

la città delle persone

The image features a stylized illustration of two people running across a crosswalk. The figures are rendered in dark blue silhouettes against a light blue background. The crosswalk is depicted with white diagonal stripes on a dark blue surface. The overall composition is dynamic and emphasizes movement and urban mobility.

*A Milano è ora
di una mobilità
davvero sostenibile*

Lettera aperta per il Comune di Milano

Milano, 12 settembre 2022

Per il Sindaco di Milano Giuseppe Sala
e
le assessore e gli assessori della Giunta Comunale
la presidente del Consiglio Comunale
le consigliere e i consiglieri di maggioranza del Consiglio Comunale
il presidente e le presidenti dei 9 Municipi di Milano

*“If you plan cities for cars and traffic, you get cars and traffic.
If you plan for people and places, you get people and places”*

Fred Kent, Project for Public Spaces

Gentile Sig. Sindaco,

Le scriviamo per sottoporre a Lei, alla Giunta Comunale e alla maggioranza di governo del Consiglio Comunale alcune considerazioni a partire da un fatto emblematico: il sostegno pubblico al Milano Monza Motor Show. Sarà solo il punto di partenza del nostro ragionamento, sviluppato citando dati e ricerche, per arrivare a formulare richieste e proposte puntuali che ci auguriamo l'Amministrazione voglia fare proprie, in una visione di mobilità sostenibile che auspichiamo la città adotti nei tempi più rapidi possibili, con nettezza e coerenza, rispondendo così alla crisi climatica, all'“emergenza spazio pubblico” e all'acuirsi delle disuguaglianze sociali.

Le proposte insistono su direttrici già chiaramente tracciate dai vigenti Piano Aria Clima e Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Milano e sono coerenti con l'avvenuta adesione di Milano al programma europeo “Cities Mission - 100 città intelligenti e a impatto climatico zero entro il 2030¹”

¹ https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/eu-missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en

1. Il sostegno del Comune di Milano al Milano Monza Motor Show 2021 e 2022

Per due edizioni di seguito, il Milano Monza Motor Show ha trasformato il cuore pedonale di Milano in un salone automobilistico a cielo aperto, con finalità che, a dispetto della dichiarata “incentivazione di una mobilità più sostenibile”, appaiono riconducibili al banale lucro. L'appoggio della Sua Amministrazione alla manifestazione - formalizzato attraverso la concessione del patrocinio e delle connesse agevolazioni - ci è apparso grave e inopportuno per tre motivi:

- 1. Il sostegno del Comune a una manifestazione che ha come unico scopo la promozione dell'acquisto dell'auto privata** appare in netto contrasto con l'obiettivo di riduzione del numero di automobili private circolanti, a prescindere dalla loro alimentazione;
- 2. La concessione di spazi pedonali, i più prestigiosi e centrali della città, per l'esposizione di automobili** è in aperta contraddizione con il realizzarsi del cambiamento culturale necessario a riconsegnare a chi vive nella nostra città - in particolare agli *utenti deboli* - spazi pubblici sempre più sicuri e attrattivi, capaci di favorire l'adozione diffusa di una mobilità non inquinante.
- 3. L'agevolazione economica concessa al comitato organizzatore** (80% di riduzione del canone di occupazione suolo, pari a uno sconto di 365.000€ nel 2021 e di 412.000€ nel 2022) appare sorprendente in sé, in quanto non rientra tra i compiti istituzionali del Comune attuare una politica industriale di supporto al settore automobilistico, e preoccupante a fronte delle ristrettezze economiche che l'amministrazione comunale si trova a fronteggiare per l'emergenza post-Covid.

Per tutti questi motivi, già nel 2021 trentasei associazioni Le hanno inviato una lettera aperta² ed è stato presentato un esposto alla Corte dei Conti, iniziativa ripetuta nel 2022. Nell'esposto del luglio di quest'anno, in particolare, viene data evidenza al fatto che per partecipare all'evento il Comitato organizzatore ha verosimilmente chiesto alle case automobilistiche somme di denaro che - per ogni singola 'piazzola', 140 in totale - variano tra circa €5.000 e €30.000 a fronte di €700 medi chiesti dal Comune come tassa di occupazione suolo pubblico. Quindi, mentre il Comune ha incassato 101 Mila euro, è plausibile che il Comitato organizzatore abbia incassato tra 1 e 3 Milioni di euro dalle case automobilistiche e per questo è stato chiesto alla Corte dei Conti di acquisire i bilanci della mani-

² <https://www.genitoriantismog.it/milano-2021-autosalone-o-citta-delle-persone-comunicato-stampa/>

festazione e compiere le opportune verifiche. Immaginiamo che lei non fosse a conoscenza di questo elemento e che voglia verificarlo in tutte le sedi opportune a difesa dell'interesse pubblico.

2. Che cosa ci dicono i dati e le ricerche

Sono ormai numerosi gli studi e le evidenze su cui si basano le nostre convinzioni sulla necessità di un approccio integrato e coerente alla mobilità attiva urbana, tenendo insieme cambiamenti strutturali e culturali. Ne riportiamo qui solo alcuni:

- ➔ in 181 km² - la superficie della nostra città - circolano ogni giorno circa 1.000.000 di automobili. **Il tasso di motorizzazione di Milano, pari 48,9 auto ogni 100 abitanti³, è tra i più alti in Europa⁴ e altissimo nel confronto con le altre grandi città europee:** Parigi 25, Copenhagen 29, Londra 30, Berlino 33, Barcellona 36. Il dato diventa ancora più insostenibile se raffrontato con l'altissima densità abitativa della città (7.500 ab / kmq). È dall'incrocio di questi dati che nasce l'emergenza spazio pubblico a Milano, sulla quale agire riducendo il numero di auto da un lato e contrastando la sosta abusiva dall'altro.
- ➔ **Nonostante il lockdown da COVID, nel 2020 Milano ha registrato⁵ circa 5.200 incidenti stradali, con 6.500 feriti e 30 morti.** Le auto sono armi improprie: quando non rimangono bloccate in un ingorgo diventano sempre più veloci e letali.
- ➔ **Secondo C40⁶, organizzazione di cui Lei è Vicepresidente, la singola azione più efficace che le grandi città possono intraprendere per affrontare il cambiamento climatico riducendo le disuguaglianze e le povertà è quella di prioritizzare i bisogno di pedoni e ciclisti riducendo lo spazio per le automobili.** Infatti, oltre ai noti temi ambientali legati alle emissioni di Co₂, numerosi dati⁷ da tutto il mondo ci dicono che le auto in città sono guidate soprattutto da uomini⁸, mentre le donne⁹ si affidano maggiormente al trasporto pubblico o muovendosi a piedi o in bicicletta. Il possesso

3 https://www.isfort.it/wp-content/uploads/2021/11/211130_RapportoMobilita2021.pdf

4 <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/7116161/13225071/1101EN.pdf>

5 <https://dati.comune.milano.it/it/dataset/ds177-trafficotrasporti-incidenti-stradali-persone-infortunate-mese-zona>

6 <https://www.c40.org/news/city-action-cars-green-healthy-streets/>

7 <https://content.tfl.gov.uk/technical-note-12-how-many-cars-are-there-in-london.pdf>

8 <https://www.transformative-mobility.org/assets/publications/iNUA-Paper.Gender-and-Urban-Transport.pdf>

9 <https://documents1.worldbank.org/curated/en/276931583534671806/pdf/Why-Does-She-Move-A-Study-of-Womens-Mobility-in-Latin-American-Cities.pdf>

dell'auto privata è inoltre positivamente correlato al reddito¹⁰. Laddove, quindi, gli interventi sulla mobilità individuale mirano ad aumentare gli spazi per pedoni e biciclette, gli stessi hanno anche una funzione di riequilibrio delle disuguaglianze sociali e di genere. Viceversa, impiegare risorse pubbliche per promuovere l'acquisto di auto private - o addirittura per contribuire allo stesso¹¹ - va solo ad acuire gli squilibri e la crisi ambientale già esistenti nella nostra società.

➔ Secondo un recentissimo rapporto¹² dell'Organizzazione Mondiale della Sanità la promozione della mobilità attiva può svolgere un ruolo cruciale per la salute e l'ambiente nelle nostre città: **camminare per trenta minuti o pedalare per venti nella maggior parte dei giorni riduce il rischio di mortalità di almeno il 10%**.

➔ A Copenhagen¹³ è stato fatto un calcolo dei costi/benefici per la società percorrendo la stessa distanza con diversi mezzi di trasporto. I risultati dicono che ogni km percorso in auto ha un costo (ambientale, economico, sociale etc.) per la società di 0,71€, mentre la stessa distanza percorsa in bicicletta genera un beneficio pari a 0,64€. La mobilità attiva rappresenta, anche usando le e-bike, un beneficio per la salute e, dunque, economico quantificabile anche nel nostro paese¹⁴.

L'elenco di dati e ricerche potrebbe continuare a lungo. Ci preme, tuttavia, evidenziare che il **problema dell'inquinamento da traffico nella nostra città** - essendo riconducibile non solo alle emissioni allo scarico delle auto ma altresì all'ormai rilevante porzione derivante dall'abrasione di freni, pneumatici, asfalto ecc. - **non sarebbe risolto da un mero passaggio alla mobilità elettrica**¹⁵. Se Milano vuole, infatti, abbracciare davvero un paradigma di rigenerazione ambientale e sostenibilità è indispensabile ottenere che la scelta della mobilità attiva sia resa sempre più sicura e attrattiva consentendo a tutti (a partire dai più fragili come bambini e anziani) di beneficiare della vivibilità degli spazi pubblici. Un risultato che ridurrebbe le disuguaglianze esistenti nell'uso dello spazio pubblico e che si può conseguire solo all'attuazione urgente di un obiettivo chiaro: ridurre quantità e velocità delle auto in città.

10 <https://hal-ifp.archives-ouvertes.fr/hal-02469396/document>

11 <https://www.comune.milano.it/-/mobilita.-dal-comune-cinque-milioni-di-euro-di-contributi-a-cittadini-e-imprese-per-la-sostituzione-dei-veicoli-inquinanti>

12 <https://www.who.int/europe/news/item/07-06-2022-cycling-and-walking-can-help-reduce-physical-inactivity-and-air-pollution--save-lives-and-mitigate-climate-change>

13 <https://cyclingsolutions.info/cost-benefit-of-cycling-infrastructure/>

14 <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140522001591>

15 <https://www.transportenvironment.org/discover/how-clean-are-electric-cars/>

3. Le nostre richieste per una mobilità davvero sostenibile

Sono numerose le iniziative, spesso sperimentali, che il Comune di Milano ha adottato sotto la Sua guida di Sindaco e che permettono di intravedere l'idea di città in cui ci riconosciamo: il programma "Piazze Aperte", l'introduzione delle "zone 30", la creazione di "corsie ciclabili", il recente programma 'punti di consegna di vicinato' con cargo-bike, nonché alcuni passaggi del PUMS e del Piano Aria Clima. Più di tutte, forse, la strategia di adattamento "Strade Aperte"¹⁶ che a partire dall'emergenza COVID si pone delle domande cruciali per il nostro futuro.

È proprio a partire da quanto abbiamo visto che è possibile fare che siamo a chiederle di attuare una strategia integrata di azioni di competenza del Comune che abbiano come effetto anche la **riduzione del tasso di motorizzazione della città, con l'obiettivo di portarlo a 30 auto ogni 100 abitanti**, in linea con le altre grandi città europee.

Per questo, le chiediamo di realizzare entro la fine del mandato:

- ➔ **Milano città 30 km/h**, portando in tutta la città il limite di 30km/h - con le dovute modifiche strutturali e un adeguato sistema di controlli - per aumentare la sicurezza degli utenti deboli riducendo anche emissioni e traffico.
- ➔ **Milano città ciclabile**: estendendo e diffondendo le condizioni di ciclabilità sicura a tutte le strade della città, anche con il senso unico eccetto bici, con adeguate rastrelliere e velostazioni.
- ➔ **Milano per i bambini**: rendendo 'strade scolastiche' (pedonali) tutte le strade davanti a tutte le scuole dell'infanzia, primarie e secondarie di primo grado, perché il futuro della città parte dai bambini e dalle bambine.
- ➔ **Milano per le persone**: riducendo drasticamente le aree di sosta delle auto sugli spazi pubblici e eliminando tutta la sosta abusiva di auto e moto su strada, sui marciapiedi, sulle radici degli alberi dando spazio alle persone e alla mobilità attiva e superando per sempre la politica di tolleranza in uso.
- ➔ **Milano città che fa spazio ai mezzi pubblici**: introducendo la preferenziazione a tappe forzate dei percorsi dei mezzi pubblici, perché

¹⁶ https://www.comune.milano.it/documents/20126/992518/Strade+Aperte_IT_200430_rev.pdf/a100d04c-6b55-ae74-e0f8-b52563e07822?t=1589460655416

il TPL sarà davvero attrattivo per tutti solo quando sarà più veloce dell'auto privata.

Nell'attuazione di un tale piano, e in ogni caso nell'implementazione delle politiche dell'ente per la mobilità attiva, **le chiediamo di comunicare in anticipo e in itinere non solo le "direzioni", ma anche dei veri e propri piani operativi, sempre consultabili, con obiettivi misurabili e risultati attesi.** Solo con tale trasparenza, le persone e le associazioni saranno infatti in grado di monitorare/affiancare/supportare e anche adeguarsi all'operato dell'amministrazione.

Le chiediamo inoltre di reintrodurre entro la fine dell'anno le "Domeniche a spasso": giornate intere, anche in occasione di grandi eventi, dove restituire l'uso di tutti gli spazi pubblici della città a tutte le persone, producendo evidenti benefici ambientali e culturali, perché abbiamo bisogno di eventi che ci mostrino il futuro, non il passato.

Proprio per questo, da ultimo, ma non ultimo, chiediamo che il Comune non accordi mai più supporto economico e/o riconoscimento morale (né conceda spazi pubblici pedonali) a sostegno di iniziative come il Milano Monza Motor Show che abbiano come finalità diretta o indiretta la promozione della mobilità urbana individuale tramite auto privata e non si utilizzino mai più fondi pubblici per offrire contributi ai privati per l'acquisto di nuove auto a Milano. La missione del Comune oggi può e deve essere un'altra: a chi rottama l'auto senza l'acquisto di una nuova si offrano abbonamenti ATM e al bike sharing, contributi all'acquisto di bici, e-bike, cargo-bike, carnet per l'uso dei taxi e del car-sharing. Di fronte alla portata della sfida che abbiamo di fronte deve essere per prima l'Amministrazione ad agire secondo una linea che non ammette passi indietro. Un messaggio contraddittorio che venga dall'amministrazione, come è stato nel 2021 e 2022 il sostegno al MiMo, pone nel nulla il lavoro di tanti, arrecando un grave danno alla credibilità e all'immagine dell'istituzione comunale.

Rimaniamo in fiduciosa attesa di un Suo cortese riscontro e dell'accoglimento delle nostre istanze, anche facendo leva sulla neo costituita Consulta per la Mobilità Attiva e l'Accessibilità¹⁷, nonché agendo sullo strumento del Piano Generale del Traffico Urbano¹⁸ in corso di aggiornamento.

Qualora decidesse di dar seguito positivamente alle nostre richieste e proposte per una città sostenibile e a misura di persone, saprà di poter contare su di noi.

¹⁷ <https://albopretorio.comune.milano.it/documents/141792>

¹⁸ <https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/mobilita/pianificazione-mobilita/piano-generale-del-traffico-urbano1>

LE PRIME ASSOCIAZIONI E REALTÀ AD AVER FIRMATO SONO:

AssoBici Confesercenti Milano | Atelier delle Verdure | Bicebicycles | Bike to School | Bikeitalia.it | Bikenomist | Bressoinbici | By-Expressen - corrieri in bici Copenhagen | Ci sarà un bel clima | Cicliste per Caso | Ciclo l'Hub | Cinevan | Cittadini per l'Aria Onlus | Clean Cities Campaign | Cleanap | Comitato Argonne-Susa | Comitato Colibrì, Sai che puoi? | Comitato Velodromo Vigorelli ASD | Compagnia del Anello | Corsera gruppo sportivo ASD | Eco dalle Città | Extinction Rebellion Milano | Federazione Ciclistica Italiana, Comitato Provinciale di Milano | FIAB Milano Ciclobby Onlus | FIAB SegrateCiclabile | Fondazione Michele Scarponi | Genitori Antismog ETS | Genovaciclabile | Grande Parco Forlanini APS | GreenTO - circolo Legambiente | Gruppo di Acquisto Solidale Leone | Hub.MAT APS | Italian Courier Emergency (ICE) Fund | KlimatFest APS | Kyoto Club | La Stazione delle Biciclette | Legambici - Legambiente per la mobilità attiva e la ciclabilità APS Milano | Legambiente circolo Reteambiente Milano | Legambiente circolo Vivi con Stile | Legambiente circolo Zanna Bianca | Legambiente Crescenzago Milano | Massa Marmocchi | Mercury by bike | Milano Bicycle Coalition ASD | Milano Bike City | Milano Bike Polo ASD | Milano in bicicletta | Mongolfiera Associazione | Nativa Srl Società Benefit | Non Vediamo L'ora | Policiclo | Priorità alla Scuola Milano | Quinzii Terna Architettura | Rete Ambiente Lombardia | Rete Vivinstrada | Rossignoli | Serpica Naro | Shareradio | Smarketing° Associazione - Comunicazione etica | So.De - Social Delivery | Sottosopra Comunicazione bike friendly | Strada per tutti | Terrapreta Aps | Transport & Environment | Turismo senza Auto (TsA) | Upcycle Milano Bike Cafè | Urban Bike Messengers.

LE PRIME PERSONE AD AVER FIRMATO SONO:

Achim Rusu, | Alessandro Carlini, | Andrea Bonessa, Milanese | Andrea Conte, Dirigente | Andrea Ferrandi, | Andrea Locatelli, Cittadino | Andrea Taverna, Dottorando al PoliMi e Attivista associazione RENA | Andrea Vitali, Studente | Angelo Miotto, Giornalista | Angelo 'Barney' Lisco, Attivista per la ciclabilità | Anna Gaviorno, | Anna Ongaro, Docente | Annita Casolo, | Antonella Bruzzese, Architetto urbanista e docente universitario | Antonia Rocchi, | Antonietta Titta Schieppati, Socio TCI | Antonio Gallo, Impiegato | Antonio Coppola, Cittadino | Antonio Longo, Architetto e docente universitario di urbanistica | Armando Reggio, Insegnante | Aurelia Fabbro, Socia Legambiente | Beatrice Giuliani, Corriere e atleta | Carla Bottazzi, Nessuna | Carlo Castoldi, Informatico | Carlo Tritto, Policy Officer, Transport & Environment Italia | Carlotta Roma, Progettista culturale | Caterina Gfeller, Cittadina milanese | Caterina Vismara, Architetta | Chiara Bisconti, Esperta di lavoro agile e già Assessora al tempo libero e alla qualità della vita | Chiara Quinzii, | Cinzia Reina, | Claudio Calvaresi, Urbanista | Claudio Giovanzana,

Negoziante | Cosimo Micelotta , | Damiano Fossati, Tecnico al parlamento europeo | Daniele De Bernardin, | Dario Colombo, | Dario Proto, Socio Fiab Ciclobby | Davide Ambrosini, Cuoco | Davide Caragnini, | Davide Dal Maso, | Davide Marcianesi, | Domenico Bertelli, Pensionato | Domenico Davide Branca, Ciclista urbano e ciclo attivista | Edmondo Strada, Cittadino milanese | Elena Nikolaev , | Elena Milazzo, Esperta di comunicazione | Eleonora Casini, | Elisabetta Reyneri, Avvocato | Elvira De Santis, Psicoterapeuta | Emma Missale, Laurea in urbanistica al Politecnico di Milano | Enrica Torretta , Volontaria Legambiente circolo Zanna Bianca | Eric Ezechieli, Regenerative designer | Eugenio Galli, Avvocato | Fabio Lopez , | Fabio Elsa, Architetto | Federica Carnicelli, | Federica Fullin, Libera professionista | Federico Martelli, | Filippo Cauz, Giornalista | Filippo Gambardella, Cittadino | Fiorella Tagliaferri, Insegnante | Francesco Carra, | Francesco Scannelli, | Francesco Casoli, | Francesco Zaza, | Franco Beccari, Ambientalista | Fulvio Astori, Cittadino attivo | Gabriel Donati, Disegnatore industriale | Gaia Rossi, Ciclista urbana | Germano Gemini, | Giada Zuan, Architetto | Giorgia Battocchio, | Giovanni Di Stefano, | Giovanni Storti, Artista | Giulia Alberio, Architetto | Giulia Moresco, Cittadina | Giulia Rivoli, Progettista sociale | Grazia Concilio, Cittadina | Guia Biscaro, Architetto, socia FIAB Milano Ciclobby | Guido Pietro Mario Di Stefano, Cittadino | Jocelyn Frederick, | Laura Armati, Cittadina, copywriter | Lavinia Basso, Life&Job Coach | Letizia Rigazzi , | Lia Mascheroni, Pensionata | Lidia Caputo, Docente | Linda Yuan, | Lorenzo Brusciaglioni , | Lorenzo Delmati, | Luca Gregorio, Giornalista | Lucia Ceresa, Microbiologa | Luigi Vidali, Sr. Systems Engineering Director - Europe, Middle East & Africa | Luisa Jaromila Quintavalle, | M. Chiara Casolo, | Maddalena Vescera, | Marco Antonino Virgillito, Impiegato | Marco Calderoni, Ingegnere | Marco Capecchi, | Marco Gabriele Armanini, Presidente circolo Legambiente Zanna Bianca | Marco Mongelli, Ingegnere edile | Marco Peverini, Assegnista di ricerca in urbanistica | Maria chiara Stella, Pensionata | Marianna Ghirlanda, Cittadina milanese | Marilena Chierico, Docente | Marina Facchin, | Marina Romanò, Ciclista urbana | Marisa Monoce, Studentessa | Marta Alves, | Marta Francesca Tolli, | Massimo Bricocoli, Professore, Politecnico di Milano | Massimo Medri, E-biker | Matilde Castoldi, Commercialista | Matteo Bico, | Matteo De Bellis, | Matteo Tagliabue, | Maurizio Baruffaldi, Scrittore | Mauro Mirra , | Mauro Maltagliati, | Micol Azzaro , | Monica Bendo, Insegnante apicoltrice | Monica Nanetti, Giornalista e blogger | Nicola Mogno, Agitatore socio culturale | Nicolò Andreoni, Studente e ciclomeccanico | Paola Baggi, Bike tour operator | Paola Gianotti, Ultra cyclist, attivista ambientale, coach, scrittrice e speaker motivazionale. | Paola Giovanna Cannata, Cittadina stanca di auto | Paola Martinelli , Ciclista | Paola Pucci, | Paola Savoldi, | Paolo Ballerio , Cooperatore Sociale | Pietro De Luca, Cittadino | Pietro Franzese, Youtuber | Pilar Fontela, Cittadina milanese | Roberta Pasetti, Editor | Roberto Peja, Attivista per la ciclabili-

tà e socio fondatore di Upcycle | Rossana Torri, Cittadina | Sara Filipponi, Genitore | Sebastiano Silvestri, Esperto in sostenibilità | sergio ghisoni, Commercialista | Silvia Oliveri, Operatrice sociale | Silvia Bolzoni, Guida Turistica | Silvia Bortolini, | Silvia Lamberti, | Silvia Marta Flavia Di Stefano, Architetto e insegnante | Silvia Motta, Agronomo | Simona Besozzi, Biologa | Simone Massafra, | Simone Pitton, Ciclista urbano e presidente di FIAB SegrateCiclabile | Sonia Occhipinti, Architetto | Thomas Larsen, | Tommaso Maria Bosisio, | Valentina Livraghi, | Valeria De Carolis, Apicultrice | Valeria Inguaggiato, | Valeriya Polivanova, Fotografa | Validio Bertesaghi, | Vanna Bertesaghi, Cittadina | Veronica Aneris, Direttrice, Transport & Environment Italia | Vincenzo Strambio, Architetto | Vittoria Campagna, Cittadina | Zoe Roncalli, Ciclista e attivista.

la città delle persone

A stylized green silhouette of a person in a wheelchair, positioned on the left side of the page. The person is facing right, and the wheelchair is shown in profile. The silhouette is composed of solid green shapes, with some internal cutouts for the wheels and the person's torso.

**[clicca qui per firmare
la lettera aperta](#)**