

# Abbiamo inviato i dati al Comune!

Email inviata il 23/05/2024 da milano@saichepuoi.it

*Alla cortese attenzione del Sindaco del Comune di Milano, delle/gli Assessori/i alla Mobilità, alla Partecipazione e alla Sicurezza del Comune di Milano*

*Alla cortese attenzione della Presidente del Consiglio Comunale, del Presidente della Commissione Mobilità del Consiglio Comunale e del coordinatore della Task Force per la sicurezza stradale e la mobilità attiva e alla cortese attenzione delle e dei Presidenti dei nove Municipi e delle/gli Assessori/i alla Mobilità, alla Partecipazione e alla Sicurezza dei nove Municipi*

Gentilissime e gentilissimi,

Torniamo a scrivervi come anticipato nella mail del 10 maggio e soprattutto dopo la grande mobilitazione della scorsa settimana. Giovedì 16 maggio migliaia di persone hanno percorso tutte le strade della città per mappare le automobili in sosta irregolare e per chiedere un cambiamento all'Amministrazione: è stata una serata in cui si è risvegliato un potente senso di cittadinanza attiva delle milanesi e dei milanesi. Uno degli obiettivi della mobilitazione era comprendere la dimensione del fenomeno affinché il dato diventasse un impulso per l'adozione di una strategia pubblica di risoluzione del problema. In allegato trovate un primissimo report: ne seguiranno altri.

**Già i primi numeri, come avrete letto, sono impressionanti:**

- **63.990 automobili** in sosta irregolare contate in sole 4 ore di mappatura
- **547mila mq** di spazio pubblico occupato (l'equivalente di 32 piazze del Duomo)
- più di 36mila auto in sosta irregolare su carreggiata
- più di 15mila auto in sosta irregolare su marciapiede
- più di 11mila auto in sosta irregolare su aree verdi e parterre alberati.

Una fotografia che è in forte connessione con i fenomeni di scarsa sicurezza stradale e che impone il massimo sforzo per l'elaborazione di un piano serio e concreto, che parta da due assunti:

- **A Milano non mancano 64.000 parcheggi. A Milano ci sono (almeno) 64.000 automobili di troppo**, il cui acquisto e uso è incentivato, tra i vari fattori, anche dall'eccessiva disponibilità di parcheggi in strada (regolari e irregolari).
- **La sosta irregolare è un problema complesso che quindi necessita di un piano integrato che abbia come stella polare la giustizia sociale** e contempererà cinque esigenze di policy integrate: comunicazione, infrastruttura, controlli, disincentivi all'uso e possesso dell'auto, incentivi e rafforzamento di forme più sostenibili di mobilità.

Contestualmente alla gravità del fenomeno, segnaliamo anche il successo della mobilitazione dal punto di vista della partecipazione e dell'attivismo. Infatti il risultato è stato incredibile: più di 2.000 cittadine e cittadini, che, organizzati in circa 800 squadre, hanno mappato 3.873 vie (1.710km). Nel documento allegato troverete anche alcune delle loro parole: vi invitiamo a leggerle.

Per tutti questi motivi, vi chiediamo di prevedere un serio piano di contrasto alla sosta irregolare nei molteplici piani e strumenti di cui dispone l'amministrazione: PGT, PGTU, PUP, nonché nei programmi conseguenti ai lavori della Task Force per la Sicurezza Stradale e Mobilità Attiva. Già tante città nel mondo hanno iniziato il cambiamento e hanno trovato soluzioni concrete a un problema complesso, seguiamo l'esempio.

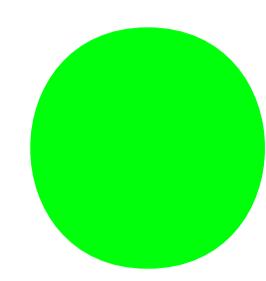
**Se è vostra intenzione predisporre in modo repentino questo piano per restituire lo spazio pubblico della città alle persone, la nostra collaborazione - e il sostegno di oltre 2.000 persone - non mancherà: pensiamo sia un'occasione unica.**

*Le attiviste e gli attivisti di "Sai che puoi?"*

***segue il documento allegato***



**VIA VIA  
LIBERA!  
LIBERA!**

A detailed line-art map of Milan, Italy, rendered in a vibrant green color. The map shows a dense network of streets, including the main thoroughfares and the surrounding urban fabric. The map is centered on the city and serves as a background for the main title text.

*Restituzione  
dei primi dati  
per il Comune  
di Milano  
e i 9 Municipi*

*22 maggio 2024*



**UNO DEI CENTINAIA DI MESSAGGI INVIATI DA CHI  
HA PRESTO PARTE A VIA LIBERA IL 16 MAGGIO 2024**

*Volevamo lasciarvi una piccola condivisione di questa serata, perché le cose belle e le iniziative valide vanno riconosciute.*

*Siamo 4 ragazze/i, di varie città italiane, in cui per fortuna l'attivismo ha sempre fatto parte delle nostre vite.*

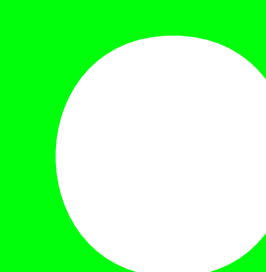
*Nonostante ci siamo trasferite/i a Milano ormai molti anni fa, faticavamo a sentirla davvero nostra, perché non riuscivamo a vedere quello che abbiamo visto stasera: un gruppo di persone unito per un bene comune e per cercare di cambiare positivamente la città che vivono.*

***Grazie, perché stasera abbiamo sentito Milano la nostra città al 100%.***

*Alla prossima: chissà che un giorno non mapperemo anche le nostre città di nascita.*

*Grazie grazie grazie*

*L, M, C, L.*





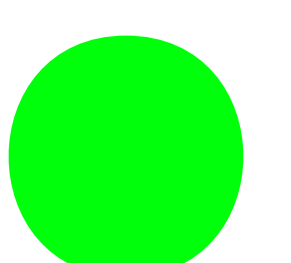
# Come nasce l'idea della mappatura e come è stata organizzata

È da oltre due anni, anche con la rete “Città delle persone”, ci interroghiamo su come aumentare la consapevolezza della comunità milanese, e di conseguenza la percezione di urgenza da parte del Comune, su un problema che affligge la nostra città da decenni: la “sosta selvaggia”. Organizzare un evento partecipato, dal basso e diffuso ci è sembrata la soluzione più efficace per farlo.

In sole tre settimane si sono registrate più di 800 squadre e la città è stata divisa in oltre 500 “poligoni” per creare zone omogenee da mappare a piedi o in bicicletta. Tramite un algoritmo programmato ad hoc, le squadre sono state assegnate alle aree, in base alle preferenze di zona indicate in fase di iscrizione. Tecnicamente, il conteggio delle automobili è avvenuto grazie a una web-app da noi sviluppata. Ogni squadra è entrata nella web-app con le proprie credenziali e ha visto l'elenco delle vie che doveva mappare, assegnatole con un algoritmo in base alle preferenze indicate in fase di iscrizione. Mappando ogni via, ha potuto inserire il conteggio delle auto in tre categorie: marciapiede, carreggiata, area verde. Intanto il sistema centrale ha elaborato in tempo reale tutti i dati, restituendo delle ‘dashboard’ su mappa che consentivano di vedere le aree ancora da mappare, direttamente dalla “parking room” (il centro di coordinamento).

Il 16 maggio 2024 a VIA LIBERA hanno partecipato oltre 2.000 persone, camminando o pedalando letteralmente per ogni via della città. Quella stessa sera abbiamo gestito oltre 4.000 messaggi Whatsapp, dando risposta a dubbi e richieste di chiarimento con un tempo medio di risposta inferiore al minuto. Oltre 300 sono le squadre che dopo aver mappato hanno voluto inviarci un pensiero. VIA LIBERA è stata realizzata da circa 30 attiviste e attiviste di “Sai che puoi?” e di tante altre realtà che si sono unite a noi.

***È stato un incredibile ed entusiasmante lavoro di squadra.***





# I dati raccolti

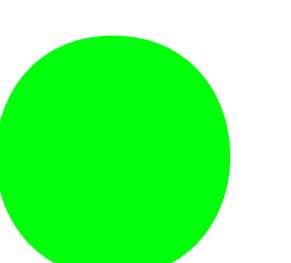
Una premessa importante: il dato raccolto costituisce “solo” una fotografia della situazione della sosta irregolare su spazio pubblico all’interno di una certa fascia oraria (ore 18-22) che è stata scelta per massimizzare la partecipazione delle persone, ma che comprende la fascia oraria in cui si registrano maggiori spostamenti e congestione (ore 18-19) e quindi minor sosta, nonché quella (ore 19-22) in cui le auto dei residenti fuori Milano (ogni giorno entrano a Milano da fuori più di 600.000 auto) hanno già lasciato la città.

**Il dato è quindi sicuramente sottostimato**, sia rispetto al totale delle auto in sosta irregolare in tutta la città nell’intera giornata, sia rispetto al totale delle potenziali infrazioni per divieto di sosta: la mappatura si è concentrata sullo spazio ingiustamente occupato e non sul verificare pass residenti / non residenti, occupazione indebita di posti auto per disabili etc.

Quella che segue è una restituzione iniziale dei dati. È in corso un grosso lavoro di analisi completa e complessa, che terrà in considerazione molteplici parametri ulteriori per inquadrare precisamente il problema e dare valore al dato. Il dato diviso per categorie è stato in ogni caso ribilanciato a seguito di successive verifiche alle note ricevute dai partecipanti, nonché alla presenza di più di 100 gruppi di controllo che hanno mappato gli stessi “poligoni” per rendere quante più affidabile possibile il dato.

I dati raccolti saranno presto rilasciati come open data.

*Letta la premessa, ecco i primi dati*



# Auto in sosta irregolare in tutta Milano

## il totale di auto private

**63.990** TOTALE NUMERO DI AUTO IN SOSTA IRREGOLARE:

36.778 su carreggiata

15.673 di cui su marciapiede

11.539 di cui su area verde

## i km percorsi

**1.710 km** KM DI VIE MAPPATE

## il numero di vie

**3.873** NUMERO DI VIE MAPPATE

## lo spazio pubblico sottratto

**547.114 mq**  
METRI QUADRI DI SPAZIO PUBBLICO OCCUPATO

76,6 volte l'area di un campo di calcio a 11

32,2 volte l'area di piazza del Duomo

364,7 km di piste ciclabili (1.5m di larghezza)

## le risorse per la collettività

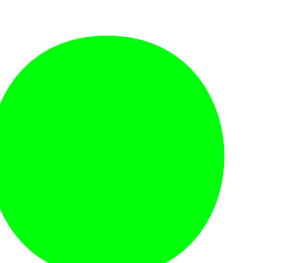
**€ 5.375.160,00** VALORE ECONOMICO MINIMO DELLE  
SANZIONI (84€/multa per sosta irregolare)

134.379 abbonamenti mensili gratuiti al TPL (€40 cad)

428 nuove aree gioco per bambini (€50.000 cad)

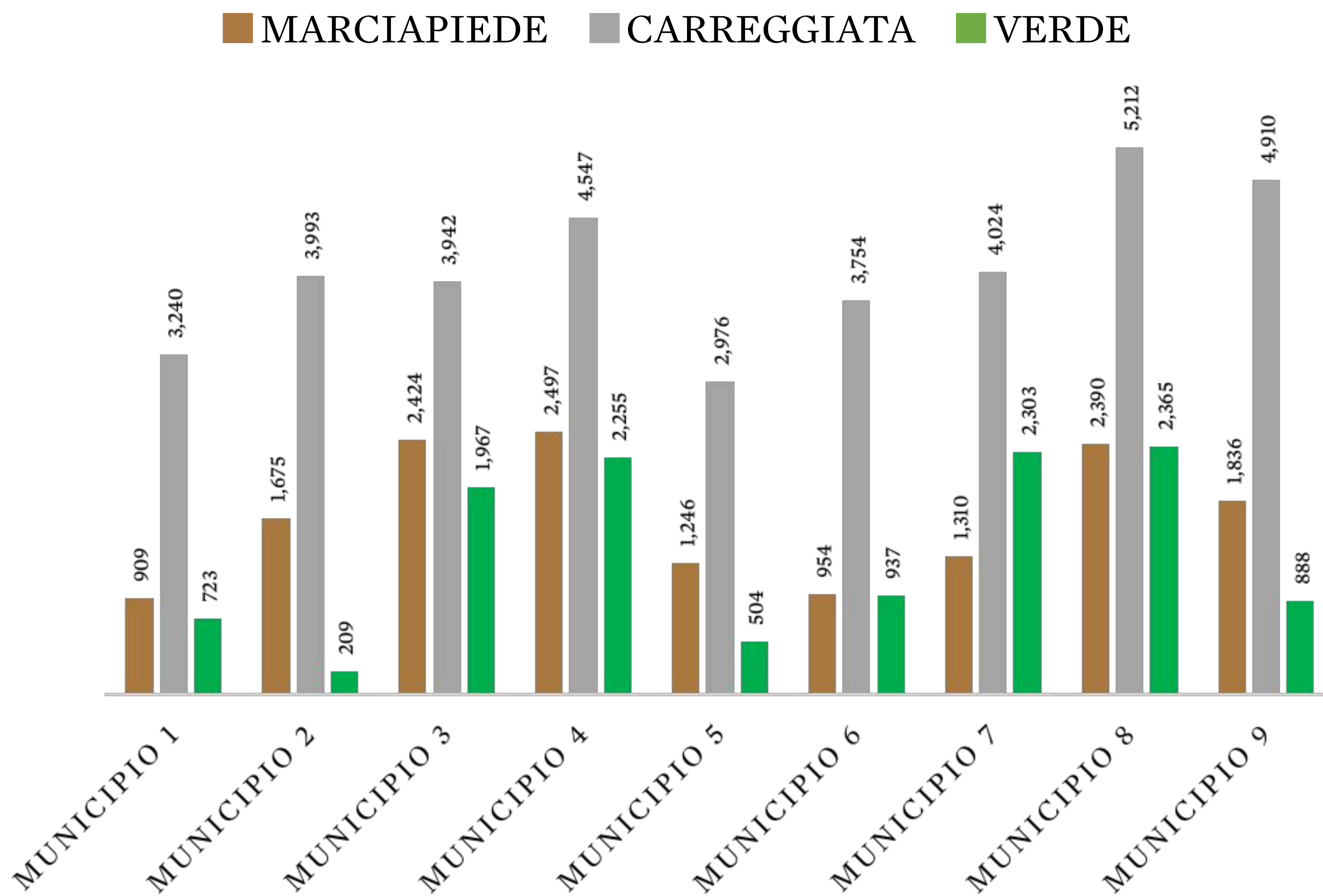
5.955 rette annuali di asilo nido (€300/mese cad)

***In una sola sera!***

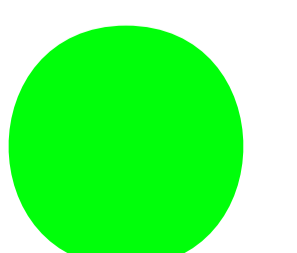
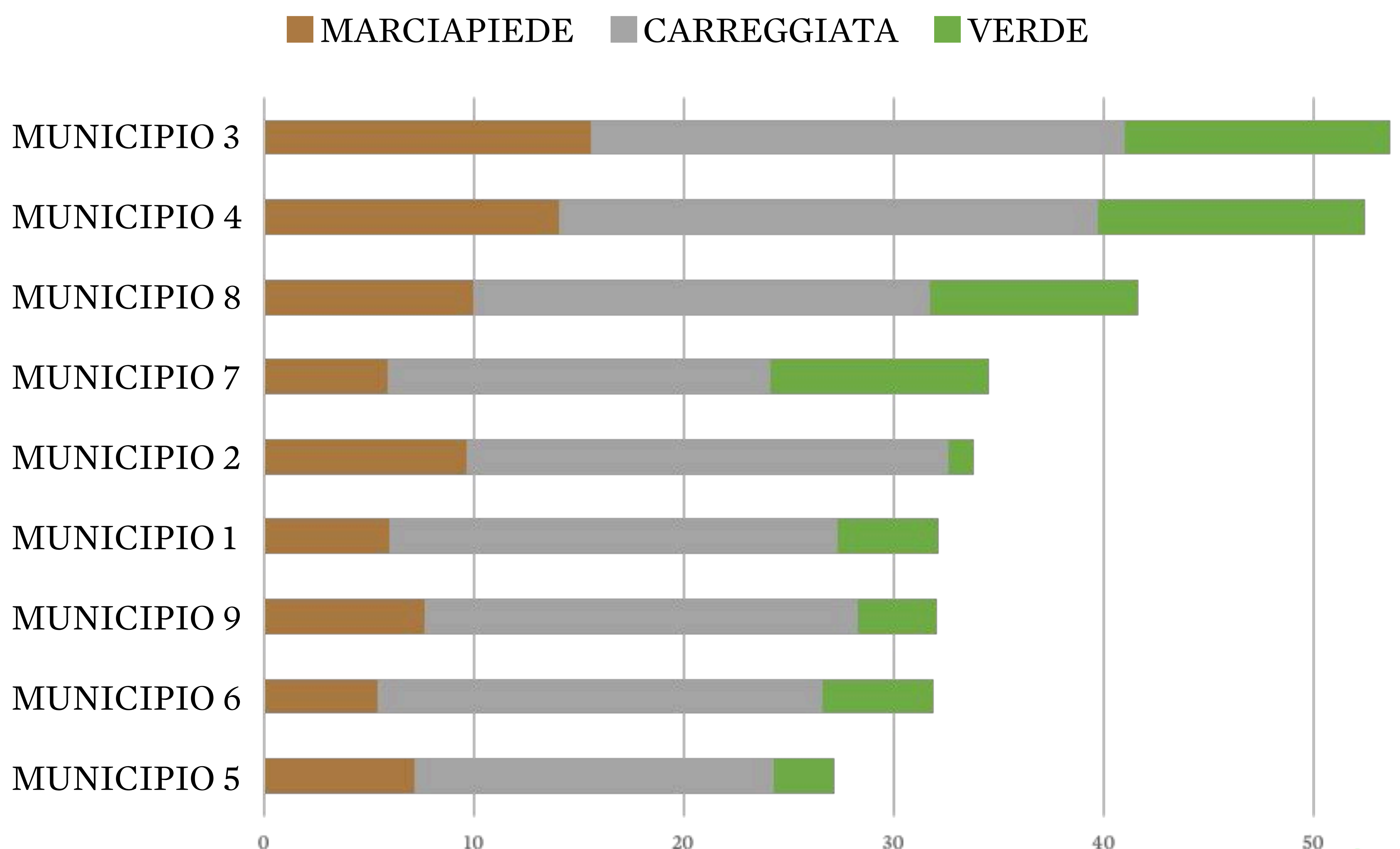




# Auto in sosta irregolare: totale di ogni categoria per Municipio



# Auto in sosta irregolare per ogni km di strada



# Qual è il problema della sosta irregolare?

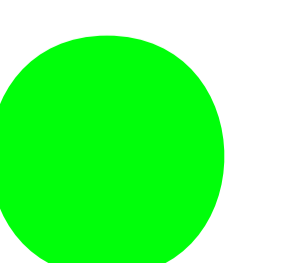
Le auto in sosta irregolare, che invadono marciapiedi, aree verdi e carreggiata rappresentano un grave problema di:

- **SICUREZZA STRADALE:** riducendo spesso la visibilità agli incroci e agli attraversamenti pedonali
- **IMPATTO SULLE POLITICHE DI MOBILITÀ DELLA CITTÀ:** l'eccessiva disponibilità di parcheggio determina un utilizzo eccessivo dell'auto privata
- **USO IMPROPRIO DELLO SPAZIO PUBBLICO,** oltre che di danno agli alberi e danni erariali alle casse dell'amministrazione.

Non solo, la sosta irregolare è **una questione di giustizia sociale** e rispetto verso le categorie più fragili della società, che in grandi aree urbane, come Milano, spesso non posseggono automobili, al contrario di fasce più abbienti della popolazione.

Le auto che occupano i marciapiedi, ad esempio, non permettono ad anziani, bambini e persone con disabilità di muoversi in sicurezza e spesso infatti vengono costretti a camminare sulla strada a causa di difficoltà di accesso agli scivoli appositi e della riduzione significativa dello spazio pedonale impropriamente occupato.

In questo senso le politiche che non affrontano seriamente il problema dei parcheggi abusivi favoriscono un ambiente urbano ostile, dove gli interessi di pochi automobilisti prevalgono sui diritti dei molti cittadini che hanno diritto a uno spazio pubblico accessibile, sicuro e inclusivo.





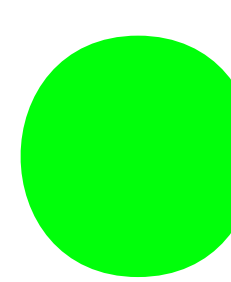
## “Più parcheggi... o meno auto?”

“Il primo pensiero di fronte a questi dati spaventosi potrebbe essere quello di dire ‘servono più parcheggi!’ ma serve - invece - andare a vedere i dati e serve conoscere la teoria delle politiche di mobilità urbana.

**Milano è una delle metropoli europee con la più grande disponibilità di parcheggi in strada** (300 mila posti, corrispondenti a 22 parcheggi ogni 100 abitanti, contro i 7 parcheggi di Barcellona e i 6 parcheggi di Parigi) e - di conseguenza - con i più alti tassi di motorizzazione (50 auto ogni 100 abitanti, a Parigi sono 25, a Barcellona 36).

**È anche l'unica grande città europea dove il pass sosta residenti viene concesso gratuitamente:** questo fa sì che siano stati rilasciati più di 400 mila pass sosta per residenti, a fronte di 300 mila posti auto su strada. E questi dati ufficiali non contemplano neanche l'enorme mole di sosta irregolare tollerata.

La mobilità è una scienza che ha una forte componente comportamentale: **le persone scelgono di muoversi nella modalità che la disponibilità di infrastruttura e le tariffe rendono più conveniente.**

**Più ci sono parcheggi regolari a basso costo - e più è alta la disponibilità di parcheggio irregolare tollerata e molto raramente sanzionato - e più le persone compreranno l'automobile privata e sceglieranno di usarla anche quando non ne hanno bisogno,** contribuendo a traffico, congestione, inquinamento e impatto negativo sulla salute delle persone. Così facendo, inoltre, si rende meno conveniente il trasporto pubblico, i cui conti soffrono per la scarsa quantità di utenza e le cui corse, per esempio, vengono rallentate dalle automobili in doppia fila (ogni giorno a Milano 5 mezzi pubblici vengono bloccati)”.  


***A Milano non ci sono pochi parcheggi (anzi): ci sono troppe auto: quindi come risolvere il problema?***



# I principi per comporre un piano

La richiesta che vi rivolgiamo è quella di comporre un piano complessivo per la restituzione dello spazio pubblico alle persone riducendo l'uso e il possesso dell'automobile privata, che affronti contemporaneamente cinque aspetti:

**1. La dimensione culturale:** per raccontare alle persone come la sosta irregolare impatti negativamente sul benessere di ogni persona - soprattutto delle categorie fragili - e che nelle città il diritto inviolabile che esiste è quello al benessere e alla salute, e non al possesso ad ogni costo dell'automobile privata. La comprensione è il primo passo per la modifica spontanea del comportamento.

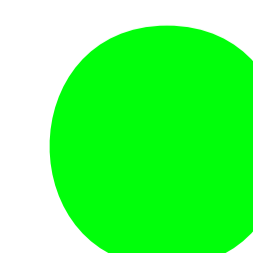
**2. La dimensione infrastrutturale:** prevedendo l'installazione massiccia e progressiva di infrastrutture poco costose (come paletti e doppi cordoli) che impediscano fisicamente la sosta irregolare su marciapiede, aree verdi e in prossimità di incroci e strisce pedonali, iniziando dalla sosta irregolare non residenziale.

**3. Il rafforzamento delle alternative:** incrementando frequenza e capillarità del servizio del trasporto pubblico a tutto le ore, aumentando le aree pedonali, allargando i marciapiedi, pianificando e costruendo una rete ciclabile continua e progettata secondo gli standard moderni, promuovendo e favorendo il car-pooling per chi non ha alternative, coinvolgendo i mobility manager delle aziende.

**4. Il disincentivo all'uso e al possesso eccessive dell'automobile privata:** agendo sul sistema delle tariffazioni di parcheggio / accesso alla città, differenziando in base al reddito e/o al peso del veicolo, considerando quest'ultimo come una solida proxy del valore dell'automobile.

**5. La dimensione dei controlli:** incrementando il numero di personale deputato al controllo e all'eventuale sanzione della sosta irregolare. In una funzione che non sia punitiva quanto disincentivante. Se pensiamo che in tutto il 2022 la Polizia Locale ha emesso un totale di 85 mila sanzioni per sosta su marciapiede e 13 mila su aree verdi viene una media rispettivamente di 232 e 37 al giorno, a fronte delle 15 mila e 11 mila auto rilevate in una sola "fotografia" (neanche in una giornata intera).

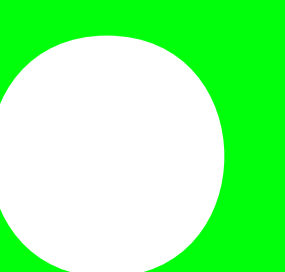
Tale piano deve procedere per priorità, differenziando soluzioni e situazioni, **tenendo come stella polare la giustizia sociale** e prevedere anche una riduzione complessiva della disponibilità di sosta regolare su strada.





**Pensiamo che il Sindaco e la Giunta si trovino di fronte a una scelta: continuare ad affrontare il problema con strategie e risorse chiaramente insufficienti per risolverlo, oppure prendere atto del dato e della grande comunità di persone che chiedono una trasformazione della città e predisporre un piano coraggioso, e inclusivo per avviare un cambiamento che sia grande e che sia *giusto*.**

**Se prenderete questa seconda strada, noi e le oltre 2 mila persone che hanno preso parte a VIA LIBERA saremo le migliori alleate possibili di questo cambiamento.**

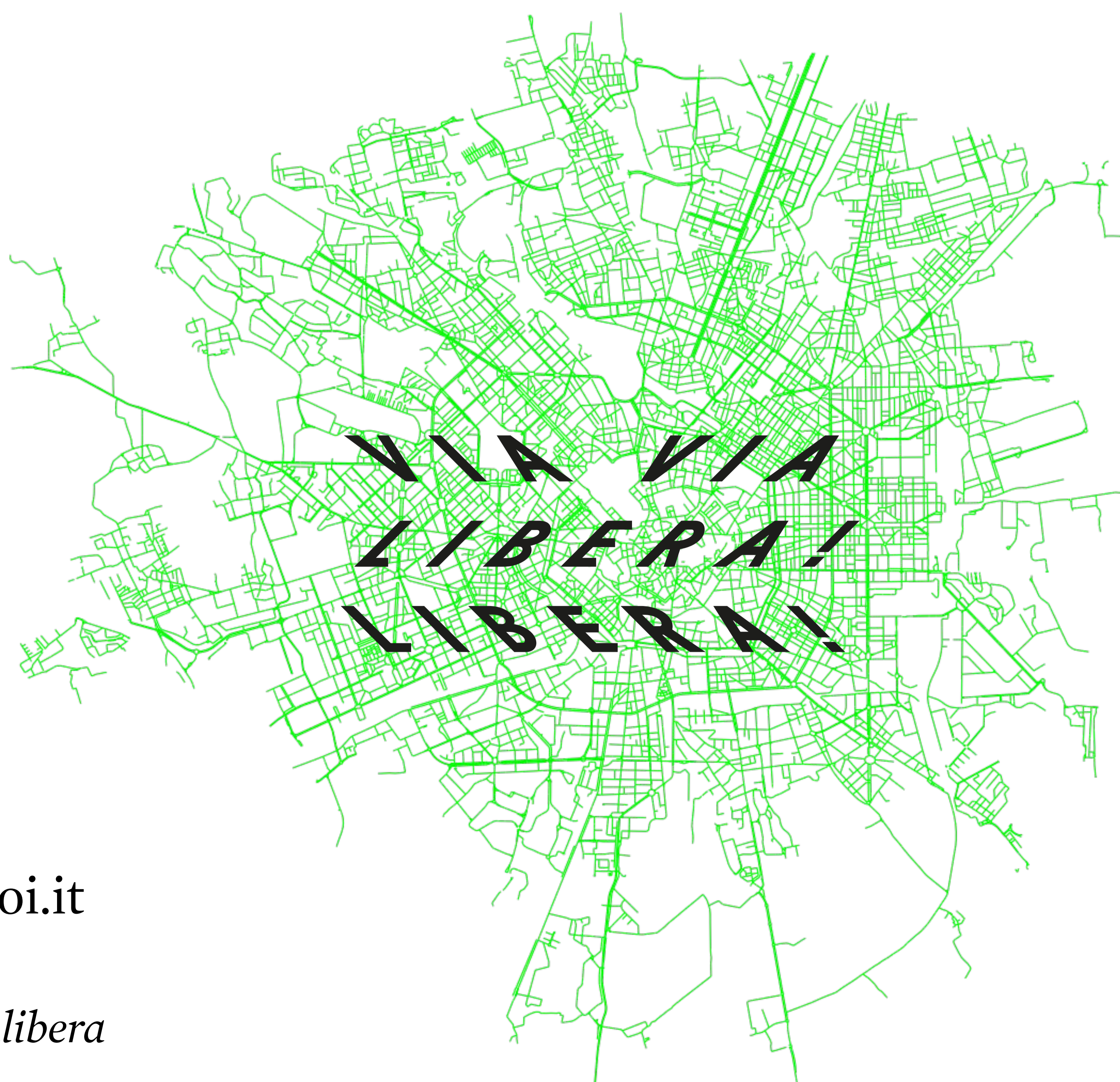




**VIA LIBERA nasce ed è coordinata da “Sai che puoi?”** con il contributo di molteplici organizzazioni e persone di tutta la città. In particolare, la **Fondazione Mobilità in Città** contribuisce in maniera determinante con approccio scientifico e analisi dei dati.

Le altre realtà che hanno aderito sono: Genitori Antismog, Massa Marmocchi, Clean Cities Campaign, Cittadini per l’Aria, Legambici Milano, Associazione Culturale Pediatri, Movimento Diritto dei Pedoni, Milano in Bicicletta, Strada per Tutti, Associazione Bodio Guicciardi, WAU! Milano, Giardini in Transito – Giardino Comunitario Lea Garofalo, Fiab Milano Ciclobby, La Prima Traccia, Ciclofficina Ruota Libera, Circolino Fané, Reteambiente Circolo Legambiente, Polisportiva TRI, Wild Tee, CICLISTE PER CASO ASD, FacciamoLargo, Equilibrio Urbano Milano ASD, Agenda Verde, Up2You srl Società Benefit, Genitori Attivi, SciGas gruppo d’acquisto solidale, GS Corsera ASD

**“Sai che puoi?” è una campagna di mobilitazione nata a Milano nel 2021 che vuole realizzare una città più giusta e più collaborativa.** Fanno parte di “Sai che puoi?” tante persone attiviste volontarie che si occupano anche di democraticità, sicurezza e vivibilità dello spazio pubblico. “Sai che puoi?” è un’organizzazione aperta alla collaborazione di tutta la città: attiviste, associazioni, gruppi informali ed è tra le realtà promotrici della piattaforma “Città delle persone”.



**'Sai che puoi?'**  
milano@saichepuoi.it

[www.saichepuoi.it/vialibera](http://www.saichepuoi.it/vialibera)

