

milano
cambiaaria

Assemblea Permanente
dei Cittadini sul Clima

REPORT 4° PLENARIA

Formazione sul tema “Riduzione dell’uso e del possesso dell’auto privata in città” e Gruppi di lavoro

10.05.2025



Staff tecnico

Nome	Ruolo	Ente
Sara Abrate	Graphic designer e Social media manager, Ambito 5, Dir. Transizione Ambientale	AMAT
Marianna Avalli	Referente Programma Volontari, Team Milano Cambia Aria, Ambito 5 del Piano Aria e Clima	AMAT
Elena Benotti	Community Manager, Team Milano Cambia Aria, Ambito 5 del Piano Aria e Clima	AMAT
Alessandro Cattini	Design di processo e facilitatore	Consorzio Poliedra
Sara Copelli	Design di processo e facilitatrice	AMAT
Giuliana Gemini	Design di processo e facilitatrice	Consorzio Poliedra
Sabrina Montibello	Facilitatrice	AMAT
Christina Paci	Coordinamento Team Milano Cambia Aria, Ambito 5 del Piano Aria e Clima	Comune di Milano

Tecnici e ospiti

Nome	Ruolo	Ente
Alessia Maj	Direzione Transizione Ambientale	AMAT
Federico Del Prete	Mobilità e Spazio Pubblico Innovation	Legambiente Lombardia
Roberto Nocerino	Alta Specializzazione, Direzione Mobilità	Comune di Milano
Caterina Padovani	Unità Aria e Clima	Comune di Milano
Silvia Moroni	Direzione Transizione Ambientale	AMAT

Volontari

n. 4	Supporto nella redazione dei verbali
n. 2	Supporto nella co-facilitazione

Obiettivi della giornata

Gli obiettivi della 4° plenaria sono stati:

- Approfondire in plenaria il tema: *Riduzione dell'uso e del possesso dell'auto privata in città*;
- Proseguire le attività dei Gruppi di lavoro

Programma della giornata

MATTINA

09.30 - 10.00 | Accoglienza e registrazione

10.00 - 10.30 | Saluti di benvenuto e introduzione ai lavori della giornata

10.30 - 11.20 | Formazione sul tema "Riduzione dell'uso e del possesso dell'auto privata in città" (1° round di carosello)

11.20 - 11.40 | Pausa Caffè

11.40 - 13.00 | Formazione sul tema "Riduzione dell'uso e del possesso dell'auto privata in città" (2° e 3° round di carosello)

13.00 - 14.00 | Pranzo

POMERIGGIO

14.00 - 16.00 | Gruppi di lavoro



I 3 approfondimenti tematici su Mobilità a Milano

Il momento di formazione e confronto con gli esperti si è svolto secondo la metodologia del “carosello”, su tre stand tematici che andavano a occupare tre aule diverse trattando un argomento specifico: “la qualità dell’aria a Milano”, “lo stato della mobilità a Milano” e “l’auto privata e le abitudini di mobilità”.

Le persone partecipanti sono state divise in gruppi casuali ricevendo all’ingresso un biglietto colorato che indicava l’ordine delle stanze da visitare. Ogni gruppo ha avuto 40 minuti per ascoltare l’intervento tecnico in ogni stanza e interagire con l’esperto. Al termine di ogni sessione, i gruppi si sono spostati nella stanza successiva seguendo la rotazione predefinita dal biglietto. Di seguito i dettagli di ogni approfondimento tematico.

LA QUALITÀ DELL’ARIA A MILANO

Caterina Padovani, referente del Piano Aria Clima del Comune di Milano – Area Energia e Clima ha offerto una panoramica chiara sul tema della qualità dell’aria individuando le principali cause dell’inquinamento atmosferico, tra cui eventi meteorologici come inversione termica, assenza di vento e piogge ridotte, che ostacolano la dispersione degli inquinanti.

È stato evidenziato il ruolo del monitoraggio della qualità dell’aria, svolto da ARPA tramite 5 centraline sul territorio milanese, che rilevano valori di polveri sottili e biossido di azoto spesso oltre i limiti di legge e delle linee guida OMS. In questo contesto sono stati presentati i quadri emissivi di tutte le fonti ed è stato presentato il Piano Aria Clima con i suoi cinque ambiti di intervento. Come ha sottolineato l’esperta in chiusura del suo intervento, l’obiettivo strategico che consente di rispettare i valori limite di legge e migliorare la qualità dell’aria nel lungo periodo è trasformare Milano in una città ciclo-pedonale.

Dopo l’intervento introduttivo, si è aperto un momento di confronto molto partecipato tra i cittadini e l’esperta. Molto interesse è emerso in relazione al quadro emissivo presentato, costruito sui



dati più aggiornati disponibili (relativi al 2021). È stato spiegato che la raccolta dei dati sull'inquinamento avviene in modo continuo, ma la loro elaborazione e pubblicazione ufficiale segue una cadenza quinquennale.

Il quadro emissivo ha mostrato la distribuzione delle fonti di inquinamento per diverse tipologie di inquinanti (in particolare polveri sottili e biossido di azoto), evidenziando l'incidenza di settori come:

- riscaldamento degli edifici (civili e pubblici),
- trasporto privato e pubblico,
- attività industriali,
- forni a legna delle pizzerie, che hanno attirato molta attenzione per il loro impatto significativo sugli inquinanti.

Tra i temi emersi durante il confronto:

- **Pizzerie e forni a legna:** molte domande si sono concentrate sull'entità dell'impatto di questa fonte che ha generato curiosità, alla luce del fatto che il quadro emissivo evidenzia un contributo sia rispetto alle polveri sottili che al biossido di azoto. L'esperta ha spiegato che il Comune sta già intervenendo con misure specifiche, come l'obbligo di utilizzo di legna certificata, ovvero legna essiccata correttamente, che produce meno emissioni rispetto a quella umida o non controllata.
- **Bacino padano:** è stato riconosciuto come area critica per conformazione geografica e fenomeni meteorologici. È stato ricordato che sono necessarie politiche coordinate tra le Regioni per raggiungere gli obiettivi auspicati.
- **Riscaldamento:** i cittadini hanno chiesto chiarimenti su quali misure siano previste per ridurre le emissioni legate al riscaldamento domestico e pubblico, e se esistano politiche di efficientamento degli edifici pubblici. È stato confermato che si tratta di una leva prioritaria, anche se complessa da attuare rapidamente.
- **Efficienza energetica e lentezza del sistema:** è stata evidenziata la percezione di ritardi strutturali nell'adozione di misure efficaci e di mancanza di coordinamento tra livelli istituzionali (Comune, Regione, Stato). L'esperta ha spiegato che, anche a causa dei vincoli normativi e finanziari, molte azioni richiedono tempi lunghi, ma che sono in corso interventi sia sul patrimonio edilizio che sul piano regolatore.
- **Fumo e sanzioni:** è stato chiesto se esistano controlli o sanzioni per i fumatori e in generale per le attività che superano i limiti di emissione. È stato chiarito che le sanzioni esistono, ma il controllo è difficoltoso e spesso poco efficace.
- **Indoor:** per quanto riguarda la cucina e il riscaldamento domestico si è discusso della differenza tra cucine a gas e a induzione. L'esperta ha evidenziato come il passaggio all'induzione abbia molto senso solo se accompagnato da fonti rinnovabili.
- **Comunicazione:** è emersa con forza la richiesta di maggiore trasparenza e in-

formazione sui dati relativi all'inquinamento, sui limiti superati e sulle responsabilità delle diverse fonti. In particolare, si è chiesto che il Comune faccia uno sforzo comunicativo maggiore, affinché i cittadini siano consapevoli e coinvolti nelle azioni di miglioramento della qualità dell'aria.

Infine, rispondendo a una domanda sul senso degli sforzi individuali rispetto alla portata del problema, l'esperta ha sottolineato l'importanza di azioni sistemiche e politiche strutturate, ma anche il ruolo fondamentale della pressione dal basso per accelerare i processi decisionali.

LO STATO DELLA MOBILITÀ A MILANO

Roberto Nocerino, Direzione Mobilità del Comune di Milano, ha introdotto una riflessione ampia sulla qualità della vita urbana e sulla necessità di ripensare l'attuale modello di mobilità, con particolare attenzione alla riduzione del numero di automobili in circolazione. La questione è stata posta in termini non solo ambientali, ma anche sociali, ponendo l'accento sull'eredità urbana da lasciare alle future generazioni.

Il relatore ha evidenziato che il settore dei trasporti rappresenta una delle principali fonti di **emissioni di CO₂**, contribuendo per circa il 32% al totale, con un impatto significativo del trasporto su gomma, in particolare auto e motocicli.

Oltre alla questione ambientale, è stata sottolineata la correlazione tra l'elevata presenza di veicoli privati e il numero di incidenti stradali. In tal senso, il relatore ha mostrato come l'Italia, secondo i dati del 2023, detenga il primato europeo per tasso di motorizzazione, con una tendenza ancora in crescita. In riferimento al caso di Milano, il relatore ha osservato come il tasso di motorizzazione sia più basso rispetto ad altre città italiane quali Torino, Genova e Firenze, attestandosi attorno alle 500 auto ogni mille abitanti.

Tuttavia, il confronto con città europee come Parigi evidenzia un ritardo strutturale. È stato poi riportato un dato significativo emerso da una rilevazione effettuata dall'associazione "Sai che Puoi", che ha contato circa 60.000 veicoli in sosta irregolare in un unico momento a Milano.

Considerando i 300.000 posti auto su strada disponibili, ciò significa che circa un'auto su sei risulta parcheggiata fuori dagli spazi consentiti. Il relatore ha chiarito che questo dato riflette la pressione del parco veicolare (totalità dei veicoli che circolano



in un determinato territorio) milanese.

È stato poi illustrato il quadro degli spostamenti: **due terzi dei residenti a Milano utilizzano i mezzi pubblici**, mentre un terzo si affida a mezzi privati. Le percentuali si invertono tra i pendolari provenienti da comuni diversi da quello di Milano, i quali, per due terzi utilizzano mezzi propri.

Nel delineare le politiche messe in atto dal Comune di Milano, il relatore ha indicato come l'iniziativa più efficace sia stata l'introduzione dell'Area C, una zona centrale della città, dove è previsto un pedaggio per l'accesso, eccetto per i veicoli a basse emissioni. Tale misura ha prodotto una costante diminuzione dei veicoli in ingresso. Al contrario, l'Area B, introdotta tra il 2022 e il 2023, ha avuto effetti più limitati, con una riduzione degli accessi pari solo al 3%. Il relatore ha spiegato che questa scarsa efficacia è dovuta a vari fattori, tra cui la non operatività del sistema in alcune fasce orarie e l'assenza di un pedaggio.

Il relatore ha poi affrontato il tema del **trasporto pubblico**. Ha illustrato gli sforzi dell'amministrazione per potenziare le linee metropolitane, pur sottolineando che i livelli di utenza restano inferiori rispetto al periodo pre-pandemico. Per quanto riguarda i mezzi di superficie, si è registrato un calo delle corse, dovuto a lavori per il rinnovo della rete tranviaria, alla nuova linea M4 che ha comportato la soppressione di alcune linee e alle difficoltà nel reperimento del personale, legate anche all'elevato costo della vita in città.

Nonostante questi limiti, è stato precisato che il trasporto pubblico da solo non è sufficiente a risolvere il problema. Per questo motivo, si è lavorato anche sul potenziamento della **rete ciclabile**. A tal proposito, il relatore ha riferito che Milano è passata da 226 km di piste ciclabili nel 2019 a una previsione di 326 km entro il 2025. Relativamente alla sicurezza dei ciclisti, è stato fatto notare un picco di incidenti tra il 2020 e il 2021, attribuito all'aumento delle automobili durante il periodo pandemico. Inoltre, è stato segnalato che le semplificazioni introdotte dal decreto del 2020 avevano favorito l'estensione della rete ciclabile, mentre il nuovo codice della strada rende ora più difficile la realizzazione di nuove piste. A ciò si aggiunge una riduzione dei fondi disponibili, in parte destinati agli interventi legati alle Olimpiadi.

Durante la fase di dibattito è emerso che il potenziamento del trasporto pubblico è un obiettivo complesso e di lungo periodo, che comporta inevitabili disagi temporanei per i cittadini, come l'aumento del traffico legato a cantieri e modifiche alla viabilità. Sulla carta, Milano possiede una rete articolata e in continua espansione, ma nella pratica il sistema non viene sfruttato appieno. Uno dei principali ostacoli è la **scarsa conoscenza e integrazione degli strumenti disponibili**, come i parcheggi di interscambio, spesso pieni o inutilizzati per mancanza di informazioni in tempo reale. Inoltre, **l'uso del trasporto pubblico è ancora legato a una visione tradizionale**, focalizzata sugli spostamenti casa-lavoro. Questo approccio non risponde più alle esigenze di una mobilità sempre più frammentata, fatta di percorsi occasionali, legati a svago, commissioni o imprevisti, per cui l'auto rimane la scelta più comoda.

È stato poi discusso il tema della **concorrenza economica tra auto e mezzi pubblici**. Raggiungere Milano in treno o metro, considerando anche il parcheggio, può costare fino a 10 euro al giorno: una spesa che spesso rende l'auto privata l'opzione più economica. Da qui la proposta di un **abbonamento annuale a prezzo calmierato (150-200 euro) per**

tutti i residenti, finanziato da una tassa dedicata. Un'idea accolta positivamente, ma che ha sollevato dubbi tra chi vive in zone mal servite.

Anche **la qualità e la capacità della rete** pongono interrogativi: nelle ore di punta le metropolitane sono al limite, mentre i mezzi di superficie sono meno frequenti, anche a causa della **carenza di autisti**. Il potenziamento è previsto (es. prolungamenti verso Bettola e Monza), ma rallentato da **mancanza di fondi e complessità istituzionali**.

Un altro nodo critico è legato ai **comportamenti degli utenti**: molti non convalidano il biglietto, rendendo meno precisi i dati su cui ATM basa la programmazione del servizio. Questo comporta il rischio di riduzioni di frequenza non giustificate.

Infine, si è parlato anche del **traffico merci**, spesso sottovalutato. Corrieri e consegne a domicilio incidono pesantemente sulla viabilità, specie in centro e in Area C. Il Comune ha avviato un Osservatorio Permanente e alcune aziende stanno sperimentando soluzioni come la **ciclogistica**, ma si tratta di un percorso ancora in costruzione.

L'obiettivo di fondo – “liberare la città dalle auto” – richiede **politiche integrate, scelte coraggiose e una visione sistemica**. È stato indicato come traguardo la riduzione a 480 auto ogni 1000 abitanti entro il 2030, un obiettivo ambizioso che potrà essere raggiunto solo se il trasporto pubblico diventerà un'alternativa davvero competitiva.



L'AUTO PRIVATA E LE ABITUDINI DI MOBILITÀ

Federico Del Prete di Lagambiente Lombardia ha offerto un affondo su "L'auto privata e le abitudini di mobilità", focalizzandosi soprattutto sulla storia della motorizzazione di massa e sulle alternative offerte dalla ciclabilità. Ha inquadrato dapprima l'impatto del settore dei trasporti sull'inquinamento e sull'aumento delle temperature, sottolineando che da tempo non ci sono miglioramenti sostanziali e che in Italia ad oggi abbiamo 644 macchine ogni 1000 abitanti e le città sono perciò "un enorme parcheggio".

Del Prete ha quindi mostrato alcune foto: una del 1908 raffigurante, Tin Lizzie o "Elisabetta di Latta", la prima automobile. Da quel momento in poi lo spazio pubblico è cambiato, dando priorità alle auto e stigmatizzando la pedonalità, in particolare "chi cammina in mezzo alla strada", cosa che, considerata normale in passato, dal Novecento non è più tollerata. L'umanità si è quindi sempre più riconosciuta e identificata nell'oggetto automobile, fino a immaginare futuri (sempre meno) fantascientifici nei quali persiste il mito dell'auto a guida autonoma, eliminando progressivamente dall'immaginario tutte le alternative.

Il relatore ha quindi introdotto il tema della ciclabilità, affermando che oggi pedaliamo per fare fitness in palestra, ma in Italia non siamo abituati a considerare la bici come un mezzo davvero utile per spostarsi in qualsiasi condizione, anche per ragioni di sicurezza. Eppure, spinti dalla crisi petrolifera del 1973, diversi Paesi europei in quella fase storica hanno cominciato a "cambiare rotta", introducendo ciclabili di collegamento extra-urbano fra le città e favorendo la condivisione delle strade urbane fra tutti i mezzi di trasporto. Quando i problemi di sicurezza e incidentalità sulle strade hanno cominciato a verificarsi, si sono avviate politiche di sensibilizzazione riguardo ai rischi della mobilità motorizzata, e in seguito all'emersione dei problemi relativi all'inquinamento, inoltre, hanno cominciato a emergere nuovi paradigmi, come quello della "Città a 15 minuti".

Per quanto riguarda l'Italia, secondo Del Prete, questo paradigma può essere interessante in relazione all'aspetto che concerne i servizi di prossimità, ma non è particolarmente innovativo per quanto riguarda gli spostamenti, che nelle nostre città sono già mediamente molto brevi (il 60% di essi è di 2 km). Bisognerebbe invece concentrarsi sul fatto che la bici è uno strumento di democrazia, autonomia ed efficienza per tutti, che può essere utilizzato anche in condizioni apparentemente avverse, come dimostrano i casi della città di Kampala, Uganda, (territorio collinare) e delle città della Danimarca (clima molto freddo). Inoltre, laddove un'auto vuota occupa molto spazio pubblico, le biciclette parcheggiate ne permettono un uso migliore e più efficace.



Le biciclette moderne, ha mostrato il relatore, non sono solo quello che siamo abituati a immaginarci, ma velocipedi dalle forme più varie, per essere funzionali alle più variegate esigenze, talvolta a pedalata assistita e capaci di portare carichi pesanti o trasportare più persone. Il codice della strada, infatti, non prevede limiti tipologici per questo tipo di veicoli, ma solo dimensionali. Questi mezzi ci permettono di immaginare un futuro della mobilità meno esclusivo, che favorisca la sicurezza e gli spostamenti anche delle categorie più fragili, come bambini e anziani, obiettivo che non può prescindere dall'introduzione di limiti di velocità molto stringenti per le auto in area urbana, come le Zone/Città a 30 km/h.

Durante le sessioni di Q&A che sono seguite al suo intervento, sono stati chiesti chiarimenti e approfondimento su vari argomenti:

- **Città 30 km/h:** alcune delle persone partecipanti hanno detto di non concordare con questa misura; inoltre, senza controlli nessuno le rispetta. Il relatore ha spiegato che ci sono anche altre modalità per far sì che queste vengano rispettate, come ripristinare la naturale "sinuosità" della carreggiata con file di parcheggi alternati a destra e sinistra, la rinaturazione della strada e l'introduzione di dissuasori, che obbligano i guidatori a ridurre la velocità. Bisognerebbe però anche facilitare la loro introduzione, in quanto ad oggi i Comuni non possono progettare Città 30 senza avere l'ok del governo statale.
- **Possibili soluzioni per Milano:** alcune persone si sono chieste se questi argomenti interessino davvero all'Amministrazione, visto che non si vedono grandi miglioramenti. Del Prete ha riportato l'esempio delle azioni messe in atto dalla città di Amsterdam riguardo ai permessi (molto costosi) per parcheggiare su suolo pubblico e alla predilezione per la mobilità attiva, che riduce anche i costi della sanità pubblica. Si potrebbero replicare queste stesse misure. Sarebbe inoltre opportuna, ha detto, una rivoluzione del Piano Urbano dei Parcheggi, cambiando la logica con cui vengono realizzati e concessi. Al contempo, sottolinea l'importanza il tema della riduzione dei mezzi privati motorizzati sia trattato dall'Assemblea dei Cittadini, anche perché ci troviamo in un periodo in cui la possibilità di accogliere nuove auto per le nostre città si è notevolmente assottigliata, non c'è più spazio, ed è necessario trovare alternative e quindi proporre anche un cambio negli stili di vita.
- **Problemi connessi alla conformazione del territorio:** alcune persone hanno evidenziato che non tutte le città sono pianeggianti e facili da percorrere in bici. Il relatore spiega che per risolvere questo problema la chiave è l'intermodalità, e cioè la possibilità di utilizzare più mezzi di trasporto, anche diversi dall'auto, ma ben collegati e integrati fra loro.
- **Problemi connessi al tema del lavoro e alle scelte di economia industriale del Paese:** collegandosi alle difficoltà dell'intermodalità, il relatore ha anche messo in luce che la rivoluzione dell'industria dei trasporti è molto osteggiata, soprattutto dai sindacati, che temono che la conversione alla mobilità sostenibile toglierà posti di lavoro, mentre si dovrebbero favorire nuove modalità di impiego. Il settore dell'automotive privilegia ancora la produzione di automobili piuttosto che quella di autobus, per esempio, che sarebbero invece essenziali per il potenziamento delle reti di trasporto pubblico e intermodale.

- **Problemi connessi a bonus e incentivi:** si è citato che il governo ha stanziato 940 milioni di euro per incentivare il cambio di auto, con scarsi risultati, mentre al contempo, pur stanziando 200 milioni di euro per il bonus mobilità erogato durante la pandemia, non ha raccolto informazioni sulle 600 mila persone che ne hanno usufruito, incentivando per giunta l'acquisto di biciclette che si sono rivelate non essere in regola con il codice della strada.

- **Problemi connessi alle limitazioni per neopatentati:** una persona ha condiviso che si troverà costretta ad acquistare una nuova auto per il figlio neopatentato, perché le limitazioni vigenti non gli permettono di utilizzare quella di famiglia, che avrebbero volentieri continuato a condividere. Si è quindi acceso un dibattito sulla possibilità di supplire a questo problema evitando l'acquisto dell'auto, con l'utilizzo del car sharing o quello di altri mezzi. Il car sharing di Milano però al momento non è utilizzabile dai neopatentati. Sono state poi raccolte le esperienze di diverse altre persone presenti. Diverse voci hanno sottolineato l'importanza che si proceda senza far leva sul senso di colpa degli automobilisti, ma migliorando il sistema così da rendere più facile il cambiamento di stili di vita, anche perché in molti casi la possibilità di rinunciare all'auto è un privilegio.



Gruppi di lavoro

Dopo la pausa pranzo, i partecipanti si sono divisi nei 4 Gruppi di lavoro, ognuno dei quali ha avuto tempo fino alle 16:30 per proseguire con le attività avviate durante l'incontro precedente.

A questo punto del percorso, tutti i Gruppi hanno ormai inquadrato gli obiettivi e i punti principali del tema su cui stanno lavorando ed è quindi arrivato il momento di iniziare a sviluppare gli elaborati da presentare all'Amministrazione comunale a fine anno. Gli elaborati potranno assumere una delle seguenti forme:

- **Raccomandazione:** indicazione relativa a strategie, azioni, piani già previsti dal Comune, senza dettaglio attuativo.
- **Proposta integrativa:** progetto specifico con dettaglio attuativo. Presenta una novità, una azione non presente nel Piano Aria e Clima ed il Comune deve valutarne la sua fattibilità.
- **Iniziativa di cittadinanza attiva:** progetto che punta all'attivazione diretta dei membri dell'assemblea e della società civile. Il Comune non la attua, ma la può sostenere.

Per ogni Gruppo sono state individuate delle persone di riferimento per svolgere il ruolo di coordinatori o coordinatrici del Gruppo. Le persone che hanno volontariamente preso questo ruolo hanno il compito di supportare il Gruppo:

- aiutando facilitatori/facilitatrici nel tenere i contatti con il Gruppo di lavoro via Whatsapp e email
- nel raccogliere materiali e prendere gli appunti durante eventuali incontri autonomi organizzati dal Gruppo di lavoro
- durante la fase di scrittura di raccomandazioni, proposte e iniziative per favorire l'elaborazione dei testi



GRUPPO DI LAVORO “IL RUOLO DELLE IMPRESE NELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA PER MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL’ARIA E IL CLIMA A MILANO”

Il gruppo di lavoro dedicato alle imprese si è riunito nel pomeriggio che, per facilitare lo sviluppo delle raccomandazioni a fine percorso, ha visto alcuni momenti distinti.

In un **primo momento** è stato fatto un rapido riassunto dell’attività svolta nel lavoro di gruppo precedente e dei risultati emersi. A tal fine prima della Plenaria era stato inviato ai partecipanti del gruppo un documento riassuntivo focalizzato su cosa era stato capito, sui punti rimasti poco chiari e sull’obiettivo del gruppo. Il documento è stato velocemente letto per affrontare eventuali approfondimenti.

Nel **secondo momento del pomeriggio** Laura Marchini, in qualità di esperto tecnico del tema, ha riportato alcuni spunti emersi durante la prima plenaria dell’Alleanza per l’Aria e il Clima che si è tenuta lo scorso 5 maggio.

Nello specifico, in relazione alla plenaria:

- La partecipazione delle imprese è stata molto soddisfacente sia in termini numerici (circa l’85% delle imprese è stata presente, alcune hanno partecipato con più persone) sia in termini di interesse, coinvolgimento e voglia di proporre attività/progetti concreti. A tal proposito viene sottolineato come una delle complessità dell’iniziativa sia proprio la discrepanza di tempistiche delle imprese (più rapide) rispetto al Comune (più lento);
- Gli elementi di maggior interesse per le imprese nell’ambito dell’Alleanza risultano essere: le possibilità di confronto e condivisione di buone pratiche, l’opportunità di messa a fattor comune di conoscenze e problemi, uno spazio in cui poter provare a co-progettare soluzioni da proporre alla città;
- Le principali proposte emerse dai tavoli di confronto sono: la necessità di essere proattivi; la richiesta di avere delle sfide a cui rispondere; la possibilità di fare progetti in collaborazione; l’importanza di coinvolgere altri attori cittadini, soprattutto l’università, la necessità di stabilire criteri per l’ingresso e per rimanere nell’Alleanza, la richiesta di definire modalità di lavoro in tavoli più ristretti (per tema, azione, o altro).

A seguire, il terzo momento del pomeriggio ha visto l’attività vera e propria del gruppo, così strutturata:

- La suddivisione dei partecipanti, su base volontaria, in quattro piccoli gruppi;
- La lettura e il confronto, all’interno di ogni singolo gruppo, sul documento di Linee Guida dell’Alleanza;
- L’individuazione di possibili modifiche/proposte rispetto ai contenuti del documento, relativamente a quattro possibili argomenti:
 - Le modalità di partecipazione delle imprese all’Alleanza
 - La Carta dei Valori
 - Il portfolio delle azioni proposte alle imprese
 - Le possibili sfide per le aziende

- La restituzione in plenaria dei contributi emersi all'interno di ogni gruppo relativamente ad ognuno dei quattro ambiti e la messa a fattor comune dei punti.

Di seguito viene riportata una sintetica esposizione dei principali elementi emersi durante quest'ultima fase e verificabili sui cartelloni creati durante il pomeriggio.

1. Modalità di partecipazione delle imprese all'Alleanza

Emerge la necessità di allargare e potenziare la comunicazione relativa all'**apertura del bando** di candidatura tramite:

- Uso di cartelloni pubblicitari;
- Collaborazione con fondazioni;
- Prevedere la partecipazione anche ad aziende e comuni dell'hinterland.

Durante il **periodo di attività** dell'Alleanza invece:

- Potenziare comunicazione capillare ai dipendenti dell'azienda che fa parte dell'Alleanza, i quali possono diventare promoter delle attività verso l'esterno, ma anche verso i cittadini;
- Creare collaborazioni interaziendali su una o più azioni;
- Istituire un premio annuale – simil "Ambrogino d'Oro" ma interno all'Alleanza – per chi raggiunge i KPI; per una corretta attribuzione del premio sarebbe necessario implementare un sistema di controlli a campione e rating delle aziende parte.

Spunto extra: tutte le imprese partecipate/pubbliche legate al Comune dovrebbero essere incluse nell'Alleanza su base stabile indipendentemente dal bando così da consentire maggiore trasparenza dei dati.

2. Carta dei valori

Il riscontro rispetto alla Carta dei valori è stato generalmente positivo, il documento come allegato alle Linee Guida sembra essere completo delle caratteristiche necessarie. Sono state rimarcate solamente due necessità:

- **Trasparenza degli obiettivi** che vengono raggiunti dall'azienda (tema di conformità con quanto viene dichiarato)
- **Continuità nelle attività** svolte dall'azienda da un anno all'altro (esempio: nel caso in cui ci si candida per un anno con un'azione di economia circolare legata alla diminuzione del packaging tramite l'abbandono del monouso, tale uso di imballaggi non deve essere ripristinato l'anno successivo nel momento in cui si candida un'azione diversa).

3. Il portfolio delle azioni proposte alle imprese

Economia circolare:

- Limitare l'uso di carta/stampa;
- Condivisione e scambio all'interno dell'azienda
 - Iniziative legate al riuso;
 - Swap parties – libri, attrezzatura sportiva, vestiti, ...

Consapevolezza:

- Promuovere attività a supporto del decoro urbano/verde urbano.

Qualità dell'aria:

- Divieto di fumo in tutta l'azienda;
- Attività di sensibilizzazione dei dipendenti.

Energia:

- Razionalizzazione accensione riscaldamento e aria condizionata;
- Sensori AI per la gestione della climatizzazione ambientale.

Per quanto riguarda le azioni nel loro complesso, si propone:

- Creazione di cluster di azioni a cui le imprese possono aderire;
- Livelli diversi di implementazione per aziende con possibilità e percorsi di sostenibilità diversi;
- KPI rendicontabili non solo in valore assoluto, misurazioni più precise;
- Evidenziare lo stato pre-adozione dell'attività candidata.

4. Sfide e progetti

Emerge chiaramente una sfida legata alla prossimità delle aziende di due tipi principali:

- Condivisione costi – mobilità, fleet manager, ...
- Condivisione servizi – asili, dog sitter, station biciclette, ...

Progetti legati alla comunicazione dell'attività dell'Alleanza:

- Press release di fine progetto pronta da parte delle aziende partecipanti che renda possibile la condivisione dei risultati tramite social;
- Identificazione di ambassador dell'Alleanza all'interno delle aziende che possano partecipare a festival, workshop, conferenze, durante l'anno, permettendo la diffusione della conoscenza dell'iniziativa a cittadini, stakeholders ed altre imprese.

Il pomeriggio di lavoro si è concluso ricordando ai partecipanti di lavorare all'individuazione di uno o due coordinatori/portavoce per facilitare la fase di formulazione di raccomandazioni, proposte ecc.

È stata inoltre ricordata l'attivazione dei diversi canali di comunicazione ed i rispettivi ruoli:

- Gruppo Whatsapp
- Mailing List
- Community digitale



GRUPPO DI LAVORO “IL RUOLO DELLE SCUOLE PER L’IMPLEMENTAZIONE DI INIZIATIVE DI SVILUPPO SOSTENIBILE LOCALE”

Nel pomeriggio si è riunito il gruppo di lavoro dedicato al ruolo delle scuole nella transizione ecologica della città, con l’obiettivo di approfondire e sviluppare le proposte emerse durante la precedente assemblea. Dopo una breve introduzione e una ricapitolazione degli obiettivi a cura della facilitatrice, i partecipanti si sono divisi nuovamente in due sottogruppi per proseguire il lavoro di brainstorming e selezione, organizzando le riflessioni secondo i 5 ambiti tematici del Piano Aria Clima.

Il primo gruppo ha lavorato sulle idee per **ambito 1** -economia circolare, 2-mobilità, 4-adattamento. Tra le proposte riconfermate e sviluppate nell’ambito 1 si segnalano: l’installazione di depuratori d’acqua e l’uso di borracce personali per ridurre plastica e alluminio; il riciclo creativo di materiali di scarto, come tessuti e materiali industriali per attività laboratoriali; il riutilizzo di materiale scolastico; le doggy bag per evitare sprechi alimentari e l’ampliamento del progetto Piazze Aperte, proponendo un coinvolgimento attivo di giovani e anziani per la sorveglianza degli spazi pubblici. Tra le nuove idee emerse, l’introduzione di spazi di smart working all’interno delle scuole e la riorganizzazione degli ingressi scolastici con aree dedicate alla fermata temporanea di auto e mezzi pubblici, per ridurre il traffico e la sosta irregolare.

Nell’**ambito 4** si è parlato di piantumazione di piante da parte degli studenti, seguendo criteri di biodiversità locale, con l’obiettivo educativo di vedere crescere la propria pianta nel tempo. Si è discusso anche dell’introduzione di muri verdi come schermatura naturale al surriscaldamento, dell’ampliamento dell’outdoor education (orti scolastici, lezioni all’aperto) e del rafforzamento dei controlli nelle zone 30 e sulle aree soggette a fumo.

Il secondo gruppo ha lavorato sull’ambito 3-energia e 5-sensibilizzazione. Nell’**ambito 5** è stata avanzata la proposta di coinvolgere tutto il quartiere in una campagna “Adotta un albero”, a sostegno dell’ambito 4. Altri spunti hanno riguardato l’implementazione di rastrelliere per biciclette, la trasformazione delle strade scolastiche in piste ciclabili per educazione stradale, l’uso delle scuole fuori dall’orario scolastico per attività comunitarie, l’istituzione di gare tra scuole su pratiche ambientali e la costituzione della figura dell’“ambasciatore della sostenibilità”.

A conclusione della sessione, ciascuno dei due sottogruppi ha presentato i risultati emersi dai propri confronti interni, illustrando le riflessioni sviluppate. Questo momento di restituzione ha aperto uno spazio di condivisione, confronto e ascolto reciproco, nel quale è stato possibile integrare i diversi punti di vista. Dopodiché ogni persona ha selezionato le **piste di lavoro** da approfondire nelle prossime assemblee, applicando tre criteri condivisi: utilità (risponde a un bisogno concreto?), realizzabilità (è fattibile con le risorse disponibili?) e capacità trasformativa (può produrre un cambiamento significativo?).

Le idee più votate, in particolare in termini di utilità e impatto trasformativo sono state:

- Proposta “RICICLO CREATIVO”: uso di materiali di aziende per realizzare oggetti artigianali

- Proposta "RIUSO": riciclo dei materiali scolastici per soggetti vulnerabili
- Proposta "RACCOLTA DIFFERENZIATA": nuove forme per incentivare gli studenti a migliorare la raccolta
- Proposta "MOBILITA": migliorare l'infrastruttura, per esempio con rastrelliere e strade scolastiche
- Proposta "OUTDOOR EDUCATION": progetti di orti scolastici, ciclismo etc.
- Proposta "PIANTUMAZIONE": coinvolgimento degli studenti e della comunità per piantumare alberi a scuola e in prossimità delle scuole

Questo lavoro di selezione è la base su cui concentrare l'attività del Gruppo e sviluppare gli elaborati condivisi.

Azione		UTILE Risponde a un bisogno?	REALISTICA Si può fare con i tempi e i mezzi dati?	TRASFORMATIVA Cambia le cose in modo significativo?
Proposta 01 Depuratori e borracce	10	4	5	/
Proposta 02 Riciclo creativo	16	5	6	5
Proposta 03 Riuso	20	7	7	5
Proposta 04 Doggy bag	10	3	4	2
Proposta 05 Piazze aperte	9	6	1	2
Proposta 06 Sorveglianza	11	6	5	/
Proposta 07 Raccolta differenziata	15	6	6	3
Proposta 08 Ingresso dedicato	4	2	/	2
Proposta 09 Infrastrutture mobilità	15	5	6	4
Proposta 10 Smart working	13	6	3	3
Proposta 11 Outdoor education	15	5	4	5
Proposta 12 Muri verdi	9	5	1	2
Proposta 13 Piantumazione studenti	17	6	4	7
Proposta 14 Gioco sfida tra scuole	9	3	3	2
Proposta 15 Apertura extra orario	12	5	3	4
Proposta 16 Ambasciatori sostenibilità	8	4	1	2



GRUPPO DI LAVORO “MOBILITÀ”

Il Gruppo di lavoro mobilità è iniziato commentando le attività di formazione svolte nella mattinata, restituendo molta soddisfazione per i dati e le informazioni condivise dal personale tecnico.

A seguire, il primo atto dei lavori del pomeriggio è stato un veloce brainstorming sui benefici e gli svantaggi dell'uso e del possesso dell'automobile.

Benefici dell'auto	Svantaggi dell'auto
<p>Comodità per raggiungere certi luoghi. Comoda per i piccoli trasporti. Sicurezza personale nei luoghi e negli orari che possono essere soggetti alla presenza di criminalità. Autonomia negli orari degli spostamenti. Flessibilità. Libertà di movimento. Velocità di spostamento. Suggerisce idea di libertà. Autonomia e indipendenza. È uno status symbol. È utile per viaggiare. È un concentrato di tecnologia. Ti aiuta a gestire le emergenze. È la tua comfort zone. È un asset utile. Igiene. Discrezionalità utilizzo. Privacy.</p>	<p>Costi (acquisto, manutenzione, mantenimento...). Incidenza sul budget familiare. Congestione nel traffico che causa stress. Ricerca/scarsità di parcheggio. Inquinamento ed altre esternalità negative, che hanno un impatto sulla salute. Occupazione di spazio e di spazio pubblico. Pervasività: tutti gli altri ne hanno una. Meno sicurezza. Più emissioni. Lenta in città. Impatto sul clima. Induce sedentarietà.</p>

A partire da quanto emerso dal brainstorming, il facilitatore ha chiesto di riflettere sulla domanda: “**Quali le resistenze più forti, personali e/o collettive ad utilizzare modalità di spostamento diverse dall'auto? Possiamo superarle? Se sì, come? Se no, perché?**”

Ha quindi chiesto alle persone partecipanti di proporre argomenti di discussione (in particolare tipologie di “resistenza”) inerenti a questa domanda. Sono emerse diverse idee, che sono state poi raggruppate dai componenti del gruppo in 5 tavoli di lavoro tematici. A ciascun tavolo è stata assegnata una tipologia di “resistenza” su cui discutere per provare a descriverla meglio, specificando quali categorie di persone riguarda e che cosa possiamo fare noi, da un lato, come cittadini, per provare a superarla. Dall'altro lato, poi, ci si è chiesti anche che cosa può fare il Comune. Sono state raccolte varie idee che dovranno essere ulteriormente approfondite.

La metodologia utilizzata per la discussione è stata quella dell'Open Space Technology, che ha permesso a tutte le persone partecipanti di unirsi liberamente a ciascuno dei tavoli di discussione, senza limiti, portando il proprio contributo dove preferivano. Parallelamente a questa attività, le persone partecipanti hanno anche potuto farsi intervistare dal personale tecnico del Comune che, presente nella stanza a fianco, ha sottoposto chi lo desiderava a un questionario sulle proprie abitudini di mobilità, per comprendere meglio il punto di vista dei singoli membri del Gruppo.

Di seguito riportiamo quanto emerso dai tavoli di lavoro.

Tavolo “Pigrizia, abitudini, difficoltà al cambiamento”

<p>Descrizione della resistenza</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pigrizia - Abitudini - Difficoltà al cambiamento 	<p>Quali categorie di persone riguarda?</p> <p>Quasi tutti, su diversi livelli di resistenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fisica, per la mancanza di propensione al movimento (giovani/anziani) - psicologica (adulti / persone in età pensionabile con difficoltà reali all’abbandono dell’auto, ma che a volte non cercano neppure l’alternativa)
<p>Cosa possiamo fare noi?</p> <ul style="list-style-type: none"> - INFORMARCI sulle alternative di spostamento e farci promotori condividendo con le persone che abbiamo intorno informazioni e dati attendibili. Ad esempio, possiamo mettere in luce attraverso in numeri i benefici del cambiamento: tradurre il n° di passi in calorie perse; pensare cosa si potrebbe fare risparmiando i costi annuali del mantenimento dell’auto (vacanze...). - DARE IL BUON ESEMPIO adottando comportamenti virtuosi 	<p>Cosa può fare il Comune?</p> <ul style="list-style-type: none"> - ANALISI: Definire e mappare in dettaglio le motivazioni alla resistenza - COMUNICAZIONE: Comunicare su tutti i media (condividere i dati che fanno cambiare percezioni): “bombardamento” mediatico sull’impatto dell’auto sulla salute del singolo e sulla società - INCENTIVI: Ragionare su possibili tipologie di incentivi (es. per uso bici, rimborsi check up salute...) - POTENZIARE TPL: Potenziare mezzi di superficie per renderli più comodi e prolungare gli orari della metro di notte e potenziare il servizio nei weekend)

Tavolo “L’auto come status symbol”

<p>Descrizione della resistenza</p> <ul style="list-style-type: none"> - Paura di avvicinare l’altro/il diverso e auto come mezzo per proteggere la propria privacy - Paura di sentirsi “non omologati” alla massa e bisogno di riconoscersi in un gruppo di appartenenza 	<p>Quali categorie di persone riguarda?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Persone milanesi che hanno un atteggiamento molto snob nei confronti del trasporto pubblico - Persone fortemente individualiste - Persone con pregiudizi radicati nei confronti di altri gruppi sociali
<p>Cosa possiamo fare noi?</p> <ul style="list-style-type: none"> - SUPERARE I PREGIUDIZI e le proprie convinzioni - “PROSELITISMO” pro-cultura green. Mettere in luce, ad esempio, i pesi di cui ci si libera senza auto: multe, nervosismo, stress. 	<p>Cosa può fare il Comune?</p> <ul style="list-style-type: none"> - COMUNICARE rafforzando i messaggi pro-cultura green e rendendo noti gli effetti collaterali negativi dell’uso dell’auto - PREMIARE LE BUONE PRATICHE e gli stili di vita sostenibili anche in ambito mobilità (es. chi rottama un’auto senza ricomprarne un’altra)



Tavolo "Sicurezza in area urbana nell'uso della bicicletta"

<p>Descrizione della resistenza</p> <ul style="list-style-type: none"> - Percezione che l'uso della bicicletta sia caratterizzato da grandi rischi rispetto all'uso dell'auto 	<p>Quali categorie di persone riguarda?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tutta la popolazione
<p>Cosa possiamo fare noi?</p> <ul style="list-style-type: none"> - PROVARE A USARE DI PIÙ LA BICICLETTA per la mobilità urbana - ESERCITARE UN CONTROLLO CONDIVISO DELLE CICLABILI, tramite app o whatsapp, che permetta ai cittadini di fare foto di mezzi motorizzati circolanti o parcheggiati in modo indebito su percorsi riservati alle biciclette 	<p>Cosa può fare il Comune?</p> <ul style="list-style-type: none"> - CONTROLLARE LE PISTE CICLABILI con telecamere, con sanzioni per chi le occupa e le percorre con mezzi motorizzati - ATTIVARE SISTEMA DI CONTROLLO CONDIVISO DELLE CICLABILI tramite app/whatsapp

Tavolo "Affollamento e problemi del TPL per i pendolari"

<p>Descrizione della resistenza</p> <ul style="list-style-type: none"> - Condizioni oggettive in cui versano i mezzi pubblici: affollamento, puntualità, condizioni di viaggio per i pendolari - Da una ricerca su internet si è visto che statisticamente per percorrere 23 km dal centro verso fuori Milano ci si mette circa 56 min (su questa circonferenza si collocano ad esempio Lodi, Vigevano, Cantù, Cassano d'Adda, Magenta...). Con il treno in media ci si mette lo stesso tempo, ma con più problemi: ritardi, affollamento, condizioni di viaggio precarie, pulizia, mancanza di posti. Il costo in treno è in media 5 euro. Mentre quello in auto di 6 euro, una differenza che non sembra giustificare il sacrificio di viaggiare più scomodi. 	<p>Quali categorie di persone riguarda?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pendolari - Chi entra ed esce in auto a/da Milano la mattina e la sera
<p>Cosa possiamo fare noi?</p> <ul style="list-style-type: none"> - DARE UNA POSSIBILITÀ al miglioramento dei servizi e provare il treno rinunciando per un periodo di tempo alle comodità dell'auto 	<p>Cosa può fare il Comune?</p> <ul style="list-style-type: none"> - FARSI PARTE ATTIVA nel migliorare le condizioni di viaggio su mezzi pubblici e treni, in merito a pulizia, tempi di percorrenza, comfort, frequenza delle corse nelle ore di punta



Tavolo “Pregiudizi e percezioni sbagliate”

<p>Descrizione della resistenza</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mancanza di consapevolezza condivisa (“in-coscienza sociale”) dovuta a: <ul style="list-style-type: none"> _Mancanza di conoscenza e percezioni sbagliate _Attaccamento allo status quo e mancanza di immaginazione riguardo a possibili alternative. In altri casi assenza della libertà di poter pensare di farne a meno (abbandono dell’auto come un privilegio) _Pregiudizi _Visione individualista e poco “collettiva” <p>- Sulla rinuncia all’auto pesa anche un impatto filosofico/romantico: auto come ricordo, momenti felici; privazione della possibilità di scegliere</p>	<p>Quali categorie di persone riguarda?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ognuno di noi
<p>Cosa possiamo fare noi?</p> <ul style="list-style-type: none"> - CONFRONTARSI sfidando le proprie convinzioni - INFORMARSI e curare la coscienza individuale e collettiva 	<p>Cosa può fare il Comune?</p> <ul style="list-style-type: none"> - COMUNICARE CON CREATIVITÀ e promuovere stili di vita alternativi - SOVVENZIONARE gli aspetti che possono portare benefici.

I risultati di questo Open Space saranno il punto di partenza per i futuri approfondimenti del Gruppo di lavoro.





GRUPPO DI LAVORO “MIGLIORAMENTO DEL DECORO URBANO E DELLA RACCOLTA DIFFERENZIATA NEI LUOGHI PUBBLICI”

Inizialmente è stata svolta un'attività di ricapitolazione dei temi trattati nel corso dell'incontro di aprile e specificatamente sui temi emersi come principali. I temi trattati sono riassunti nella tabella sottostante.

Cosa è utile <i>potenziare</i> per migliorare il decoro urbano e migliorare la raccolta differenziata nei luoghi pubblici:	Cosa è utile <i>ridurre</i> per migliorare il decoro urbano e migliorare la raccolta differenziata nei luoghi pubblici:
<ul style="list-style-type: none">- Educazione- Comunicazione- Prevenzione- Buone pratiche da altre città- Tecnologia- Bidoni per la raccolta differenziata- Presidio del territorio	<ul style="list-style-type: none">- Abbandono di piccoli RAEE- Abbandono mozziconi- Quantità dei rifiuti da movida

Successivamente è stata svolta un'attività di brainstorming fra i partecipanti per valutare quali piste di lavoro fossero più interessanti per il Gruppo.

Il Gruppo ha evidenziato l'opportunità di sfruttare la tecnologia e introdurre un livello più elevato di automazione nei processi di gestione dei rifiuti, ad esempio attraverso l'utilizzo di codici QR sui prodotti. Tale innovazione potrebbe facilitare la separazione del rifiuto già nella fase iniziale della filiera, con una conseguente riduzione dei costi di gestione e di smaltimento. È stato inoltre proposto di prendere esempio da alcune prassi adottate in altri Paesi europei, dove vengono offerti piccoli incentivi economici per la restituzione di bottiglie di plastica o di vetro. L'introduzione di una misura simile potrebbe contribuire a ridurre l'abbandono dei rifiuti su suolo pubblico. È emersa la percezione che Milano sia più sporca rispetto ad altri comuni, nonostante Amsa svolga regolarmente il proprio lavoro, e che gran parte del problema derivi dai comportamenti scorretti dei cittadini. Ci si è chiesti perché molti piccoli comuni ottengano risultati migliori in termini di raccolta differenziata e decoro urbano; tuttavia, il personale tecnico ha sottolineato che la gestione logistica più semplice nei piccoli centri consente un controllo più diretto e capillare. È stato infine auspicato che Milano possa diventare un modello da seguire, anziché essere oggetto di confronti sfavorevoli.

Sono stati individuati due problemi distinti: da un lato, l'abbandono dei rifiuti da parte dei residenti; dall'altro, quello generato da turisti e cosiddetti "city users". Questa distinzione evidenzia la necessità di strategie differenziate, calibrate sulle abitudini specifiche di ciascuna categoria.

Il Gruppo ritiene centrale intervenire su educazione ambientale e comunicazione, con particolare attenzione alla crescente diversità culturale della popolazione. In un contesto multietnico, è fondamentale adottare modalità diversificate, in grado di raggiungere tutte le fasce della cittadinanza, anche attraverso il coinvolgimento diretto in progetti di volontariato e iniziative locali. È stata sottolineata l'importanza di promuovere il rispetto per la comunità e il territorio, incentivando la partecipazione attiva dei cittadini. A tal fine, si propongono iniziative a livello di quartiere per rendere il coinvolgimento più

diretto.

Sul piano comunicativo, si è osservato, ad esempio, che in molti parchi e spazi pubblici manca una cartellonistica chiara sulle buone pratiche da adottare e potenziare questo tipo di comunicazione rappresenterebbe un valido supporto per gli utenti.

Tuttavia, il Gruppo considera superato il concetto che sia solo la mancanza di informazioni a giustificare comportamenti scorretti, dato l'ampio ventaglio di risorse oggi disponibili.

In questo senso, è stata avanzata una prima proposta operativa: l'elaborazione di un'iniziativa concreta di cittadinanza attiva, ritenuta la soluzione più economica ed efficace per il Comune e con un impatto immediato sulla collettività e fondata su comunicazione, educazione e partecipazione attiva per agire in modo pratico.

Si intende privilegiare la prevenzione rispetto alla punizione, valorizzando in particolare le attività premianti, ritenute più efficaci e stimolanti rispetto ai tradizionali strumenti informativi. L'educazione urbana deve quindi mirare a sviluppare comportamenti responsabili, interpretando la raccolta differenziata non solo come un obbligo, ma come una responsabilità collettiva e ambientale. Tuttavia, l'impegno individuale deve essere accompagnato da un controllo visibile e costante delle istituzioni, per garantire che i comportamenti virtuosi non vengano vanificati.

Infine, il Gruppo ha evidenziato la necessità di un miglioramento strategico nella gestione e nel posizionamento dei contenitori per la raccolta differenziata. È stato suggerito che Amsa realizzi uno studio approfondito sulla quantità e sulla tipologia di rifiuto prodotto nei diversi quartieri, al fine di valutare con maggiore precisione il tipo e il numero di cestini da collocare. Ad esempio, nelle aree con una forte presenza di locali e attività serali, potrebbe risultare più utile incrementare i contenitori per la raccolta del vetro piuttosto che quelli dell'indifferenziato. La corretta progettazione del sistema di raccolta dovrebbe quindi partire dall'analisi del rifiuto prodotto, in modo da predisporre contenitori adeguati in quantità e tipologia. Il personale tecnico ha chiarito che questa cosa è già prevista e nei prossimi mesi avrà maggiore attuazione.

In merito a questa riflessione, è stato inoltre sottolineato che alcuni contesti, come i mercati rionali, richiedono una gestione più puntuale. Si è osservato che, sebbene Amsa intervenga al termine degli orari di mercato, i rifiuti rimasti in attesa della pulizia definitiva rischiano, a causa del vento, di essere dispersi e spostati, finendo anche negli atri dei condomini. Per questo motivo, è stato proposto di attuare una pulizia "su misura", adattata alle caratteristiche e alle criticità di ogni singola area.

Per quanto riguarda lo smaltimento delle batterie esauste, è stata espressa una perplessità in merito alla collocazione dei punti di raccolta all'interno dei supermercati.

Secondo quanto emerso dal confronto, tale servizio dovrebbe essere gestito direttamente dalle amministrazioni comunali, le quali dovrebbero individuare e attrezzare aree specifiche per la raccolta sia delle batterie che dei Rifiuti da Apparecchiature Elettriche ed Elettroniche (RAEE) di piccole dimensioni, come le sigarette elettroniche.

Il personale tecnico ha chiarito che ogni esercizio commerciale che vende batterie è già obbligato a predisporre un apposito punto di raccolta e in alternativa c'è la possibilità di conferire tali rifiuti mensilmente presso i CAM.

Attività di co-progettazione e mappatura partecipata

Nel corso dell'attività, è stato richiesto ai cittadini presenti di esprimersi attraverso una votazione per alzata di mano sui temi emersi durante l'incontro precedente, con l'obiettivo di definire le priorità da cui partire nel lavoro collettivo.

I risultati della votazione sono stati i seguenti:

Cosa è utile <i>potenziare</i> per migliorare il decoro urbano e migliorare la raccolta differenziata nei luoghi pubblici:	Cosa è utile <i>ridurre</i> per migliorare il decoro urbano e migliorare la raccolta differenziata nei luoghi pubblici:
<ul style="list-style-type: none">- Educazione -> 11 voti- Comunicazione -> 13 voti- Prevenzione -> 10 voti- Buone pratiche da altre città -> 8 voti- Tecnologia -> 6 voti- Bidoni per la raccolta differenziata -> 14 voti- Presidio del territorio -> 8 voti	<ul style="list-style-type: none">- Abbandono di piccoli RAEE -> 6 voti- Abbandono mozziconi -> 5 voti- Quantità dei rifiuti da movida -> 5 voti

Il Gruppo ha ritenuto che Educazione e Comunicazione rientrino sotto lo stesso cappello e quindi di non trattarli come elementi separati. Invece ha ritenuto che lavorare sui bidoni e su una strategia ottimizzata per zona sia un argomento trasversale a quasi tutti gli altri e quindi il vero e proprio cuore del lavoro.

Quindi, a partire dai due temi: "potenziare la comunicazione e l'educazione" e "migliorare le strategie di disposizione dei bidoni per la differenziata" è stato proposto al Gruppo di costruire una bozza di proposte, attraverso l'utilizzo di due cartelloni tematici. Ogni cartellone è stato suddiviso in tre sezioni – problema, soluzione, motivazione – e i partecipanti sono stati invitati a esprimere le proprie idee e considerazioni tramite l'apposizione di post-it, in un esercizio di intelligenza collettiva volto a mappare le principali criticità e possibili risposte.



Gioco di ruolo

Al termine della fase di mappatura, è stato proposto un gioco di ruolo: un cittadino ha assunto il ruolo di portavoce del Gruppo, illustrando il problema individuato, la soluzione proposta e le aspettative nei confronti dell'amministrazione comunale, specificando quale tipo di intervento si ritenesse necessario e quale fosse la motivazione alla base della richiesta. Un altro partecipante ha interpretato il ruolo dell'amministrazione comunale, supportato dal personale tecnico presente. In questa simulazione, l'amministrazione ha assunto una posizione critica, ponendo delle obiezioni alle proposte avanzate, con l'obiettivo di stimolare il gruppo a rafforzare le proprie idee e motivazioni, rendendole più solide, concrete e argomentate.

Questa dinamica ha permesso di riflettere su come elaborare le proposte e il Gruppo ripartirà da questo punto nel prossimo incontro.





Prossimi appuntamenti

La quarta riunione plenaria dell'Assemblea per il 2025 si è conclusa alle ore 16:30.

La 5° riunione plenaria dell'Assemblea dei Cittadini sul Clima si terrà sabato 7 giugno 2025.

Milano Cambia Aria è un'iniziativa del Comune di Milano finalizzata a coinvolgere i cittadini e gli attori della città per promuovere la transizione ecologica, una migliore qualità dell'aria e contrastare il cambiamento climatico.

Comune di Milano

Milano Cambia Aria - Assemblea Permanente dei Cittadini sul Clima

www.comune.milano.it/MilanoCambiaAria

Email: assembleacittadini@comune.milano.it