

Egregio Presidente,

tra maggio e giugno i milanesi hanno nelle urne compiuto scelte strategiche per una città più verde, una città dalla mobilità sostenibile, con meno auto, che privilegi i mezzi pubblici, le biciclette, il risparmio energetico.

E' uno dei messaggi con cui Giuliano Pisapia ha vinto le elezioni, confermato poi dall'esito del referendum.

A questa sfida intendiamo attenerci nei prossimi 5 anni, sapendo che non siamo soli nell'affrontarla e che questo a volte comporterà scelte complesse e difficili, che magari non saranno ben comprese nel breve periodo.

Non ci sentiamo soli perché le scelte che compirà Milano sono simili a quelle che toccheranno le altre grandi città italiane. Nell'incontro della settimana scorsa con la giunta di Torino è stato chiaro sin dall'inizio che vi è una condivisione dell'idea di città che passa anche dai temi affrontati dai referendum. E in fondo anche città come Bologna e Firenze sono chiamate ogni giorno a confrontarsi con le stesse problematiche di Milano.

Torino, Milano, Bologna, Firenze distano ormai un'ora l'una dall'altra: sapremo influenzarci e prendere decisioni che più saranno diffuse più saranno efficaci.

Non ci sentiamo soli perché la svolta ambientale non riguarda solamente Milano e le grandi città del nord Italia ma è una sfida di tutte le grandi città europee. Sapremo alimentare le nostre scelte studiando le migliori pratiche che troveremo in Europa e nel mondo.

Non ci sentiamo soli nell'affrontare questa sfida perché i milanesi sanno che non basta una croce sulla scheda per ottenere una svolta ambientale, non bastano gli orientamenti politici di una giunta, ma sarà una vera svolta se saprà coinvolgere ogni singolo cittadino e le organizzazioni che vivacizzano la nostra città per rendere le scelte condivise.

L'impegno della Giunta Pisapia, che ha caratterizzato la nostra campagna elettorale, è di rendere effettiva la partecipazione e la fase di ascolto e confronto nelle scelte, di coinvolgere i Consigli di Zona, che diventeranno passo passo Municipalità, per affrontare le tante tematiche locali sulle quali possono avere una sensibilità ed un'attenzione maggiore della Giunta.

Affronteremo i temi dell'ambiente, del verde, del traffico e dei trasporti sentendoci già Città Metropolitana. Una delle impostazioni che ci differenziano dalla precedente Giunta è proprio questa. Le difficoltà strutturali che vi sono nel traffico e nei trasporti possono a nostro giudizio essere affrontate solo se noi smetteremo di pensare di rappresentate solo

il milione e trecentomila milanesi che vivono nei confini della nostra città e ci porremo già con l'ottica della Grande Milano.

Nell'aiutare più pendolari possibile a scegliere il mezzo pubblico anziché l'automobile faremo delle scelte che saranno positive anche per chi vive nella nostra città.

Questo è un cambio di mentalità strategico che è già nelle scelte dei cittadini, nelle loro modalità di spostamenti, ma non ha ancora influenzato e permeato a dovere la politica.

Noi sappiamo che compiere la svolta verde è complesso, e sappiamo anche che molte delle proposte scritte nei quesiti referendari, come hanno spesso ricordato in tanti, hanno dei costi molto elevati.

Il Governo sta compiendo delle scelte che hanno forti conseguenze sugli enti locali e sulla nostra capacità di azione. Ne cito una su tutte: la questione del finanziamento al Trasporto Pubblico Locale. I tagli del Governo alle Regioni hanno comportato circa 82 milioni di minore disponibilità per la Lombardia. Quindi 37 milioni in meno per il Comune di Milano. Da qui anche la decisione della Giunta precedente di prevedere maggiori introiti dal biglietto: 19 milioni di euro che evidentemente indicavano già la volontà di rivedere la tariffa dopo l'estate. E' un tema che anche noi dovremo, con coraggio e trasparenza verso i cittadini, affrontare. E dovremo farla sapendo che i sacrifici necessari devono essere accompagnati da alcune certezze che diamo ai nostri concittadini: dobbiamo **spingere verso gli abbonamenti, che saranno più convenienti rispetto ai biglietti**, dobbiamo integrare le varie modalità di trasporto, non è possibile che vi sia una tessera per i mezzi, una per il bike sharing, una per il car sharing. Dobbiamo promuovere misure di **equità sociale**, tra le quali la gratuità per gli over 65 entro una fascia di reddito. Dobbiamo procedere in maniera trasparente negli investimenti per il rinnovo dei treni della metropolitana e in termini di servizio. Anche in questi giorni ci siamo accorti tutti che non è accettabile attivare l'orario estivo così presto quando le persone lavorano ancora, i tempi della città sono cambiati e i mezzi pubblici devono adeguarsi.

Il primo quesito referendario si pone e ci pone un obiettivo ambizioso: dimezzare il traffico e le emissioni inquinanti.

Lo fa attraverso un pacchetto di proposte che stiamo valutando con gli uffici e che nei tempi previsti vedranno una proposta organica.

Siamo tuttavia in grado di dire che ci stiamo già muovendo in quella direzione e faccio alcuni esempi.

In autunno presenteremo ai Consigli di Zona per le opportune valutazioni ipotesi di **pedonalizzazioni, di zone traffico limitato, di zone 30**. Vogliamo che la riduzione del traffico non abbia più solo una giusta attenzione verso il centro città ma che coinvolga le periferie, sapendo che quei provvedimenti tutelano la nostra salute, la sicurezza dei pedoni, dei ciclisti e rendono i quartieri più fruibili. Valutiamo molto positivamente la proposta delle associazioni di commercianti di **Corso Buenos Aires** di pedonalizzare il Corso ogni domenica a partire dal prossimo autunno. Già settimana prossima vi sarà una riunione operativa che coinvolgerà l'Assessorato alla Mobilità, al Commercio, alla Polizia Locale, la Zona 3 e i soggetti proponenti per accelerarne la fattibilità.

Quando termineranno i lavori di **M4 e M5** Milano avrà due nuove linee molto importanti ed utili. Lo saranno ancora di più se riusciremo a trovare le risorse per i **parcheggi di corrispondenza** che oggi non hanno copertura economica e se si riuscirà ad accelerare i lavori rispetto alla tabella di marcia che ci siamo ritrovati, sulla quale stiamo facendo una ricognizione che renderemo presto pubblica.

Vogliamo rendere la **90/91 una circolare efficiente**. Oggi impiega 100 minuti per fare il giro della città, in sostanza lo stesso tempo del freccia rossa Milano – Firenze, e non è del tutto protetta. Quest'estate partiranno lavori per aumentarne il tratto di preferenziale e abbiamo dato mandato che venga attivata l'onda verde, cioè l'asservimento semaforico per il quale il mezzo pubblico trova sempre il semaforo verde, che ne dovrebbe ridurre tra il 5 e il 10% i tempi di percorrenza. Abbiamo chiesto ad ATM di farsi carico anche dell'altro grande problema di cui i milanesi hanno percezione: vogliamo che la 90/91 diventi sicura, una linea dove il biglietto venga pagato e dove ognuno di noi possa salire senza sentirsi in pericolo. Su questo avremo a breve una proposta da parte di ATM.

Già nella Giunta di venerdì porteremo un piano di investimenti sulle **piste ciclabili**. Entro l'anno saranno poi installati in città **rastrelliere** per 150mila euro, stiamo provvedendo al loro acquisto. Abbiamo posto al centro della nostra azione la **tutela delle piste ciclabili esistenti**, che oggi vengono utilizzati come impropri parcheggi. La Polizia Locale ha tra le priorità la difesa delle ciclabili, perché se non riusciamo a salvaguardarle allora i risultati sono inutili.

A settembre nuove zone periferiche verranno toccate dal **radiobus di quartiere** e soprattutto avremo, il venerdì e sabato sera, una **rete efficiente di bus notturni**. Per la prima volta Milano anche in questo si dimostrerà una grande città europea fruibile, inizialmente per 2 giorni a settimana, 24 ore su 24 con i mezzi pubblici. Questo servizio verrà accompagnato dal **prolungamento della metropolitana per i grandi eventi**, come accaduto già quest'estate con i concerti di San Siro e al Polo di Rho Fiera.

Stiamo cercando le risorse per raggiungere gli obiettivi prefissati per il **bike sharing**, un servizio cui crediamo molto e che dovrà passo passo uscire dal centro e diventare normale modalità di trasporto per decine di migliaia di milanesi. E' un sistema molto costoso ma apprezzato dai cittadini, quindi andremo a cercare le risorse necessarie. Sarà oggettivamente molto difficile rispettare l'impegno, per portare a 1000 il numero di auto elettriche a disposizione del **car sharing** entro il 2012 dato che attualmente ce ne sono solamente sei. Però, come annunciato dopo la Giunta di venerdì, il sistema di car sharing sta portando ad una rapida contrazione dei costi del parco auto del Comune di Milano. Auspichiamo che questa scelta lungimirante venga seguita da altre grandi aziende nel loro interesse e nell'interesse della nostra città.

Stiamo provvedendo ad estendere la **sosta regolamentata** in città secondo tempistiche che permettano una corretta informazione ai cittadini ed allo stesso modo affronteremo il tema forse più visibile della passata amministrazione: **ecopass**.

Noi apprezziamo il coraggio con cui Letizia Moratti e la precedente maggioranza all'inizio del loro mandato credettero in un provvedimento come Ecopass. Riconosciamo loro, dopo le giunte leghiste e di Gabriele Albertini, di essere stati i primi a prendere un provvedimento che aveva l'obiettivo di ridurre il traffico nella nostra città. I dati della Commissione De Corato, chiamata a giudicare il provvedimento, dicono con chiarezza che Ecopass ha convinto i milanesi ad accelerare il ricambio del parco auto ma che oggi ha svanito i suoi effetti.

Quella commissione infatti pensava ad un rilancio, ad un passaggio a due tariffe chiare: una per il trasporto persone e una per il trasporto cose.

Si tratta di una proposta in linea con i quesiti referendari che chiedono una congestion charge e la progressiva estensione dell'area a pagamento alla cerchia filoviaria.

Noi abbiamo chiesto agli uffici e all'AMAT di indicarci anche **altre alternative di congestion** oltre alla proposta studiata dalla Commissione presieduta dall'On. De Corato.

Vogliamo discuterne con la città dopo l'estate, in modo da poter ascoltare e confrontarci con tutti i soggetti interessati dal provvedimento. Ascolto e confronto che non devono essere fini a loro stessi ma che devono portare ad una decisione nell'interesse della città: per questo annunciamo fin d'ora che decideremo quale provvedimento prendere **entro il 30 ottobre e che questo provvedimento diventerà operativo il 1 gennaio 2012**.

Questo naturalmente prevede una delibera di **proroga per l'attuale ecopass al 31/12**, ma io credo che nessuno in coscienza possa pensare che noi dovessimo sentirci vincolati da una delibera presa dalla Giunta precedente pochi giorni prima del ballottaggio.

Provvedimenti, quelli di riduzione dell'inquinamento, che funzionano soprattutto quando sono condivisi dalle categorie interessate. Nei cassetti del Comune giaceva la proposta di accordo sulla **Low Emission Zone** promossa da Legambiente e Assimpredil. Si tratta di un provvedimento che riguarda i mezzi edili, che spesso ancora euro zero e che inquinano come più di 200 auto euro 4. Questo tipo di accordo potrebbe monitorare i mezzi edili che operano a Milano e, nel corso degli anni, accompagnarli nella sostituzione con un parco mezzi meno inquinante. Se riusciremo ad adottare questo provvedimento, potremmo chiedere di aderire alla Low Emission Zone ad altri comuni dell'area metropolitana e della Lombardia e magari in futuro estenderla ad altri tipi di mezzi.

Sul secondo e terzo quesito si è molto dibattuto in queste ultime settimane. Il tema del risparmio del suolo potrà essere affrontato mediante il ritorno alle osservazioni del Piano del Governo del Territorio e su Expo vi sarà modo di confrontarsi nei prossimi consigli ma è certo che, come previsto dal quesito, **il parco previsto per Expo 2015 rimarrà alla città**. Aggiungo un'idea che guiderà l'amministrazione nei prossimi mesi sul tema delle nuove piantumazioni e più in generale del coinvolgimento nella gestione del verde pubblico. Oltre alle progressive deleghe che concederemo ai Consigli di Zona, vogliamo favorire **la partecipazione diretta dei cittadini al miglioramento del nostro verde**, sia dando loro la possibilità di contribuirne alla cura con il loro impegno, sia di effettuare donazioni economiche dirette ed indirizzate ad un singolo intervento facilmente misurabile e verificabile da loro.

Anche il quarto quesito, quello sul riscaldamento degli edifici, pone obiettivi assai ambiziosi e costosi per l'Amministrazione Comunale. **Abbiamo già iniziato un serrato confronto con A2A sul tema del teleriscaldamento** e, aggiungiamo, vogliamo un maggiore impegno nel **fotovoltaico**, un impegno che in città in questi anni non c'è stato.

Il quinto quesito, quello sui Navigli, come si sa ha suscitato numerose polemiche in ordine alla sua fattibilità. Io penso che non sia un caso che anche i referendari lo abbiamo indicato come quinto tra i cinque referendum, come chiusura di un percorso.

Ma in quel quesito c'è un tema che ci è enormemente caro: la **Darsena**, oggi simbolo di degrado in città e che domani dovrà diventarne simbolo di rinascita. E' una sfida affascinante che non passa solo da noi. Oggi abbiamo concordato con AMSA interventi aggiuntivi per migliorarne la pulizia ma il tema vero è quando potremo sviluppare investimenti seri per darle lustro. La causa in corso non ci aiuta in questa programmazione. E' noto che noi non avremmo mai inserito quel luogo come localizzazione per un parcheggio interrato, oggi siamo anche noi costretti ad attendere che la Giustizia faccia il suo corso, ma determinati a restituire la Darsena ai milanesi.

Noi, candidandoci alle comunali, vincendo le elezioni del giugno scorso, supportati dallo spirito con cui tanti milanesi sono andati a votare i referendum crediamo di poter realizzare la sfida di una svolta verde e ambientale per Milano e di coniugarla con lo sviluppo economico della città. Nelle scelte che compieremo sulla riduzione del traffico ci sarà un confronto positivo e costante con le categorie produttive, con chi ad oggi è costretto ad utilizzare automobili per muoversi o per consegnare prodotti. Ci sarà la volontà di sentirci già adesso città metropolitana, che affronta i problemi di un'area più vasta dei confini cittadini e che delega scelte locali alle zone.

Perché si realizzi un piano così ambizioso non bastano le risorse comunali, per questo chiameremo tutti i soggetti della città, il mondo universitario, le organizzazioni di categoria, sindacali e le imprese, perché ci aiutino ad innovare i nostri progetti, rendendoli sempre più attraenti e competitivi nei bandi internazionali. Per questo motivo la nostra città sta seriamente valutando di candidarsi al bando europeo di Smart Cities, un progetto di città che prevede di valorizzare le innovazioni tecnologiche per la sostenibilità ambientale facendo rete con altre città europee.

Nella storia di Milano c'è stata una classe dirigente che ha avuto il compito di ricostruire dopo la tragedia della guerra, una classe dirigente che ha saputo negli anni '60 e '70 promuovere lo sviluppo economico, sociale e culturale portandola ad essere una grande capitale europea, il nostro compito è di rendere Milano una città sostenibile per continuare a crescere economicamente e per lasciare alle generazioni future una città più accogliente, più verde, con meno inquinamento.