

MOBILITÀ

Chiediamo di:

- 1. mantenere e rafforzare gli strumenti di controllo della domanda:** ZTL, AreaC, AreaB, sosta tariffata sono strumenti insostituibili nel momento in cui occorrerà necessariamente contenere la domanda in eccesso rispetto alla capacità del sistema. Se infatti il taglio della domanda resterà affidato alla congestione, la capacità del sistema sarà ulteriormente ridotta rispetto alla sua potenzialità, in un contesto di grave scadimento dell'efficienza tecnico economica e della qualità ambientale della città.
A riguardo si suggerisce di mettere a punto **nuovi modi di utilizzo di tali strumenti**: ad esempio area B può essere usata per filtrare l'accesso sulla base di permessi/prenotazioni/crediti mobilità differenziati per i diversi profili di utenti, contingentando gli accessi e distribuendoli temporalmente; si possono poi applicare tariffe dinamiche, modulate in ragione della congestione ecc. Si tratta di applicazioni innovative che potranno essere utilizzate in futuro per potenziare l'efficacia di tali strumenti;
- 2. potenziare la lotta alla sosta illegale** anche (e finalmente) utilizzando tecnologie avanzate (street control). Tale azione riveste una particolare importanza in considerazione dell'impatto che la sosta illegale ha sui livelli di domanda, sulla riduzione dei percorsi 'parassiti' di ricerca sosta e sulla riduzione di capacità delle strade;
- 3. intraprendere azioni di tipo comunicativo per dissuadere dall'uso non essenziale dell'auto**, con particolare riferimento ai percorsi di breve e brevissimo raggio, i più diseconomici in assoluto, puntando su un aumento della consapevolezza della scarsità della risorsa spazio.
In linea teorica sarebbe possibile anche controllare i comportamenti attraverso l'uso delle scatole nere o app che registrano gli spostamenti, il cui uso potrebbe essere imposto a chi chiede di utilizzare la propria auto;



GENITORIANTISMOG

4. riconfigurare il servizio di **trasporto pubblico, concentrandolo su pochi assi forti e velocizzati**. La capacità di trasporto dell'attuale offerta subirà un ridimensionamento del 60/70%: non è tecnicamente, organizzativamente ed economicamente pensabile recuperare tale capacità solamente incrementando le corse o utilizzando mezzi più capienti. L'aumento di capacità dovrebbe pertanto basarsi sulla concentrazione delle linee in un minore numero di corridoi 'portanti', peraltro già ben identificati nel PUMS, dove sommare le risorse di più linee, inserire i veicoli a maggiore capacità disponibili e attuare meccanismi di forte protezione e preferenziazione. L'aumento delle distanze pedonali di accesso al sistema è un prezzo che si può ragionevolmente chiedere di sopportare. La domanda di spazio necessaria per proteggere/preferenziare il trasporto pubblico e la bicicletta dovrebbe poter essere recuperata anche a scapito dell'offerta di sosta che rappresenta, soprattutto in questa situazione emergenziale, l'uso in assoluto più diseconomico della risorsa stradale. Potrebbe essere utile individuare aree esterne dove offrire un servizio di ricovero per i veicoli dei residenti nelle zone/corridoi interessati dalle eventuali manovre di riduzione della sosta;
5. in considerazione del crollo di capacità del Servizio Ferroviario e della sparizione del car pooling e del conseguente fortissimo aumento della pressione delle auto in ingresso a Milano **identificare spazi ai margini di area B da destinare**, anche in via temporanea, come nella logica di EXPO, **a parcheggi di interscambio da collegare con percorsi ciclabili al centro**. A tal proposito si ritiene che rispetto all'ipotesi di attrezzarli con stazioni BIKEMI andrebbe nettamente preferito l'uso di biciclette pieghevoli di proprietà, anche incentivandone l'acquisto.

Ciclabilità

6. Sull'esempio di quanto fatto a Bruxelles, **istituire tutta AreaC quale "Zona Residenziale" con strade a limite di 20 km/h e precedenza a pedoni e ciclisti in strada**. E' un ambito già disciplinato dal Codice della Strada, realizzabile con una ordinanza del sindaco e apposita segnaletica e interesserebbe solo del 5% della superficie del territorio milanese.
Questa soluzione:
 - a. **Consente l'uso della carreggiata da parte dei pedoni** e così permettere il distanziamento fisico altrimenti impossibile visti i marciapiedi ridotti
 - b. **Agevola l'uso della bicicletta** e dei monopattini senza dover intervenire con infrastrutture.
7. **realizzare una vera rete ciclabile di emergenza costituita da almeno 150 km di percorsi continui** basata su:
 - a. **la creazione di una decina di assi radiali da 10-12 km**, che colleghino i comuni di prima cintura fino all'AreaC, sul modello Porta Venezia-Viale Monza;
 - b. **l'utilizzo delle circonvallazioni della 90-91 e della cerchia dei Bastioni** con la realizzazione di ciclabili in segnaletica su strada (senza ridurre la sezione dei marciapiedi) laddove non vi siano i controviali e riservando tutti i controviali alle bici.
 - c. **la creazione di una circonvallazione interna ciclabile** anche in senso orario allargando la preferenziale di 1 metro e mezzo e consentendo l'accesso a bici e monopattini;



GENITORIANTISMOG

Per soddisfare i requisiti di necessità e urgenza tutte le opere possono essere realizzate utilizzando la segnaletica di cantiere, in modo da agire con rapidità, economia e con la libertà di apportare modifiche/aggiustamenti anche in seguito.

Al fine di procedere rapidamente alla stesura di una rete ciclabile di emergenza così estesa, sull'esempio delle molte città europee che stanno procedendo in tale direzione, si propone la tipologia di corsia ciclabile in carreggiata con sosta a destra, consentita dal parere ministeriale M_INF-SISTRA_DIV2 prot.0005537-16.06.2017 con strisce tratteggiate e margine di 0,50m dagli stalli di sosta, non solo per brevi tratte, e valutata nel "Manuale di azione per la mobilità urbana post COVID-19 (RME)" con sezioni e foto di esempio (vedi Berlino).

Pur comprendendo la perplessità di realizzare una tipologia poco utilizzata in Italia (supposta pericolosità, difficile da proteggere dalla sosta abusiva ecc.), ma molto frequente negli altri paesi europei, si segnala che si tratta dell'unica tipologia realizzabile a basso costo, velocemente, e senza troppe complicazioni progettuali (spostamento stalli di sosta, conflitto coi musoni esistenti ecc.) e quindi utile per poter realizzare davvero in breve tempo una rete ciclabile d'emergenza continua ed interconnessa;

8. attraverso lo strumento della classificazione delle strade **prevedere l'istituzione di strade "F-bis", ad uso prettamente residenziale**, così da consentire la precedenza ai pedoni e ciclisti senza comunque precludere il transito veicolare in tutte quelle strade secondarie laterali agli assi principali (sul modello di Berlino, Vienna ecc.).

Questo è particolarmente importante nei dintorni degli istituti scolastici per garantire spazi adeguati in orario di entrata/uscita, nonché agevolare l'uso di mezzi sostenibili nel raggiungere la scuola e la mobilità in autonomia degli alunni (per le altre misure a favore della mobilità scolastica si veda sotto);

9. **garantire le connessioni ciclabili in ambito sovracomunale**, almeno con i comuni di prima cintura, in quanto come suggerito al governo e ottenuto dal sindaco Giuseppe Sala pensiamo che venga dato grande impulso alle bici a pedalata assistita che consente a tutti di coprire distanze di 10-15 km per tratta, e quindi raggiungere facilmente la città dall'hinterland e viceversa.

Mobilità scolastica

10. **Diffondere la misura delle "strade scolastiche"** e il divieto di sosta lungo i marciapiedi davanti ai plessi di scuola primaria, dando seguito alle sperimentazioni organizzate con notevole successo da Genitori Antismog con Massa Marmocchi e FIAB Ciclobby nell'autunno 2019.

Tale azione:

- perseguirebbe l'obiettivo di adattare gli spazi urbani alle misure di distanziamento sociale, ampliando lo spazio a disposizione dei pedoni nelle strade prospicienti le scuole in concomitanza degli orari di entrata e uscita degli alunni
- promuoverebbe modalità di spostamento pedonali e ciclabili e in generale la mobilità attiva



GENITORIANTISMOG

- favorirebbe il contenimento dei livelli di inquinamento negli orari di uscita degli alunni in prossimità dei plessi scolastici come misura precauzionale per politiche della salute e del benessere
- consentirebbe l'apertura degli spazi della città ai bambini realizzando delle pedonalizzazioni temporanee per permettere gioco e attività fisica (play street) in aree che in ragione della loro collocazione hanno grandi potenzialità di fruizione da parte dei bambini
- permetterebbe di proseguire lungo il percorso di modifica del Codice della Strada già intrapreso che prevedeva l'inserimento delle "strade scolastiche";

11. promuovere l'accessibilità pedonale e ciclabile ai plessi scolastici con particolare riguardo alle scuole primarie e secondarie di primo grado, attraverso:

- a) interventi ad hoc volti a eliminare la sosta sui marciapiedi nell'intorno di tutti i plessi;
- b) la riduzione della velocità a 30 km/h e, laddove possibile, a 20 km/h nell'intorno delle scuole con l'obiettivo di ampliare tale misura alla maggior parte del bacino d'utenza
- c) la realizzazione di una rete di percorsi ciclabili per la mobilità scolastica che traggano vantaggio dalle recenti modifiche apportate al Codice della Strada, facendo particolare riferimento a corsie ciclabili e alle case avanzate;
- d) la realizzazione di una campagna di comunicazione *ad hoc* veicolata a partire dalle scuole con l'obiettivo di favorire l'identificazione di un Mobility Manager scolastico per ogni plesso e far conoscere i servizi legati alla mobilità ciclabile e gli itinerari ciclabili, esistenti e in corso di implementazione, ai diversi utenti della scuola. Tale campagna dovrà essere modulata a seconda della scuola focalizzandosi sui servizi della zona di pertinenza.

In particolare, per la definizione dei percorsi e della campagna di comunicazione si suggerisce di riconvocare al più presto e comunque entro luglio 2020 un tavolo *ad hoc* con le associazioni del territorio, dando seguito al **Tavolo sulla mobilità scolastica** già attivato a dicembre 2019.

Si suggerisce inoltre, laddove possibile, di agire nell'immediato valorizzando buone pratiche quale il progetto nato dalla collaborazione delle associazioni Genitori Antismog-FIAB Milano Ciclobby-Massa Marmocchi "In bici in Fiera" (riportato in allegato) che ha avuto come obiettivo quello di favorire l'accessibilità ciclabile alla scuola primaria IC Pietro Micca di via Gattamelata, 35 mettendo in comunicazione i diversi bacini d'utenza e integrandosi nella rete ciclabile esistente (Monte Rosa-Lotto, City Life-Portello) e in corso di progettazione/realizzazione (Corso Sempione)

<https://www.massamarmocchi.it/2020/04/la-mobilita-scolastica-in-zona-fiera-a-milano/>. Tale progetto andrebbe aggiornato alla luce delle novità introdotte nel Codice della Strada e delle nuove prescrizioni in materia di distanziamento fisico, prevedendo sempre lo sfruttamento della carreggiata nell'implementazione dei percorsi ciclabili.

Considerando che in periodo pre-Covid nel tragitto casa/scuola:

- a) gli spostamenti effettuati in automobile incidono per circa il 20% sul traffico dell'ora di punta mattutina¹;
- b) il 20% circa degli utenti utilizzava il mezzo pubblico;

¹ Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Milano, par. 7.3.1.6, pag. 202.



GENITORI ANTISMOG

- c) che spesso i genitori utilizzano l'automobile in quanto mezzo attraverso il quale si raggiunge anche il luogo di lavoro¹;
- d) che tra le cause che ostacolano l'andare a piedi a scuola i genitori indicano la pericolosità del tragitto, il traffico e l'inquinamento¹;
- e) per oltre la metà degli alunni delle primarie (52%) è la madre che riveste il ruolo di accompagnatore all'interno della famiglia¹;

considerando inoltre che:

- a) la possibilità di muoversi in modalità attiva e autonoma contribuisce al benessere psicofisico delle giovani generazioni^{2,3}
- b) l'esposizione ad inquinamento atmosferico, specialmente durante le ore di punta di traffico, possa incidere negativamente sulla salute dei bambini^{4,5}
- c) l'ora di punta mattutina rappresenta il momento di maggior esposizione ad inquinamento atmosferico e la scelta del percorso casa/scuola può contribuire a ridurre l'esposizione personale ad inquinamento atmosferico nella città di Milano ^{6,7};
- d) l'inattività fisica è un importante fattore di rischio per numerose patologie e l'obesità in particolare, risulta una vera e propria epidemia nel panorama italiano⁸;

le azioni proposte:

- a) promuoverebbero modalità di spostamento attive e sostenibili** in alternativa all'utilizzo del mezzo motorizzato privato aiutando a limitare l'incremento della congestione a Milano dovuta al post epidemia;
- b) promuoverebbero un ambiente di vita e tragitti casa/scuola più sicuri** che potrebbero favorire l'autonomia negli spostamenti e dunque aiutare la conciliazione dei tempi di cura familiare e lavoro all'interno delle famiglie con particolare riguardo alle madri;
- c) limiterebbero l'esposizione ad inquinanti atmosferici** durante i percorsi casa/scuola;
- d) favorirebbero il raggiungimento dei minimi livelli di attività fisica** identificati dall'Organizzazione Mondiale della Sanità e utili a prevenire i rischi per la salute dovuti ad inattività fisica⁹.

² Marzi I., Reimers A.K., "Children's Independent Mobility: Current Knowledge, Future Directions, and Public Health Implications", International Journal of Environmental Research and Public Health, 2018;15:15;

³ Cooper A.R., Andersen L.B., Wedderkopp N., Page A.S., Froberg K., "Physical activity levels of children who walk, cycle, or are driven to school", American Journal of Preventive Medicine, 2005; 29:179-184.

⁴ Khreis H., Nieuwenhuijsen M.J., "Traffic-Related Air Pollution and Childhood Asthma: Recent Advances and Remaining Gaps in the Exposure Assessment Methods" Int J Environ Res Public Health. 2017;14

⁵ Alvarez-Pedrerol M., Rivas I., Lopez-Vicente M., et al., "Impact of commuting exposure to traffic-related air pollution on cognitive development in children walking to school", Environmental Pollution, 2017; 231: 837-844.

⁶ Boniardi L., Dons E., Campo L., Van Poppel M., Int Panis L., Fustinoni S., "Annual, seasonal, and morning rush hour Land Use Regression models for black carbon in a school catchment area of Milan, Italy", Environmental Research, 2019; 176:11.

⁷ Boniardi L., Dons E., Campo L., Van Poppel M., Int Panis L., Fustinoni S., "Is a Land Use Regression model capable of predicting the cleanest route to School?", Environments, 2019; 176:11.

⁸ Nittari G., Scuri S., Petrelli F., Pirillo I., di Luca N.M., Grappasonni I., "Fighting obesity in children from European World Health Organization member states. Epidemiological data, medical-social aspects, and prevention programs", Clinica Terapeutica, 2019;170:E223-E230.

⁹ World Health Organization (WHO), Global recommendations on physical activity for health. 2010.



SPAZIO PUBBLICO E BENESSERE

In considerazione degli obblighi di "distanziamento sociale" e della conseguente occupazione dei marciapiedi da parte delle persone in attesa di poter entrare all'interno degli esercizi commerciali **chiediamo un forte impulso e sostegno** da parte dell'amministrazione cittadina **per agevolare la creazione di spazi sufficientemente ampi e accoglienti all'esterno degli esercizi commerciali** tramite **l'eliminazione della sosta abusiva** e, laddove necessario, l'allargamento dei marciapiedi con occupazione di uno o più stalli per la sosta in carreggiata (**parklet**), seguendo l'esempio di molte realtà estere, prima fra tutte San Francisco.

Chiediamo inoltre a tal proposito di **allungare il periodo in cui è sospeso il pagamento dell'occupazione di suolo pubblico** (v. iter per la richiesta di occupazione straordinaria di suolo pubblico), in quanto il risparmio ottenuto da tale mancato pagamento potrà aiutare i commercianti nella realizzazione di parklet e che l'eventuale allestimento di stalli per biciclette/fioriere /verde (inclusa la cura del verde) possa ottenere un ulteriore contributo economico da parte del Comune.

Infine chiediamo che venga predisposto un documento con le **linee guida** e un concorso per giovani designer che premi le soluzioni più semplici nella configurazione e nel montaggio, più economiche e realizzate con materiali e tecnologie sostenibili.

Da ultimo si segnala che l'associazione Genitori Antismog ha sostenuto nel 2015 la nascita dei "Negozi Amici dell'Aria"¹⁰, una rete di commercianti consapevoli del rapporto positivo tra mobilità sostenibile (piedi+bici+servizi pubblici) e affari¹¹ che potranno essere un interessante interlocutore per sperimentare questo tipo di iniziative.

ATTIVITÀ ECONOMICHE

Chiediamo che il Comune si faccia parte attiva con il mondo del lavoro così da stimolare il cambiamento utile non solo come adattamento alla crisi da Covid-19 ma anche come miglioramento della qualità della vita per il futuro.

In particolare, chiediamo di:

1. **Promuovere** presso le aziende la pratica del **lavoro agile** per almeno il 50% dei giorni/mese per tutte le funzioni aziendali che lo consentono: un piano semestrale di presenza in ufficio da comunicare al mobility manager d'area e report mensile di effettiva fruizione. Condivisione in forma aggregata dei dati.
2. **Promuovere** presso le aziende **l'orario flessibile**, per tutti i livelli di inquadramento, non solo per evitare affollamento in determinati orari ma anche da consentire un migliore bilanciamento lavoro-tempo libero.

¹⁰ Sul sito www.negoziamicidell'aria.it sono geolocalizzati ca 60 negozi che hanno aderito all'iniziativa firmando un manifesto e apponendo una vetrofanteria sulle loro porte di ingresso.

Scopo di tale rete è di restituire ai commercianti il loro storico ruolo di riferimento nella vita del quartiere e della città.

¹¹ Molte ricerche effettuate all'estero hanno evidenziato che il giro d'affari dei negozi di prossimità che deriva dalla categoria dei ciclisti è di gran lunga superiore rispetto a quello generato dagli automobilisti.



GENITORIANTISMOG

3. Promozione del part time verticale (piuttosto che orizzontale).
4. **Ripensare agli abbonamenti al trasporto pubblico locale** per quei lavoratori che lavorano in smart working, ad esempio, chi si recherà al lavoro magari per il 40% del tempo (2 giorni su 5) non avrà più convenienza all'abbonamento. Pensare quindi di introdurre **abbonamenti dedicati per chi fa smart working**.
5. **Rafforzamento della rete dei mobility managers** delle aziende attraverso riunioni periodiche convocate dal Comune per:
 - a) favorirne lo scambio di *best practices*
 - b) creare contatti tra aziende limitrofe che possano condividere azioni e servizi comuni nonché interfacciarsi con le istituzioni per evidenziare esigenze in termini di viabilità, sicurezza stradale, servizio di trasporto pubblico, proposte di piste ciclabili ecc.
6. Fare una **campagna di persuasione morale per l'abbandono di rigidi dress code** negli ambienti di lavoro che rende più difficile e scomodo il commuting in bicicletta nonché consente il risparmio di energia elettrica per il condizionamento.
7. Attuare programmi per **incentivare le aziende a dotarsi di spogliatoi** e docce per consentire l'uso della bici.
8. Incentivare, anche con lo strumento del regolamento edilizio, la **creazione di parcheggi sicuri per monopattini e biciclette presso le sedi di lavoro**.

LA CITTÀ DEI BAMBINI

1. **Promuovere** attraverso campagne di sensibilizzazione rivolte a famiglie e docenti, laboratori nelle scuole e interventi viabilistici **una maggiore autonomia negli spostamenti casa - scuola** degli alunni delle ultime classi della scuola primaria e della scuola secondaria di primo grado

Tale azione:

- a) in considerazione della necessità di desincronizzare gli orari della città (in particolare dei servizi scolastici e delle attività lavorative), **faciliterebbe il rientro al lavoro delle madri**, contrastando la perdita di occupazione femminile nella fase post lockdown e agevolando la conciliazione dei tempi di cura familiare e di lavoro. A questo proposito va ricordato che nella realtà milanese, la mobilità casa-scuola è caratterizzata da due tratti distintivi:
 - i. solo il 2% degli studenti tra 6 e 11 anni si muove senza essere accompagnato da un adulto¹², una percentuale estremamente bassa sia rispetto alla media nazionale¹³ che soprattutto rispetto ad altri Paesi¹⁴;

¹² I dati sono stati raccolti all'interno delle 46 scuole che hanno partecipato a progetti "Pedibus Milano" (ottobre 2012 - dicembre 2014) e "Andiamo a scuola con il Pedibus" (ottobre 2015 - giugno 2017)

¹³ Nel nostro Paese i bambini tra 8-10 anni che si recano a scuola da soli sono il 17,3% (Istat, Indagine multiscopo sulle famiglie, 2014).

¹⁴ I bambini italiani sono tra i meno autonomi a livello europeo: all'età di 11 anni sono oltre il 60% i bambini italiani che vengono accompagnati in auto a scuola contro il 30% dei francesi, il 20% degli inglesi e poco più del 10% dei tedeschi. Mentre alla fine della primaria i bambini italiani che hanno il permesso di andare a scuola da soli sono poco più della metà. Peggio di noi ci sono solo l'Irlanda e il Portogallo a livello europeo (Shaw, B., Bicket, M., Elliott, B, Fagan-Watson, B., Mocca E., (2015) Children's Independent Mobility: an international comparison and recommendations for actions, Policy Studies Institute, London). A questo proposito va



GENITORIANTISMOG

- ii. per oltre la metà degli alunni delle primarie (52%) è la madre che riveste il ruolo di accompagnatore all'interno della famiglia;
 - b) favorirebbe il distanziamento sociale nelle aree antistanti le scuole.** La possibilità che una parte degli alunni si muova da solo limiterebbe infatti gli assembramenti di genitori/nonni/baby sitter che si creano davanti alle scuole negli orari di entrata e uscita degli alunni;
 - c) promuoverebbe una mobilità attiva e sostenibile di bambini e preadolescenti** con effetti positivi sulla salute dei più piccoli e sulla qualità dell'aria in prossimità degli istituti scolastici.
- 2. Incrementare le percentuali di alunni che si iscrivono a una scuola primaria o secondaria di I grado di residenza.** Attualmente a livello milanese si tratta di solo poco più della metà (52,2%) degli iscritti alle primarie e poco meno del 50% (48,6%) di quelle delle secondarie di I grado.
- Tale azione:
- a) promuoverebbe l'idea di una città a 15 minuti** in cui ogni cittadino, anche i più piccoli, può accedere a tutti i servizi essenziali entro quella distanza
 - b) agirebbe sulla domanda di mobilità**, contraendo i flussi di traffico
 - c) incentiverebbe modalità di spostamento attive e sostenibili** riducendo quel 29% di accompagnamenti in auto motivati dall'eccessiva distanza casa-scuola (Comune di Milano, Indagine Pedibus);

Milano, 31 maggio 2020

Genitori Antismog

ricordato che la scarsa autonomia ha ripercussioni negative su vari ambiti dello sviluppo infantile quali la capacità di orientarsi, di socializzare senza l'intermediazione di figure adulte, l'autostima e la fiducia in se stessi v. Vercesi M. (2008), La mobilità autonoma dei bambini: tra ricerca e interventi sul territorio, Angeli, Milano. Si segnala infine che sul tema della promozione dell'autonomia lungo il percorso casa-scuola lavora da oltre 20 anni, il gruppo del CNR – ISTC “La città dei bambini con il progetto “A scuola ci andiamo da soli”.

GENITORI ANTISMOG – Via Gian Carlo Passeroni 6 20135 Milano – C.F. 97438150159

Tel. +39-3394060365 - www.genitoriantismog.it - info@genitoriantismog.it

Iscritta al registro provinciale delle associazioni senza scopo di lucro sezione F-APS n. 313