

Osservazioni riguardo al PUMS

- Pag. 29: Si prova ancora una volta a far credere che l'AreaC abbia una qualche incidenza significativa sulla qualità dell'aria. I dati misurati (quelli che contano, e non i valori calcolati a tavolino sulla base di assunzioni arbitrarie) dimostrano in maniera incontrovertibile che l'Area C non ha minimamente influito in maniera rilevabile sulle concentrazioni di inquinanti, dentro ad essa e fuori da esso. I numeri riportati sono perciò arbitrari e privi di ogni valore.
Senza contare che l'ammoniaca non è neanche un inquinante misurato e non si capisce proprio cosa c'entri.
Il tutto è dimostrato sulla base dei dati pubblici e ufficiali diffusi da ARPA e da AMAT e analizzati approfonditamente alla pagina <http://arcipelagoareac.it/doku.php/libro:areac>
- Pag. 33: L'idea di favorire l'accesso ai mezzi pubblici con la bicicletta appare molto criticabile. Ogni bicicletta occupa lo spazio di varie persone. Una bicicletta non è predisposta per rimanere stabile all'interno di un mezzo pubblico. Se cade addosso a qualcuno e causa delle lesioni, chi paga?
In generale non si capisce perché chi è già in giro con la bicicletta debba rubare spazio a chi invece usa i mezzi pubblici. Se uno vuole andare in giro in bicicletta ci vada!
- Pag. 42: Il codice della strada prevede una quota di posti per parcheggiare liberi. Dove sono andati a finire?
- Pag. 75: L'affermazione secondo cui il commercio elettronico aumenti il numero degli spostamenti è opinabile, visto che nel commercio tradizionale è il cliente ad andare al negozio. Anzi, il commercio elettronico in media ridurrà gli spostamenti, perché un solo vettore, in un solo viaggio, servirà un numero anche grande di clienti, che altrimenti si sarebbero recati singolarmente ad acquistare, magari prima visitando più negozi diversi.
- Pag. 90 e molte altre: Si parla continuamente di traffico veicolare e della sua riduzione, ma non ne viene data la definizione quantitativa. Come si può valutare la riduzione di una cosa che non viene definita? Il traffico veicolare è dato dal numero di veicoli presenti in una data area? Dal flusso di veicoli? Dalla loro densità rispetto alla superficie della sede stradale?
- Pag. 98: I benefici indicati appaiono del tutto ipotetici, in quanto:
 - La crescita della congestione aumenta di molto il consumo di carburante (per lo stop and go) e quindi anche la quantità di inquinanti prodotti. Lo stesso avviene anche con l'abbassamento in sé della velocità di marcia, che al di sotto di una soglia (sempre superiore alle velocità di cui si sta parlando) porta ad un aumento dei consumi e non ad una loro riduzione (<http://arcipelagoareac.it/doku.php/libro:velocita>)
 - Sono quindi del tutto ipotetici anche gli altri benefici indicati
Non vengono inoltre presi in considerazione i potenziali effetti negativi della "mobilità lenta": maggiore esposizione alle intemperie e malattie connesse, maggiori perdite di tempo dovute ai trasferimenti con conseguente minor tempo da dedicare al riposo (cosa che, come noto, influisce negativamente sul sistema immunitario)
- Pag. 99: i benefici indicati appaiono ipotetici quando non privi di ogni verosimiglianza scientifica, alla luce del fatto che mai si è potuto osservare una riduzione delle concentrazioni di inquinanti (misurati secondo le procedure ufficiali e riconosciute) in seguito ad una misura di riduzione o inibizione del traffico veicolare

privato.

- Pag. 100: E' sconcertante che sia dia per scontato e si accetti di buon grado un forte aumento della congestione veicolare in una parte rilevante della città in seguito all'introduzione delle misure proposte. (*L'aumento di traffico sulla viabilità primaria comporterebbe incrementi molto elevati delle porzioni di rete in congestione, in questo caso, soprattutto nella corona fra la Cerchia dei Bastioni e quella Filoviaria, dove ci si potrebbe attendere una crescita delle tratte congestionate - caratterizzate da un rapporto flussi/capacità superiore a 0,95 - compresa fra il 30% e il 40%.*)
- Pag 102: Ritenere che si possano tranquillamente eliminare numeri parcheggi, quando in molte parti dello stesso documento si spiega che a Milano entrano ogni giorno più di mezzo milione di auto e che i parcheggi di corrispondenza offrono spazio per una minima parte di questi veicoli, significa assumere che sia perfettamente lecito creare disagi insormontabili a decine di migliaia di cittadini. Tutto ciò è sconcertante anche se dalla lettura del documento ci si rende conto che ciò non è un effetto collaterale negativo che non si vuole affrontare, ma al contrario il principale obiettivo che si vuole perseguire.
- Pag. 103: e' curioso notare come lo stesso documento implicitamente ammetta la totale inadeguatezza della bicicletta come alternativa all'auto, quando afferma che *“Le analisi modellistiche condotte indicano che, dalla sola corretta applicazione della regolamentazione tariffaria esistente, ci si può attendere un calo del 10% del traffico urbano, prevalentemente trasferito al trasporto pubblico (91%), e in misura minore verso i modi moto (7%) e bicicletta (2%).”*
In questo punto il documento stesso si sta eleggittimando di ogni credibilità, dato che in tutte le altre parti viene affermato che l'obiettivo è quello di imporre la bicicletta come mezzo principale di spostamento nella città.
- Pag. 106: Il richiamo alle emissioni come giustificazione per introdurre tariffe e limitazioni anche per le moto come per le auto appare del tutto pretestuoso, dato che c'è totale concordanza dei dati raccolti sul fatto che le moto non incidono in maniera neanche vagamente significativa sull'inquinamento atmosferico urbano.
- Pag. 131: Una limitazione a 15 minuti per il carico e scarico dei passeggeri dei bus turistici appare del tutto irrealistica, visto che ritardi, nel caso di gruppi di persone sono sempre da mettere in conto. Milano fa già poco per il turismo, che si eviti di introdurre intralci arbitrari basati su norme senza rapporto con la realtà.
- Pag 150/151: Si parla di estendere le corsie riservate e protette, ma di omette di considerare gli effetti negativi sulla mobilità privata. Varie delle strade indicate sono già ora spesso intasate e la perdita di una corsia renderebbe la congestione pressoché strutturale.
- Pag. 168: Sarebbe interessante vedere anche il grafico della probabilità in funzione della velocità che avvengano incidenti, perché dover mantenere velocità innaturali (e 30 km orari, e ancora di più 20, lo sono) obbliga a guardare più il tachimetro della strada.
- Pag. 173: “Strade di scorrimento e interquartiere (rete principale) Si tratta di assi stradali che non sono caratterizzati da vocazione pedonale in quanto scarsamente dotati di esercizi commerciali e servizi.” Piazza Castello, per esempio?
- Pag. 173: L'idea di eliminare posti per parcheggiare per sostituirli con “verde e sedute [...] o altri elementi di arredo che rendano più gradevole e fruibile lo spazio stradale in strade con già ora drammatica carenza di parcheggi come quelle indicate appare surreale, per usare un delicato e compiacente eufemismo. Lo stesso vale per le strade indicate alla pagina successiva 174.
- Pag. 174: Si parla di fluidificare il traffico, ma le misure citate aumenteranno la

congestione, verosimilmente fino a livelli intollerabili.

- Pag. 174: Strade locali. Elenco assolutamente e insensatamente eterogeneo: alcune sono strade vuote, ma che richiedono spazi per parcheggiare (via Celoria), altre sono strade piene di attività, e già ora congestionate e con forte carenza di parcheggi (corso Genova). In pressochè tutte l'eliminazione di ulteriori posti per parcheggiare sarebbe folle.
- Pag. 178: Gli effetti dell'introduzione generalizzata del limite di 30 km all'ora in tutte le strade locali vengono dati per definiti e quantificati. In realtà si tratta solo dei risultati di modelli, che hanno solo valore nella misura in cui i valori di partenza su cui si basano i modelli sono stati scelti in maniera sensata. Cosa che si potrà verificare solo ex post. In altre parole si tratta solo di ipotesi.
- Pag. 180: Le zone 30 già introdotte stanno già ora causando numerosi disagi. Basti dire che nei controviai di viale Romagna, grazie alle strettoie create, molti normali furgoni non riescono quasi più a passare. Sarebbe il caso di tenere conto di simili



criticità, prima di dare per scontato l'estensione ulteriore di simili modifiche.

- Pag. 181: L'attuazione delle Zone 30 entro la Cerchia Filoviaria appare una misura destituita di giustificazione.
- Pag. 188: Il declassamento (da strada urbana interquartiere a strada urbana locale interzonale) di corso Buenos Aires è un'assurdità, alla luce del fatto che si tratta di una delle arterie più importanti di Milano.
- Pag. 192: Non si capisce perché fra i fattori di rischio non venga inserita anche l'inosservanza del codice della strada.
- Pag. 193: Puntare su attività di controllo e sanzionamento differito delle infrazioni mediante apparecchiature di rilevamento significa accettare l'idea che i ciclisti siano immuni da sanzioni, visto che non hanno la targa e non sono identificabili. Una cosa del tutto in linea con la situazione di fatto, del resto.
- Pag. 201: E' negativo il fatto che decada la previsione di realizzare la fluidificazione dei Bastioni ricorrendo all'impiego di intersezioni a livello sfalsato o sottopassi stradali, dato che sarebbe stata una delle poche vere misure in grado di fluidificare realmente il traffico e ridurre i tempi di percorrenza sulle strade interessate.
- Pag 207: *“Una città densamente popolata da ciclisti beneficerà certamente nella riduzione dell'inquinamento atmosferico”* Affermazione che non si basa su alcun dato reale. Anzi tutti i dati indicano che non cambierebbe niente. Si tratta quindi di un'affermazione fuorviante ed illusoria.
- Pag 207: *“potrà avere effetti positivi anche sulla riduzione del numero di incidenti gravi, fattore”* Affermazione anche questa tutta da dimostrare, specie alla luce del fatto che nel 2014, a fronte di solo una minima parte degli spostamenti effettuati in

- bicicletta, si è già verificato il primo incidente mortale causato da un ciclista.
- Pag. 208 e pag. 210: Non si comprende perché a fronte di una percentuale di spostamenti di appena il 5%, ai ciclisti debbano venire dedicate risorse così ingenti e attribuito ogni privilegio viabilistico. Anche alla luce del fatto che il contributo finanziario di chi usa la bicicletta è nullo. A differenza del contributo finanziario fornito da tutti gli altri utenti.
 - Pag. 2016: La pista ciclabile di viale Lunigiana Marche è una delle piste ciclabili peggiori: non la usa quasi mai nessuno ed è riuscita ad aumentare significativamente le code. Inoltre è pericolosa e a larghezza fortemente variabile. Altro che positiva esperienza!
 - Pag. 217: Parcheggi per biciclette. Si è pensato anche a come far fronte ai ladri, che sicuramente saranno attirati da tali parcheggi?
 - Pag. 234 e seguenti: l'estensione della sosta a pagamento anche ai residenti e anche per moto e motocicli si configura come una misura assolutamente classista, dato che va a colpire coloro che non sono in grado di avere box privati ma hanno comunque necessità di avere a disposizione un'auto (o anche solo una moto) propria. La quantificazione dei costi aggiuntivi per le famiglie interessate non viene preso in considerazione, né tanto meno quantificato.
 - Pag. 235: L'idea che la sosta in corrispondenza delle fermate della metropolitana debba venire ostacolata è fuorviante, dato che si induce la gente a rinunciare a prendere per almeno un tratto del percorso i mezzi pubblici. Bisognerebbe al contrario fare in modo di aumentare i posti disponibili in modo da coprire la richiesta.
 - Pag. 235: Ma che vuole dire che i parcheggi di interscambio sono costosi? Sono un'opera di grande utilità e presenti in quantità insufficiente. Andrebbero quindi moltiplicati!
 - Pag. 238: L'effetto (minimo) di decongestionamento del traffico dentro all'AreaC, è stato del tutto vanificato dalla chiusura di Piazza Castello, che ha fatto andare alle stelle il traffico. Ma di cosa si sta parlando???
 - Pag. 240: Traffico e inquinamento sono due problemi separati. Associarli non è intellettualmente onesto. Non c'è nessuna dimostrazione reale che le concentrazioni di inquinanti attualmente a Milano abbiano un qualche effetto misurabile sulla salute. Ogni studio da numeri totalmente diversi <http://arcipelagoareac.it/doku.php/libro:interazioniconluomo>
 - Pag. 241: *“per la città di Milano il settore dei trasporti stradali è il maggior responsabile delle emissioni di PM10 primario in atmosfera, con un contributo percentuale pari al 64%”* Falso: è tanto se arriva al 30% (tutti i trasporti, compreso TPL).
 - Tabella 7,43. È errata. Per i veicoli sopra i 35 quintali l'unità è g/kWh, non g/km come per i veicoli leggeri.
 - Pag. 250: Eliminare entro il 2050 le auto con motore endotermico: Formigoni diceva che nel 2005 ci sarebbero state solo auto a idrogeno. Uguale.
 - Pag. 252: *“misure progressivamente più restrittive per i ciclomotori/motocicli a maggior impatto”*: moto e motorini non incidono in maniera rilevabile sull'inquinamento atmosferico
 - Pag. 253 e pag. 259: La regolamentazione dell'uso delle aree di carico e scarico introdurrebbe un sacco di ulteriore burocrazia in più, ma non darebbe nessuna garanzia in più di buon utilizzo, a meno di non mettere un vigile fisso ad ogni area carico / scarico.
 - Pag. 267: Gli scenari basati su modelli non forniscono misure ma permettono solo di fare stime. Che magari sono totalmente sbagliate.

- Pag. 283: Prendere a misura la congestione, per come e' definita, rende la discussione senza senso, perché i valori appaiono migliorare anche se si peggiora la condizione negli orari di morbida. Quello che conta e' la capacita' di flusso.
- Pag. 307 Fig. 8,24: La figura non sembra avere senso compiuto: se i 15 grammi dovessero essere quelli inalati da una persona, allora sarebbe impossibile perché si richiederebbe l'inalazione di milioni di metri cubi d'aria in un giorno, oppure concentrazioni che non sono mai stati rilevate. Se i 15 grammi sono quelli immessi nell'aria nel raggio di 75 metri, allora la tabella è inutile, perché non dice nulla sulle quantità di inquinanti realmente respirate.
- Pag. 314: Analisi inutili, visto che quello che conta sono i valori che si misurano, non quelli che si calcolano.
- Pag. 316: La CO2 non è un inquinante, visto che e' il nutrimento delle piante e se non ci fosse non saremmo qui a discutere.

Enrico Engelmann

info@sos-traffico-milano.it

www.sos-traffico-milano.it

Cell. 3477006387