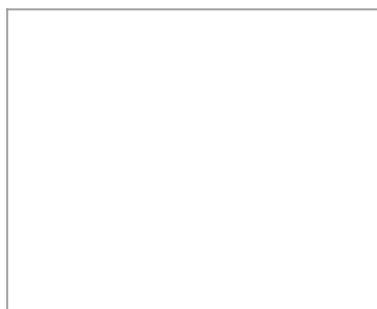


OSSERVAZIONE AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017



Alla Direzione Mobilità Ambiente ed Energia
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Via Beccaria, 19
20122 Milano

Dati Osservante

Cognome Galli

Nome Eugenio

[] In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro

Preferenze privacy

☒ Accetto i termini dell'informativa sulla privacy

☒ Sono disponibile ad essere contattato dai tecnici del Comune in merito alle mie osservazioni.

Stato del contributo

Stato Chiuso e inviato il 08/10/2017 18:16

Data di creazione domenica 08 ottobre 2017 10:34:24

Osservazione n. 1

Documento/Capitolo

Documento di piano : 4.2.4 Servizi – Bike sharing

Data di ultima modifica

domenica 08 ottobre 2017 14:38:14

Operazione

Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo**Testo da inserire**

paragrafo da modificare e integrare

Motivazioni

Il paragrafo dedicato alla evoluzione del bike sharing si sofferma con analisi di dettaglio sulle singole fasi ed evoluzioni dal 2008, con informazioni che paiono da un lato eccessive e ridondanti rispetto agli obiettivi del PUMS (ad esempio con gli stadi di completamento delle della 1^, 2^ e 3^ fase e le tariffe del servizio), mentre dall'altro lato manca completamente l'informazione sull'attuale fase di sviluppo caratterizzata anche dall'offerta free floating. Il paragrafo va quindi in parte semplificato e in parte integrato.

Osservazione n. 2

Documento/Capitolo

Documento di piano : 6.2.8 Azioni di orientamento della domanda

Data di ultima modifica

domenica 08 ottobre 2017 14:07:50

Operazione

Sostituisci il testo originale con quello da inserire**Testo originale da eliminare, sostituire o integrare**

ed a migliorare la sicurezza

Testo da inserire

e di migliorare la sicurezza

Motivazioni

correggere refuso

Osservazione n. 3

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.1.3 Zone 30
Data di ultima modifica	domenica 08 ottobre 2017 14:48:05
Operazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo
Testo da inserire	
<p>Applicare nel breve termine la riduzione strutturale del limite di velocità urbano a 30 km/h in tutte le strade urbane dotate di controviali laterali (es. viali delle regioni).</p> <p>In alcuni casi, tale misura può essere adottata anche come soluzione-ponte rapidamente operativa e disponibile in attesa che venga completata la realizzazione di itinerari ciclabili già programmati (es. corso Sempione), al fine di consentire comunque alle bici una convivenza maggiormente sicura in carreggiata con gli altri veicoli.</p>	
Motivazioni	
<p>Il controllo e la riduzione della velocità del traffico veicolare in ambito urbano appaiono imprescindibili per il miglioramento della sicurezza stradale e la riduzione delle emissioni, nonché per ricreare le condizioni di accessibilità dello spazio pubblico. Alcuni interventi adottati in tempi brevi possono contribuire in modo significativo ad anticipare i cambiamenti previsti in arco piano.</p>	
Osservazione n. 4	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.1.3 Zone 30
Data di ultima modifica	domenica 08 ottobre 2017 14:48:05
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
<p>L'attuazione delle Zone 30 entro la Cerchia Filoviaria potrà avvenire a cominciare dall'istituzione del provvedimento nell'ambito più interno corrispondente alla rete iscritta entro la Cerchia dei Bastioni, dove il vigente provvedimento di Area C è stato supportato dal potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico e dalla regolamentazione della sosta su strada, anch'essa rimodulata per supportare la politica di pricing degli accessi. L'anticipazione del provvedimento in questo ambito si configura come naturale completamento della Zona 30 estesa a tutta la rete interna alla Cerchia dei Navigli, in fase di attuazione.</p>	
Testo da inserire	

L'attuazione delle Zone 30 entro la Cerchia Filoviaria potrà avvenire a cominciare dall'istituzione del provvedimento nell'ambito più interno corrispondente alla rete iscritta entro la Cerchia dei Bastioni, dove il vigente provvedimento di Area C è stato supportato dal potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico e dalla regolamentazione della sosta su strada, anch'essa rimodulata per supportare la politica di pricing degli accessi. L'anticipazione del provvedimento in questo ambito (AreaC Zona 30) dovrà avvenire entro 6 mesi dalla approvazione del PUMS.

Motivazioni

Per migliorare le condizioni di sicurezza stradale e contribuire alla ulteriore riduzione delle emissioni, introdurre il limite di velocità a 30 km/h esteso all'intero settore urbano gestito con il sistema charging (Area C).

Osservazione n. 5

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.2.2 Nuovi collegamenti viabilistici previsti in procedimenti urbanistici e/o connessi ad ambiti oggetto di intervento
Data di ultima modifica	domenica 08 ottobre 2017 15:27:54
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

- creazione di continuità della rete di itinerari, lungo la rete principale, tra questa e la rete secondaria e locale, tra la rete stradale e i parchi, attraverso l'applicazione di provvedimenti di regolamentazione della circolazione (in sola segnaletica e/o coadiuvati da modifiche strutturali) che garantiscano sicurezza reale e senso di sicurezza agli utenti, che possano così muoversi senza rischi sia in sede promiscua che in sede propria;

Testo da inserire

- connessione intercomunale;

Motivazioni

Il PUMS deve esplicitamente affidare al BICIPLAN il compito di definire i dettagli degli interventi da effettuare, le priorità e le risorse da dedicare. L'elenco dei fattori di definizione delle priorità va integrato nel punto segnalato.

Osservazione n. 6

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.2.2 Nuovi collegamenti viabilistici previsti in procedimenti urbanistici e/o connessi ad ambiti oggetto di intervento
Data di ultima modifica	domenica 08 ottobre 2017 15:27:55
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
la circolazione ciclabile in contromano [...]	
Testo da inserire	
la circolazione ciclabile in controsenso (doppio senso bici), [...]	
Motivazioni	
<p>Precisazione terminologica: non è corretta l'espressione "circolazione ciclabile in contromano" (cfr. nota 54 pag. 222). Non è contromano, perché la "mano" resta sempre la stessa (ossia, nei paesi dell'Europa continentale, la destra).</p> <p>Si tratta invece di circolazione controsenso, ossia in senso contrario a quello del flusso veicolare.</p> <p>In francese: "double sens cyclable" o anche "contresens cyclable".</p> <p>In inglese: "contraflow cycling".</p> <p>In tedesco: "radfahren widerspruch" (ossia letteralmente: 'contraddizione ciclistica').</p>	
Osservazione n. 7	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.2.2 Nuovi collegamenti viabilistici previsti in procedimenti urbanistici e/o connessi ad ambiti oggetto di intervento
Data di ultima modifica	domenica 08 ottobre 2017 15:27:55
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
<ul style="list-style-type: none"> • aumentare lo spazio disponibile per i ciclisti, sia allargando le piste ciclabili che i percorsi pedonali e ciclabili laddove promiscui (e comunque preferendo, nel secondo caso, la separazione tra ciclisti e pedoni); • moderare la velocità dei veicoli a motore lungo le strade dove si reputi più opportuna o sia obbligata la soluzione della promiscuità nel traffico tra veicoli a motore e ciclisti, onde ridurre la differenza di velocità tra gli uni e gli altri; 	
Testo da inserire	

- moderare la velocità dei veicoli a motore lungo le strade dove si reputi preferibile o necessaria la soluzione della promiscuità nel traffico tra veicoli a motore e ciclisti, onde ridurre la differenza di velocità tra gli uni e gli altri;
- aumentare lo spazio disponibile per i ciclisti, sia allargando le piste ciclabili che i percorsi pedonali e ciclabili promiscui (e comunque preferendo, nel secondo caso, la separazione tra ciclisti e pedoni);

Motivazioni

Nella graduazione degli interventi per la sicurezza sulle strade va riconosciuta priorità alla moderazione del traffico, di cui beneficiano tutti gli utenti. Pertanto, nell'elenco di pag. 223 (Senso di sicurezza) occorre invertire la posizione del secondo punto anticipandola al primo posto.

Osservazione n. 8

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.3.3 Servizi – Bike sharing
Data di ultima modifica	domenica 08 ottobre 2017 16:17:53
Operazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

Testo da inserire

paragrafo da integrare

Motivazioni

Il servizio sperimentale JUNIOR BIKEMI risulta terminato.
Manca del tutto l'informazione sull'attuale fase di sviluppo caratterizzata anche dall'offerta FREE FLOATING. Il paragrafo va quindi in parte semplificato e in parte integrato.

Osservazione n. 9

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.3.4 Comunicazione e marketing
Data di ultima modifica	domenica 08 ottobre 2017 18:12:26
Operazione	Elimina il testo originale

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

(l'Inail attualmente non copre l'infortunio in bici)

Motivazioni

Gli infortuni in itinere in bici sono ora tutelati per legge (L.28.12.2015 n. 221 art. 6), per i lavoratori soggetti all'assicurazione obbligatoria INAIL (<http://www.fiab-onlus.it/bici/attivita/campagne-ed-interventi/in-itinere/item/1617-itinere-come-andata.html>). La frase va modificata, omettendo il riferimento a INAIL, per considerare l'opportunità di attivare estensioni di coperture assicurative ad hoc, diverse da quella generale dei lavoratori.

Osservazione n. 10

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.4 GOVERNO DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ DELLE PERSONE E DELLE MERCI
Data di ultima modifica	domenica 08 ottobre 2017 14:54:18
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

Sarà pertanto importante sostenere l'intermodalità anche attraverso strumenti tecnologici di pianificazione e gestione degli spostamenti che mettano a sistema i diversi servizi presenti sul territorio.

Testo da inserire

In relazione ai grandi eventi attrattori di pubblico (quali ad es. Settimana della moda, Salone e Fuorisalone, etc.) è opportuno prevedere una regia organizzativa che, insieme ai diversi settori competenti del Comune, alla polizia locale, ATM e agli stakeholder (es. Camera della moda, Confcommercio, etc.), si faccia carico di gestire la programmazione delle esigenze della mobilità sostenibile per l'intera durata degli appuntamenti calendarizzati.

Motivazioni

Gli eventi che attraggono grande pubblico e riversano nelle strade della città migliaia di persone per più giornate (es. Fashion week, Fuorisalone, etc.) creano di solito pesanti problemi alla mobilità cittadina, nella attuale polverizzazione di competenze e stante la totale assenza di tavoli di concertazione. Occorre introdurre delle buone prassi che consentano di gestire anche queste situazioni ricorrenti nel loro verificarsi.

Osservazione n. 11

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.4.1 Sosta
Data di ultima modifica	domenica 08 ottobre 2017 18:13:57

Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
<ul style="list-style-type: none"> • prevedere nel tempo la rimozione di tutte le aree di sosta per motoveicoli dai marciapiedi spostandole in carreggiata e creare i nuovi stalli in carreggiata; 	
Testo da inserire	
<ul style="list-style-type: none"> • contrastare la sosta irregolare (es. marciapiedi, parterre alberati, isole spartitraffico e simili), applicando la normativa vigente, con attività di controllo sistematico da parte delle funzioni preposte (Polizia Locale). 	
Motivazioni	
Tra gli obiettivi delle politiche del PUMS occorre integrare quelle relative al sanzionamento della sosta irregolare, che è notoriamente e da tempo molto diffusa in città.	
Osservazione n. 12	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.4.1 Sosta
Data di ultima modifica	domenica 08 ottobre 2017 18:13:57
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
la scarsità generalizzata di offerta di sosta per i residenti, rispetto alla domanda attuale deve tradursi in politiche volte a far percepire più chiaramente agli utenti i costi e le opportunità derivanti dall'uso degli spazi pubblici per la sosta veicolare (spesso anche di veicoli con bassissimo tasso di utilizzo), anche attraverso forme di contingentamento dei permessi rilasciati.	
Testo da inserire	

Si ritiene opportuno, insieme alla rimodulazione delle scelte trasportistiche a favore del trasporto pubblico, della sharing mobility e in generale della mobilità sostenibile, perseguire la riduzione del tasso di motorizzazione anche introducendo un sistema di tariffazione della sosta esteso all'intera città (cd. park pricing), che consente una applicazione molto precisa e selettiva, modulabile attraverso tariffe più elevate nelle zone maggiormente dotate di mezzi pubblici, dove maggiori sono le alternative di trasporto, tariffe più leggere nelle zone meno servite dai trasporti pubblici, con agevolazioni ed esenzioni altrettanto mirate (es. veicoli del car sharing).

L'adozione di un sistema diffuso di park pricing richiede che si adotti un controllo efficace e costante della sosta abusiva, anche per quanto riguarda il carico/scarico merci.

Motivazioni

Relativamente alla sosta regolamentata per i residenti, occorre superare il ritardo culturale che, grazie a tassi di motorizzazione elevatissimi e sconosciuti al resto d'Europa, ha di fatto prodotto, anche grazie a una inadeguata e inefficace attività di controllo e a una diffusa prassi di tolleranza, una inaccettabile privatizzazione dello spazio pubblico, dove la proprietà del veicolo implicherebbe anche quella al parcheggio su suolo pubblico.

Osservazione n. 13

Documento/Capitolo

Documento di piano : 7.4.2.1 Area C

Data di ultima modifica

domenica 08 ottobre 2017 18:03:22

Operazione

Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

Il PUMS indica pertanto la necessità di estendere il blocco progressivo dei mezzi maggiormente inquinanti appartenenti a questa categoria veicolare, in analogia con quanto disposto per gli altri veicoli in accesso alla ZTL.

Testo da inserire

Si ritiene altresì necessario nel breve termine disporre il superamento della anticipazione dell'orario di termine di AreaC introdotto al giovedì (cd. "Giovedì dello shopping"), in quanto i risultati della sperimentazione in atto dal 2012 non hanno dimostrato l'efficienza attesa e pertanto non giustificano il mantenimento dell'eccezione.

Motivazioni

L'anticipazione dell'orario di termine di AreaC al giovedì muove dall'idea che questo favorisca il commercio. La riduzione, introdotta con i cd. "Giovedì dello shopping", è sbagliata perché muove dal presupposto che, per fare acquisti, vi sia la necessità di usare l'auto privata; semmai si dovrebbe in quei giorni estendere AreaC fino a tarda sera, con un rinforzo significativo delle frequenze dei mezzi pubblici, dimostrando che è possibile un modo diverso di vivere la città, senza una vera necessità di usare il veicolo privato. Ad ogni modo, i risultati della sperimentazione, come pubblicamente annunciati, hanno del tutto smentito le attese. Pertanto, il termine anticipato del giovedì appare ormai privo di qualsiasi motivazione sia pure ipotetica e deve essere superato anche per non mantenere attiva un'eccezione che non è chiara né motivata, neppure giuridicamente, e costituisce un vizio di logicità e coerenza del provvedimento AreaC.

Allegati			
Descrizione	Nome file	Dimensioni	Hash MD5
Nessun allegato			