

Raccomandata
anticipata via e-mail

C.a.
**Settore Pianificazione e Programmazione
Mobilità**

Autorità Procedente per la VAS
pianificazionemobilita@cert.comune.milano.it

C.a.
Settore Politiche Ambientali ed Energetiche
Autorità Competente per la VAS
MTA.TutelaAcqueTerritorio@comune.milano.it

P.c.
dott. Pierfrancesco Maran
Assessore alla Mobilità, Ambiente, Metropolitane,
Acqua pubblica, Energia
assessore.maran@comune.milano.it
Via Beccaria 19
20121 Milano

Milano, 6 maggio 2015

OGGETTO: OSSERVAZIONI AL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Alla c.a. degli uffici in indirizzo

Con la presente trasmettiamo il documento prodotto da Fiab Milano Ciclobby onlus, contenente ***Osservazioni e contributi al documento PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile*** (così come pubblicato il 24 febbraio 2015, a seguito della deliberazione di Giunta Comunale n. 2342 del 9/11/2012 che ha avviato il processo di redazione).

I migliori saluti.

Il presidente
Eugenio Galli

Osservazioni e contributi al documento PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

PREMESSA

Fiab Milano Ciclobby rileva che il Piano in esame si propone di:

- affrontare il tema del trasferimento stabile di una quota del traffico automobilistico privato verso altre forme di mobilità, e questo di per sé rappresenta un tema forte per lo sviluppo della ciclabilità;
- sviluppare e approfondire le azioni nel campo della regolamentazione della sosta;
- attuare una declassificazione sulla maggior parte delle strade urbane, in modo da rendere possibile interventi a favore della ciclabilità e del trasporto pubblico.
- disegnare uno scenario di zone 30 diffuse in tutta la città.

A nostro parere quindi il PUMS contiene molti dei presupposti che consentono di disegnare, con ragionevole coerenza, un reale sviluppo della ciclabilità urbana: **è un'occasione che non va sprecata.**

Con questa premessa ci accingiamo a svolgere le seguenti osservazioni, offrendo i nostri contributi ad una più compiuta elaborazione.

Nella unitarietà del documento, per agevolarne una visione di insieme e una lettura integrata segnaliamo l'articolazione che costituisce il filo logico del ragionamento che qui di seguito proponiamo:

- A. Osservazioni generali sul PUMS
- B. La ciclabilità nel PUMS: considerazioni generali
- C. La ciclabilità nel PUMS: criticità osservate
- D. La ciclabilità nel PUMS: contributi e proposte specifiche

A. OSSERVAZIONI GENERALI SUL PUMS

1. Complessità

La dimensione, la complessità anche dei linguaggi e l'estensione della pianificazione contenuta nel PUMS rendono difficile la conoscibilità diffusa e i percorsi partecipativi, i quali non possono intendersi finalizzati a coinvolgere solo ambiti prettamente tecnici, ma devono viceversa consentire anche una appropriazione diffusa dei nuovi paradigmi culturali con il più ampio coinvolgimento della cittadinanza. Il tema della mobilità e dello spazio pubblico è infatti assai più politico che tecnico.

Di fondamentale importanza per tale auspicata inclusività, che è a nostro parere addirittura condizionante dell'efficacia dei risultati della pianificazione, risulta pertanto la implementazione di linee guida facilmente conoscibili e la realizzazione di iniziative di formazione e informazione, di corresponsabilizzazione culturale, anche insieme alle associazioni portatrici di interesse, destinate a continuare nel tempo di vigenza della pianificazione, anche oltre la fase di raccolta e analisi delle osservazioni.

Nonostante le sintesi a corredo del documento di Piano e l'attività di presentazione e pubblicizzazione del PUMS da parte della amministrazione, occorre un ulteriore sforzo per rendere chiari, inopinabili e verificabili con facilità gli obiettivi di Piano.

2. Ambito elettivo di intervento

Anche alla luce del punto che precede, la scelta dell'associazione Fiab Milano Ciclobby è quella di focalizzare il nucleo essenziale delle osservazioni con una specifica attenzione ai temi più strettamente inerenti o connessi alla ciclabilità, riservando agli altri ambiti (TPL, LEZ, logistica merci, etc.) eventuali considerazioni di carattere generale.

3. Ambiti diversi

Anche con riferimento a documenti già pubblicati dall'associazione (cfr. *"Traffico, inquinamento e responsabilità istituzionali – Le proposte di Fiab Ciclobby sulla mobilità sostenibile"* del 2006; link diretto al documento sul sito di Fiab Milano Ciclobby <http://tinyurl.com/bfgi7qt>), si evidenziano i seguenti punti di attenzione:

a. TPL

Condivisibile l'esigenza di destinare maggiori risorse al rafforzamento dei trasporti pubblici, al fine di garantire una leva forte per la gestione della mobilità sull'intera estensione dell'area metropolitana, appare ineludibile pervenire a soluzione in tempi brevi, anche velocizzando le sperimentazioni eventualmente in atto, dei seguenti nodi:

- i. *Asservimento semaforico a favore del TPL*: estendere all'intera rete e consolidare definitivamente entro due anni la sperimentazione in corso.
- ii. *Corsie preferenziali*: per migliorare la velocità commerciale, e dunque la competitività, del trasporto pubblico occorre non solo incrementare l'estensione delle corsie esistenti, ma anche sorvegliare che esse non vengano utilizzate e occupate in modo abusivo da altri veicoli.
Asservimenti semaforici e corsie riservate vanno realizzati adottando ogni accorgimento per evitare di penalizzare la circolazione ciclabile.
- iii. *Integrazione tariffaria*: la vigente normativa regionale già prevede da anni che debba essere adottato un biglietto unico per i mezzi pubblici di Milano e hinterland. Occorrono precisi impegni in proposito anche in merito alle tempistiche di attuazione.
- iv. *Mezzi di superficie di nuova generazione*: molti dei bus e dei tram in funzione su alcune linee urbane sono particolarmente lunghi (Eurotram e bus articolati). Occorre che questi veicoli a elevata capacità di trasporto, che si incagliano facilmente nel traffico, siano favoriti attraverso opportuni provvedimenti che ne agevolino la circolazione protetta, ferma restando la necessità anche di mezzi snelli, numerosi e frequenti, ben distribuiti nell'arco della giornata, in grado di soddisfare al meglio la domanda di mobilità.
- v. *Combustibili dei mezzi pubblici*: assicurare che sull'intero parco tpl a motore circolante in ambito sia urbano sia extraurbano siano in opera efficaci tecnologie idonee a minimizzare l'impatto inquinante (motori e combustibili ecologici, filtri antiparticolato).
- vi. *Prolungamento orari apertura della metropolitana*: l'estensione del servizio va resa operativa al più presto e in modo stabile, possibilmente non solo nei fine settimana. Negli orari di chiusura, occorre

migliorare ed ampliare l'offerta delle linee di superficie notturne o di servizi a chiamata (tipo Radiobus).

b. Logistica merci

Favorire l'utilizzo di mobilità a basso impatto, regolamentando gli orari (ad esempio per il carico e scarico delle merci, la raccolta rifiuti), e assicurandone l'osservanza, e soprattutto introducendo progressivamente un sistema di distribuzione delle merci fondato su piattaforme logistiche locali, utilizzo della ferrovia e di mezzi di distribuzione finale a basso impatto ambientale (veicoli elettrici, cargo bike).

Occorre comunque assicurare il rispetto delle ordinanze già attualmente in vigore concernenti i limiti di circolazione dei veicoli pesanti all'interno della città. Manca in questo senso un riferimento a politiche di difesa delle corsie ciclabili e comunque della fascia destra della carreggiata, ambito naturale di percorrenza ciclistica, dalla sosta dei furgoni commerciali in consegna, attraverso la diffusione di aree consegna merci controllate che, se poste in prossimità degli itinerari portanti, siano comunque da essi separate.

c. Parcheggi a rotazione

La realizzazione di nuovi parcheggi "a rotazione" deve essere funzionale a localizzazioni di interscambio, meglio se di cintura, con il trasporto pubblico, e non invece di destinazione finale, soprattutto se all'interno del centro storico (cerchia dei Bastioni).

La creazione di nuove strutture di parcheggio all'interno della città, lungi dallo scoraggiare, costituisce un fattore di incentivazione alla penetrazione di ulteriore traffico veicolare. Questa criticità si aggiunge alle obiezioni che in numerosi casi sono state fondatamente sollevate in relazione alla scelta delle localizzazioni in aree di pregio storico e monumentale.

Per tali motivi l'adozione di nuove pianificazioni di strutture di parcheggio deve saldamente ancorarsi ai principi di cui sopra.

d. Tariffazione della sosta

Nelle città lo spazio pubblico è, e sarà sempre più, un bene limitato e non riproducibile: la sua corretta ed equilibrata gestione appare indispensabile per poter assicurare lo sviluppo di città a misura di persona.

Pertanto, al fine di contrastare l'ipertrofia del parco auto privato ed altresì la cd. "privatizzazione dello spazio pubblico" che essa ha favorito, oltre al puntuale intervento di repressione della sosta abusiva (marciapiedi, spazi verdi, aree pedonali, etc.), appare necessaria l'adozione di un sistema di tariffazione della sosta esteso all'intera città (cd. *park pricing*), anche per i residenti, che definisca e regoli gli spazi consentiti alla sosta dei veicoli, abbandonando l'idea che l'occupazione del posto auto privato su strada pubblica sia un diritto acquisito immanente al possesso del mezzo.

e. Pedonalità

Riteniamo su questo fronte opportuno un maggiore approfondimento delle modalità e dei tempi di attuazione, soprattutto per favorire un disegno unitario e coerente con le altre azioni, perché anche la pedonalità costituisca un sistema e sia funzionale al recupero dello spazio urbano. Ciò, attraverso un ragionamento complessivo e chiaro che vada oltre l'individuazione della singola "area pedonale" mirando ad una progettazione d'insieme, alla visione di uno spazio inclusivo, confortevole e accogliente, accessibile a tutti gli utenti, anche con eventuali disabilità, efficacemente permeabile e privo di conflitti o separazioni.

La riqualificazione dello spazio urbano passa attraverso la sinergia delle diverse azioni, e l'unità di misura non sono i metri quadrati, ma le persone che ne beneficiano.

f. Moderazione del traffico

Il concetto di Città 30 che il PUMS propone dovrebbe essere sostenuto da un maggiore approfondimento delle modalità e dei tempi di attuazione, specialmente per gli ambiti indicati come prioritari.

Pur valutando positivamente l'estensione del limite a 30km/h su tutta la rete stradale secondaria, occorre indicare quali interventi siano pensati per un'attuazione efficace, soprattutto nel caso di ambiti estesi (come la zona 30 corrispondente alla cerchia filoviaria). Gli esempi di spazio condiviso di molte città europee possono essere un buon riferimento in questo senso.

B. LA CICLABILITA' NEL PUMS: CONSIDERAZIONI GENERALI

Come già in varie sedi e occasioni ribadito (cfr. documento *"Obiettivi e proposte per la ciclabilità milanese"* indirizzato nel 2011 all'Amministrazione comunale e pubblicato sul sito di Fiab Milano Ciclobby al link <http://tinyurl.com/onyy2m5>), l'obiettivo da perseguire, ritenendo la bici un *asset* della mobilità, deve essere quello di garantire una **permeabilità diffusa alla bici**, in sicurezza.

Ciò significa che la prima e più importante questione che le azioni per la difesa e diffusione della mobilità ciclistica urbana devono saper affrontare è quella della **costruzione di un contesto generale "amico" della bicicletta**, nel quale cioè sia possibile per un ciclista muoversi ovunque in modo confortevole e sicuro, salvo dove espressamente vietato (autostrade, strade urbane a 70 chilometri all'ora, e pochi altri casi); nelle aree urbane deve essere sostenuta e privilegiata la circolazione delle bici, dei pedoni e dei mezzi pubblici, scoraggiando quella dei mezzi privati a motore. Nell'ottica dell'area metropolitana deve inoltre essere assicurata la più ampia interconnessione da e verso l'esterno della città, anche adeguatamente integrata con i nodi del trasporto pubblico. I progetti di prolungamento delle linee metropolitane devono essere prioritariamente accompagnati dalla realizzazione di bicistazioni e dalla implementazione dei percorsi ciclabili di accesso alle stazioni (rete dei Comuni circostanti) in modo da agevolare concretamente quei Comuni nelle politiche di mobilità sostenibile locale.

La raggiungibilità di questo traguardo di accessibilità e continuità di rete non richiede anni e decenni, né investimenti impossibili e risorse infinite. Ma deve in ogni caso **partire dal consapevole abbandono dell'idea che, per far circolare le bici, sia necessario costruire piste ciclabili**.

Tutte le migliori esperienze insegnano invece che **una buona ciclabilità deriva da un mix di ingredienti (mobilità, sosta, intermodalità, sicurezza, servizi), dove nessuno prevale nettamente sugli altri per importanza**.

Nell'ambito della pianificazione della mobilità, le **piste ciclabili in infrastruttura** devono pertanto essere considerate come **soluzione di extrema ratio**, da **utilizzare solo quando** per la velocità, gli spazi a disposizione e la consistenza dei flussi di traffico non sia possibile ottenere altrimenti una adeguata sicurezza del ciclista, previa sempre valutazione costi/benefici, attraverso una responsabile rimodulazione

della cultura tecnica progettuale e realizzativa che sappia operare sensatamente le scelte caso per caso migliori.

Parafrasando Henry Ford, noto costruttore di automobili (*"If I had asked people what they wanted, they would have said faster horse"*), diciamo che se anche la richiesta di "più piste ciclabili" fosse vera, e non l'espressione di un fabbisogno di sicurezza tradotto attraverso una formulazione infelicemente sintetica, che noi contestiamo, chi ha la responsabilità di scegliere deve saper dare quel che serve e non quel che viene chiesto.

In questo senso, ravvisiamo dunque la **necessità di ribaltare la prospettiva di visione** che ancora viene evidentemente proposta o suggerita anche nel presente PUMS, laddove si insiste ripetutamente sulla preferenza per la realizzazione di piste ciclabili in sede protetta.

Si veda per tutti la tabella 7.3 a pag. 215 con riferimento alla percentuale di composizione dei percorsi in struttura a fine piano, comparati con quelli in sola segnaletica, che trova la sua postulazione teorica in particolare a pagina 214, relativa alle due fasi di sviluppo ipotizzate, di cui una provvisoria e una definitiva, laddove si afferma: *«la prima fase, da completarsi entro un triennio, nella quale la tipologia della struttura separata viene adottata per i soli tratti in cui tale soluzione risulta essere indispensabile; la seconda fase, nella quale alcune delle parti realizzate in sola segnaletica possono trovare nella realizzazione di sedi separate un più idoneo assetto»*.

Grande rilevanza, ai fini della sicurezza delle utenze vulnerabili e quindi anche per favorire lo sviluppo della Mobilità Nuova, riveste invece il tema della **velocità del traffico**.

Fondamentale appare quindi la piena realizzazione della "Visione Rischio Zero" (cfr. cap. 7.3), e la necessità di dare un forte e adeguato supporto alla **affermazione del principio della "Città 30"**, che noi condividiamo senza riserve, chiedendo all'Amministrazione di sostenere con slancio, anche attraverso la definizione di tempistiche stringenti per la sua piena realizzazione.

A partire dalla richiesta, che evidenziamo sin da ora, di **estendere immediatamente l'area soggetta a moderazione della velocità (Zona 30) sino alla Cerchia filoviaria**, o, in via meramente subordinata, ad un'estensione coincidente con la porzione di città soggetta ad Area C.

A ciò va aggiunto che la politica delle isole ambientali zone 30, così come sino ad oggi realizzata, suscita perplessità e rischia di essere inefficace (v. intervento in via Melzo). Appare quindi indispensabile aggiornare anche le tecniche progettuali.

C. LA CICLABILITA' NEL PUMS: CRITICITA' OSSERVATE

I capitoli dedicati alla ciclabilità – oltre a presentare una eterogeneità stilistica rispetto ad altre sezioni del PUMS – risentono di un racconto a tratti irrealistico che, insieme ad eccessive timidezze di visione, ad alcune contraddittorietà, ad affermazioni di principio non sostenute da adeguata elaborazione e alla carente indicazione di priorità, tempistiche ed obiettivi, rendono queste parti nel complesso **significativamente deludenti**.

Ad esempio, nel paragrafo 4.2.1 (pag. 29), le ripetute insistenze sulla **“presunta” ostilità** dell’ambiente urbano alle biciclette sembrano potersi anche leggere come se l’impressione di insicurezza fosse frutto di un mero pregiudizio, uno stereotipo diffuso ma senza reale fondamento.

In altri passaggi (cfr. pagg. 29-30) viene data, con affermazioni oggi non più accettabili, una sorta di **giustificazione teorica della attuale frammentarietà** della rete ciclabile urbana, che risulterebbe quasi necessaria *«poiché il completamento di un itinerario di diversi chilometri richiede sempre una costruttiva convergenza di interessi che la molteplicità di esigenze del territorio non sempre facilita, soprattutto quando – come in questi casi – l’attenzione è stata puntata su vie importanti della città, dove si concentrano attività commerciali e consegne di merci, domanda di sosta, flussi pedonali e linee del trasporto pubblico locale, residenze: temi ai quali si aggiunge, in molti casi, la necessità di considerare l’inserimento nel paesaggio urbano e i vincoli di tutela»*.

Non si capisce, in questo quadro, quale sia l’elemento di specialità che dovrebbe distinguere Milano facendone un *unicum* rispetto a qualsiasi altra realtà metropolitana italiana o europea: la molteplicità di esigenze sopra riportata è infatti tipica di qualunque contesto civile urbanizzato. La frammentarietà degli interventi, la discontinuità della rete, sono frutto di logiche inaccettabili, che non possono più trovare accoglimento e vanno risolte. Ed è preciso compito degli apparati tecnici del Comune adoperarsi senza ulteriore ritardo in questo senso.

Ad analoga critica soggiace l’affermazione (cfr. pag. 31) secondo cui *«la brevità di alcuni dei nuovi tracciati e la loro localizzazione sul territorio, non producono, nell’immediato, l’effetto di continuità che solo nel tempo potrà concretizzarsi»*, in quanto sostanzialmente **pretende di legittimare un modus operandi che non sembra avere alcuna coerenza con una efficace politica di gestione della mobilità ciclistica**. Anche perché, come evidenziato dalle migliori esperienze europee e internazionali, la definizione di una rete strategica continua, attrattiva e riconoscibile, rappresenta un passaggio fondamentale per lo sviluppo della ciclabilità.

Si segnala poi la convenzione, in uso presso gli uffici tecnici del Comune di Milano, che introduce un **criterio di computo burocratico della estensione dei percorsi** ciclabili improntato alla singola infrastruttura (v. nota 4 a pagina 215 del PUMS), particolarmente elaborato e sulla cui reale utilità è lecito sollevare qualche dubbio.

Dichiarazioni come *«Le piste ciclabili in corsia riservata ricavata dalla carreggiata sono certamente di più facile e veloce realizzazione e comportano oneri significativamente più bassi: d’altronde spesso non raggiungono la medesima efficacia di protezione delle piste in sede propria e i ciclisti più timorosi non percepiscono la stessa sicurezza che invece assegnano alla sede propria»* (capitolo 4.2.1. pag. 31) se da un lato vengono utilizzate per giustificare e ribadire una **propensione aprioristica verso le soluzioni infrastrutturate**, configurandosi in tal senso come un alibi precostituito, dall’altro appaiono mere enunciazioni di principio, poiché si limitano a ricollegare tali scelte al fabbisogno di sicurezza dei ciclisti meno esperti, dimenticando che l’efficacia di un intervento, e dunque la sua sicurezza, spesso dipende, più che dal tipo astratto (segnaletica versus infrastruttura), dal grado di attenzione della progettazione e dalla cura delle modalità tecniche con cui viene concretamente realizzato.

D'altronde, è evidente la **timidezza dell'annuncio** relativo alla definizione degli itinerari di maggiore interesse mediante la «*applicazione di un ventaglio ampio di soluzioni tecniche e provvedimenti viabilistici, ispirato alle migliori esperienze italiane e estere, ma calato nel contesto della normativa vigente*», laddove la preposizione “ma” lascia presagire ancora tutta la difficoltà di sperimentare soluzioni finalmente innovative ed efficaci. Per citare Einstein: “follia è fare sempre la stessa cosa aspettandosi risultati diversi”.

Parimenti discutibile, in un documento di pianificazione generale finalizzato ad orientare lo sviluppo futuro, è a nostro avviso la presenza di **indicazioni strettamente contingenti**, come quella secondo cui «*l'Amministrazione è particolarmente attiva nei confronti del Ministero, in collaborazione con ANCI, per formulare proposte di modifica e integrazione normativa a favore di uno sviluppo della ciclabilità più coerente con il tessuto urbano delle nostre città*».

Analogamente fuori contesto, all'interno di un documento di programma che guarda al decennio futuro, appaiono le **lunghe digressioni** (cfr. pagg. 32-33) **sullo sviluppo della rete ciclabile negli ultimi 25 anni e sullo sviluppo dell'offerta di sosta ottenuto negli scorsi cinque anni**, con individuazione addirittura delle specifiche tipologiche (portabiciclette “modello Verona”).

Il PUMS inoltre – **richiamando impropriamente la Carta di Bruxelles** (il cui contenuto si riporta per comodità in nota¹ ed è comunque reperibile on line sul sito <http://www.velocity2009.com/assets/files/VC09-charter-of-brussels.pdf>) che vede il Comune di Milano tra i primi firmatari – dichiara che gli obiettivi sottoscritti con la Carta «*(15% degli spostamenti in bicicletta al 2020 [...]) vanno intesi come conseguibili con riferimento all'area più centrale della città ed in particolare a quella parte di territorio densamente urbanizzato interna alla cerchia filoviaria*» (cfr. cap. 6.2.7.2 pag. 102).

¹ CARTA DI BRUXELLES (fonte: http://www.fiab-onlus.it/carta_bruux.htm)

La diffusione della mobilità in bicicletta contribuisce a rendere città più vivibili, un trasporto urbano più efficiente, strade meno congestionate e meno rumorose, un'attività fisica individuale utile a combattere la sedentarietà, maggior sicurezza delle strade. Inoltre favorisce la lotta ai cambiamenti climatici, il risparmio dei carburanti fossili, lo sviluppo del turismo sostenibile.

In occasione di Velo-City@2009 a Bruxelles

Le città firmatarie del presente documento si impegnano a:

- a. attuare politiche adeguate finalizzate a raggiungere almeno il 15% di spostamenti in bicicletta nel proprio territorio entro il 2020, o una percentuale maggiore se quel limite fosse stato già raggiunto;
- b. ridurre almeno del 50% il rischio di incidenti mortali per i ciclisti entro il 2020;
- c. realizzare ciclopiste e politiche contro il furto delle bici;
- d. attivare opportune iniziative per aumentare gli spostamenti sicuri in bicicletta nei percorsi casa-scuola e casa-lavoro;
- e. contribuire allo sviluppo del turismo sostenibile investendo per migliorare e incrementare il turismo in bicicletta.
- f. cooperare più strettamente con: 1) le associazioni di utenti della bicicletta, 2) le organizzazioni dei dettaglianti e dei produttori di bici, 3) tutti gli altri soggetti interessati come polizia, consulenti e centri di esperienza, tecnici e costruttori di infrastrutture, per raggiungere gli obiettivi prefissi e per essere di buon esempio per altre città.

La città firmataria, insieme a tutte le altre che hanno già sottoscritto la Carta di impegni, chiedono alla Commissione Europea e al Parlamento Europeo di:

- a. fissare l'obiettivo di raggiungere almeno il 15% di spostamenti in bicicletta nella ripartizione modale in Europa, entro l'anno 2020;
- b. istituire la figura del Responsabile Europeo della Mobilità ciclistica nell'amministrazione della Commissione Europea
- c. Creare un gruppo inter-parlamentare sulla Mobilità in bicicletta nel Parlamento Europeo
- d. Finanziare in maniera adeguata appositi Programmi europei finalizzati a sostenere quelle città e quelle ONG che promuovono gli spostamenti in bicicletta in Europa.

Inoltre, i firmatari della Carta chiedono alle Autorità di tutto il mondo, a tutti i livelli, di promuovere in modo deciso la mobilità ciclistica di incorporare tale forma di mobilità sostenibile in tutte le aree delle politiche (sanità, pianificazione territoriale, gestione delle città, economia, mobilità e traffico, tempo libero, sport, turismo).

Tale riduzione ad una singola porzione della città è frutto di una elaborazione interpretativa del tutto autonoma che riteniamo **non condivisibile, ponendosi in aperta contraddizione sia con la lettera** del documento ECF, che esplicitamente dichiara l'obiettivo di crescita come riferito all'intero territorio delle città firmatarie, **sia con lo spirito** della Carta medesima, che il nostro Comune ha sottoscritto nel 2009, la cui finalità politica è certamente quella di migliorare la mobilità delle comunità urbane nel loro complesso, e non di singole parti di esse.

Si osserva, ancora, che la tabella 8.9 (pag. 288), concernente la ripartizione modale degli spostamenti meccanizzati delle persone, riporta come "target di Piano" quella che in realtà dovrebbe essere una stima. Inoltre, la tabella 8.10 (pag. 289) evidenzia una variazione percentuale della ripartizione modale di uso della bici, rispetto allo stato di fatto, nella misura del 25%: tale percentuale risulta fuorviante in quanto relativizza la percentuale al mezzo (bici) anziché alla quota complessiva degli spostamenti. In altri termini, la percentuale indicata dovrebbe essere in grado di chiarire, fatto 100 il totale delle modalità di spostamento, a quanto ammonta la crescita dell'uso della bici (target obiettivo) nel periodo considerato.

D. LA CICLABILITÀ NEL PUMS: CONTRIBUTI e PROPOSTE SPECIFICHE

Strategie per la ciclabilità

Per assicurare una adeguata rilettura delle **strategie di intervento sulla ciclabilità** occorre che siano fatti propri nel PUMS i seguenti **valori-chiave**:

- **visibilità sociale:** poiché anche il cambio dei linguaggi è fondamentale se si vogliono inviare messaggi nuovi, la città deve rendere evidente, attraverso la diffusione estensiva dei "segni" caratteristici della ciclabilità, la presenza delle bici nelle strade e l'importanza del loro ruolo nella mobilità urbana (segnaletica dedicata, campagne informative mirate). Nello stesso tempo devono essere eliminati o risolti gli assetti stradali "ostili" alla circolazione ciclistica.
- **senso dell'urgenza:** gli obiettivi vanno accuratamente declinati nel breve, medio e lungo termine, ma deve essere ben chiara da subito la rapidità, l'intensità e l'estensione delle azioni sulla ciclabilità, anche per intercettare e consolidare la crescita spontanea cui si è assistito in questi anni.
- **integrazione e sinergia con le politiche generali di moderazione del traffico:** la realizzazione diffusa di zone 30 e isole ambientali deve consentire la restituzione di porzioni di rete stradale intrinsecamente adatte alla circolazione ciclabile sicura, senza dover prevedere interventi estensivi di protezione/separazione.
- **integrazione modale con il tpl:** i terminal del trasporto pubblico devono essere attrezzati per l'accessibilità ciclistica (itinerari di accesso e, soprattutto, parcheggi e bicistazioni) con l'introduzione di premialità tariffarie per i comportamenti virtuosi (parcheggio bici + mezzo pubblico).
- **gestione oculata delle risorse:** la scarsità di risorse impone che esse siano indirizzate prioritariamente alla risoluzione dei nodi/assi di più rilevante impegno finanziario, ai quali è affidato il compito di garantire connessioni rilevanti e funzionali al completamento della rete.

Da tali valori-chiave derivano **indicazioni operative** finalizzate a consolidare e accelerare le nuove modalità di approccio al tema:

- attribuire **priorità agli interventi di moderazione del traffico** in stretta sinergia con tutte le azioni volte al ridisegno dello spazio urbano;
- la necessità di orientare decisamente lo sforzo progettuale e realizzativo verso **forme leggere di preferenziazione/protezione**, cioè essenzialmente basate sulla segnaletica. Questo risulta in particolare vero per i percorsi ciclabili del telaio portante, con l'obiettivo di abbattere drasticamente i tempi di realizzazione dell'intero telaio, e di concentrare le risorse nella realizzazione delle opere di maggior impegno (come le bicistazioni).
- l'opportunità di **adeguare la progettazione** delle strade, dei nodi di traffico e degli spazi pubblici alle esigenze di circolazione delle biciclette;
- la necessità di affiancare le azioni direttamente destinate alla circolazione e sosta delle biciclette ad una analogamente importante **azione di promozione e marketing**.

Tempi

Deve essere data maggiore certezza, all'interno del PUMS, in ordine **alle priorità e alle scadenze temporali**, che risultano viceversa **allo stato poco chiare o del tutto generiche**.

Ciò vale per alcune sistemazioni stradali e per gli attraversamenti più pericolosi di alcune piazze, le riqualificazioni di assi e nodi (cfr. cap. 7.3.1.2. da pag. 172), ma vale anche per la realizzazione di alcuni degli interventi relativi agli itinerari di rete prioritari facenti parte del telaio portante (cap. 7.3.3.1 da pag. 210), e nello specifico:

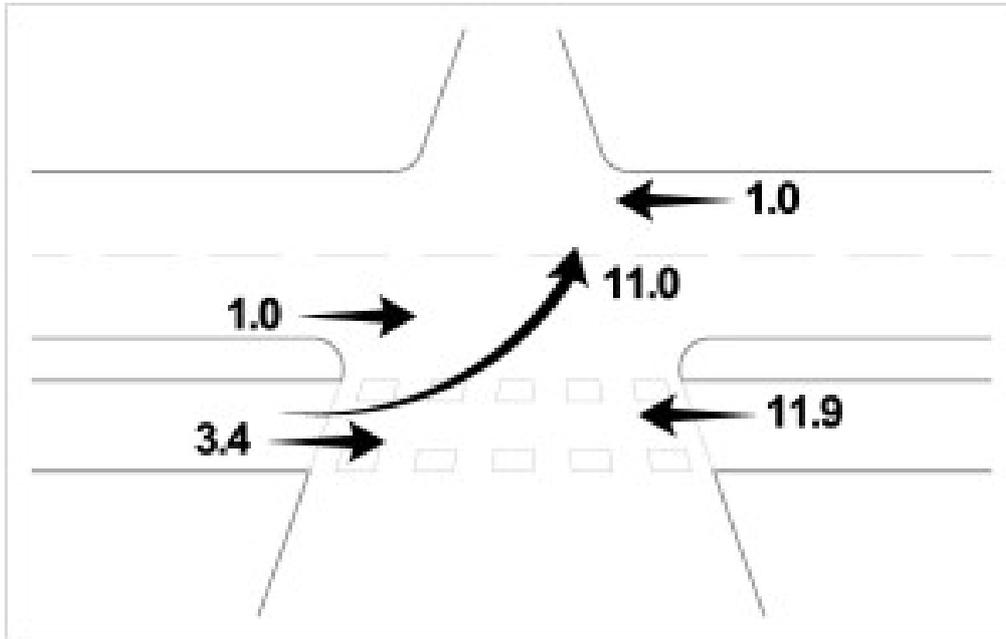
- Asse Sempione-Certosa-Gallarate
- Sistema Garibaldi Farini Affori/Parco Nord
- Itinerario Venezia – Buenos Aires – Monza
- Sistema Missaglia – Abbiategrasso – Montegani
- Sistema De Angeli – Forze Armate – Baggio

Reti

Partendo dal presupposto che la creazione delle condizioni di effettiva sicurezza per le utenze vulnerabili su tutte le strade della città passa attraverso una chiara politica di riappropriazione generalizzata della strada, chiediamo che il concetto di Rete degli itinerari ciclabili superi l'equivoco, spesso riportato all'interno del PUMS (cfr. ad es. pagg. 31 e 214), di corsia in segnaletica (come soluzione provvisoria) e pista in struttura (definitiva, a tendere), ed introduca con forza anche il concetto di "**strada a preferenziazione ciclistica**" nel quale attuare tutti quegli accorgimenti (moderazione effettiva della velocità, gestione e limitazione della sosta, priorità agli incroci semaforizzati) che consentano di realizzare itinerari ciclistici sicuri, dove, per velocità di esercizio e portata, si possa rispondere in modo efficace al crescente utilizzo della bici per gli spostamenti casa-lavoro.

Questo passaggio risulta necessario innanzitutto in relazione alla **sicurezza** dell'utente.

Molti studi (cfr. Oskar Balsiger dell'Ufficio Strade Cantonale di Berna) evidenziano infatti che, in ambito urbano, **circolare su percorsi ciclabili separati che costeggiano la carreggiata in genere non è più sicuro** che circolare in strada, e che agli incroci i rischi di incidenti addirittura aumentano.

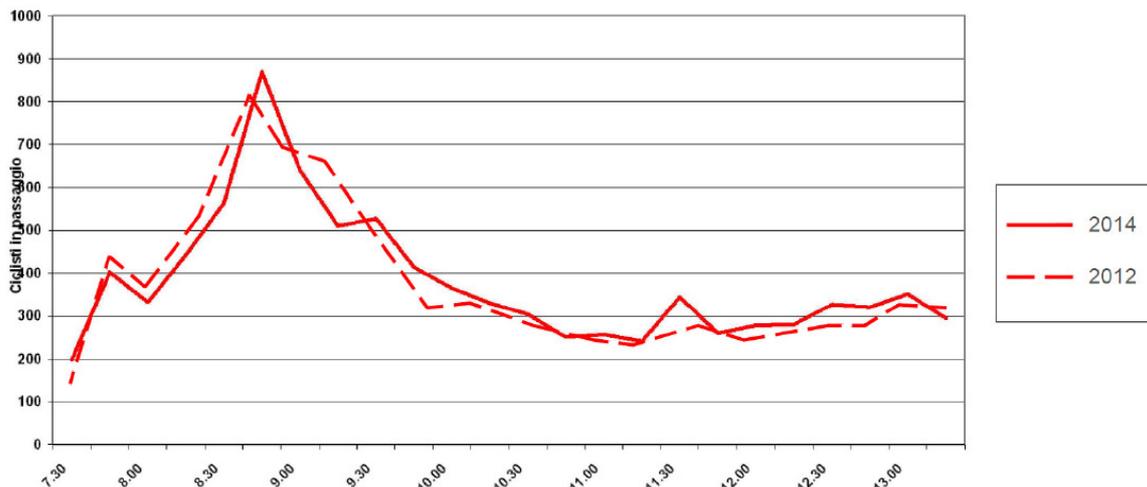


Rilevamento dell'incidentalità agli incroci: incidenza in base alla posizione.

Fonte: Ufficio Strade Cantonale di Berna - Oskar Balsiger

L'aspetto della portata di una struttura viaria dedicata alla bici acquista sempre maggiore significato: le rilevazioni effettuate a Milano mettono in evidenza come, all'interno di intervalli temporali molto brevi (cd. *rush hour*), si concentrino la maggior parte dei passaggi, ad esempio nell'ora di punta mattutina.

2014 - confronto andamento orario fra 2012 e 2014



Come si nota dal grafico riportato qui sopra, relativo al censimento dei ciclisti milanesi 2014, in un arco di tempo molto ridotto, circa mezz'ora a cavallo delle 9.00, il flusso dei ciclisti risulta in effetti più che raddoppiato, rispetto al dato di inizio mattinata. Per ritornare ai valori iniziali, invece, impiega circa le due ore successive.

Un dato che evidenzia bene come le strutture viarie risultino interessate da un carico di biciclette molto concentrato nel tempo e con numeri molto più consistenti rispetto a quelli delle altre ore della giornata. Così come avviene per auto e moto, anche il flusso dei ciclisti ha la necessità di muoversi **in maniera fluida e efficace, attraverso soluzioni adeguatamente permeabili.**

Anelli ciclabili

Il ragionamento sulle reti va completato con i percorsi anulari (cfr. cap. 7.3.3.1 e in particolare pag. 216), che sia le analisi modellistiche sia le evidenze empiriche confermano essere strategici per la funzionalità del sistema.

Anche in considerazione della *forma urbis*, infatti, e come lo stesso Piano riconosce (v. cap. 4.1.1. pag. 27), gli anelli concentrici che definiscono lo sviluppo della città, dalla parte storica a quella più moderna, costituiscono altrettanti itinerari di distribuzione dei flussi di traffico anche ciclistici. In tal senso si richiede di **evidenziare tempistiche e priorità di realizzazione** dei suddetti percorsi.

Va peraltro segnalato che il vero vantaggio competitivo dell'anello distributivo più interno (corrispondente al nucleo storico della **cerchia dei Navigli**), si otterrebbe consentendo l'accesso anche in senso orario al traffico ciclistico, previo adeguamento e messa in sicurezza della corsia ATM. In tal modo, infatti, le bici potrebbero circolare in entrambi i sensi, con ciò favorendo e incrementando la diffusione di tale modalità di spostamento, mentre al traffico privato motorizzato resterebbe consentita un'unica direzione di marcia. In questo senso riteniamo indispensabile assegnare priorità alla realizzazione della **percorribilità nei due sensi** per le biciclette lungo la cerchia dei Navigli, già reiteratamente richiesta.

BikeMi

La mappa esistente riporta le sole postazioni già programmate e finanziate, prendendo un "impegno" di fatto solo per lo scenario di riferimento. Si chiede di specificare meglio quali siano le postazioni pianificate che costituiscono lo scenario di piano e che dovrebbero rientrare in una distinta tavola del PUMS al fine di dare indicazioni sugli obiettivi di estensione del sistema di bike sharing.

Rastrelliere

Nell'ambito delle politiche di diffusione di parcheggi sicuri per biciclette chiediamo che venga prevista l'esenzione dal pagamento della tassa di occupazione suolo pubblico per la installazione, concordata col Comune per forma ed ingombro, di rastrelliere ad uso pubblico da parte di soggetti terzi a proprie spese.

Inoltre, come anticipato nelle osservazioni sulle criticità (pag. 7 del presente documento), riteniamo del tutto incongruo che, all'interno di un documento di pianificazione generale istituzionale e di orizzonte decennale, sia indicato in modo impegnativo un modello specifico di rastrelliera portabiciclette, e addirittura una foto (cfr. figura 7.37 a pagina 218), in luogo di una descrizione funzionale dell'oggetto.

Anche ai fini delle valutazioni di pertinenza legale, riteniamo altresì opportuno evidenziare che quanto sopra concerne un oggetto che risulterebbe coperto da brevetto industriale (<http://www.portabicicletteverona.it/>).

Servizi per la manutenzione

A pagina 208 del PUMS viene indicato l'obiettivo di diffondere «una rete di pompe pubbliche». Proponiamo di sostituire tale espressione con quella, maggiormente comprensiva, di «servizi per la manutenzione».

Cantieri e segnalazione itinerari provvisori alternativi

In presenza di cantieri, pubblici o privati, che comportino significative deviazioni di percorsi ciclabili, deve essere sempre contemplata l'indicazione e adeguata segnalazione di itinerari provvisori alternativi.

Report e Monitoraggio contravvenzioni e incidentalità

Riteniamo che, fra gli strumenti di monitoraggio utili ai fini del Piano, si debba prevedere anche la creazione di una apposita reportistica periodica sull'andamento delle contravvenzioni al Codice della strada, come lungamente e invano richiesto dalla nostra associazione e dalle altre organizzazioni presenti all'allora esistente Tavolo Permanente della Ciclabilità istituito dall'Amministrazione comunale.

Scopo del report richiesto – prescindendo pure dalla esistenza di obblighi di trasparenza dell'azione amministrativa in tal senso – è di monitorare in modo leggibile, con periodicità costante (massimo trimestrale), sulla base dei dati disponibili, l'andamento delle contravvenzioni rilevate (con le diverse modalità, e se possibile anche con una zonizzazione secondo le diverse circoscrizioni del decentramento) di un *panel* selezionato di infrazioni ritenuto di maggiore interesse ai fini del nostro *focus* tematico, anche a fronte della pericolosità specifica o della “qualità” di talune di esse (a titolo esemplificativo: rispetto limiti di velocità; velocità pericolosa; sosta in seconda fila; sosta su ciclabili e su attraversamenti; sosta su marciapiedi e su spazi riservati; distanze di sicurezza; apertura portiere del veicolo; obbligo di precedenza; segnalazione di svolta).

A titolo esemplificativo si segnala quanto realizzato, per il monitoraggio di “*Incidenti e contravvenzioni giorno per giorno*”, dalla Polizia di Stato: <http://www.poliziadistato.it/pds/stradale/archivio/>.

Analoga richiesta concerne la pubblicità delle informazioni relative all'incidentalità, a partire da quella che coinvolge ciclisti e pedoni.

Manufatti per la ciclabilità

Benché il PUMS sia un atto di pianificazione generale, ribadiamo che, soprattutto nel campo della ciclabilità, la qualità dei risultati dipende molto anche dalla qualità delle realizzazioni.

Per questo motivo riteniamo opportuno inserire elementi di indirizzo alla realizzazione dei manufatti stradali, mutuando concetti anche dalla tradizione europea dei manuali e degli abachi.

In generale, si può richiamare il principio che **tutte le realizzazioni su strada debbano essere indirizzate al miglioramento intrinseco della percorribilità e sicurezza ciclistica**, preferendo sempre soluzioni che:

- a. garantiscano la massima scorrevolezza e complanarità del manto stradale, con particolare riferimento alla fascia di 2 metri verso destra (anche con l'eliminazione del pavè, nei soli casi in cui questo appaia effettivamente necessario);

- b. prevedano soluzioni in merito alla raccolta delle acque in modo da non introdurre dislivelli e buche pericolose;
- c. realizzino efficaci vie di fuga soprattutto nei tratti di carreggiata stretta con l'utilizzo di cordoli smussati;
- d. garantiscano la tenuta dell'asfalto nel raccordo con le rotaie del tram e gli elementi in pietra.

Fondo stradale

Si porta l'attenzione sull'importanza di una costante e corretta **manutenzione** del fondo stradale, anche in presenza del **pavè**: buche nell'asfalto e interstizi troppo larghi fra le pietre rappresentano un grave elemento di pericolo per la circolazione dei ciclisti.

All'interno delle **aree parco**, essendo prevista la possibilità di circolazione in bici (cfr. Comune di Milano - *Regolamento d'uso del verde*, articolo 8), occorre adoperare speciali accorgimenti nella manutenzione della pavimentazione e del fondo stradale, curando in particolare l'utilizzo di materiali drenanti stabili (es. calcestre) e non invece di materiali instabili (tipo brecciolino) che, oltre ad essere facilmente asportati dalla pioggia, con frequente necessità di rimpiazzo, risultano pericolosi per la stabilità di chi procede in bicicletta.

Oneri urbanizzazione

Il Piano conferma in diversi passaggi l'esecuzione di opere da parte di operatori privati con la modalità dello "scomputo oneri di urbanizzazione" (cfr. ad es. cap. 4.2.1 a pag. 29; cap. 7.3.3.1 pag. 210; cap. 7.3.3.2 pag. 217).

Si afferma fra l'altro (pag. 210) che *«Il piano indica una serie di itinerari prioritari, sia radiali che anulari, la realizzazione dei quali deve attirare risorse e richiede l'indirizzo delle priorità, senza per questo impedire che ulteriori risorse, anche derivanti da interventi dei privati, si orientino invece su altri nuovi interventi distanti da questi tracciati o sul completamento e la riqualificazione di tratti esistenti»*.

Per la realizzazione di interventi viabilistici coerenti con l'intera rete cittadina e inseriti in una visione di insieme, proponiamo che **le somme derivanti dalla voce "scomputo oneri di urbanizzazione" vengano convogliate in un apposito fondo di bilancio, costituito per la realizzazione degli interventi con la supervisione e sotto la responsabilità dell'ente pubblico.**

L'esperienza dello scomputo oneri, anche più recente – si veda a titolo di esempio quanto realizzato, in termini di reti e servizi, con tale modalità nell'ambito del Quartiere Porta Nuova o la pista ciclabile di via De Castillia o ancora la rotatoria ciclabile di via Sassetti – ha infatti prodotto e amplificato una frammentarietà di rete, con una moltiplicazione anche di interventi qualitativamente non adeguati. Il tutto, in assenza di una regia pubblica.

Ciò è accaduto non solo a Milano, e vale a nostro avviso a dimostrare in modo definitivo che tale modalità di realizzazione drena risorse collettive senza restituire, in molti casi, una effettiva utilità.

Il ricorso ad essa va dunque limitato e guidato con attenzione.

Biciplan

Deve essere prevista la immediata redazione del programma attuativo come piano di settore (Piano della Mobilità Ciclistica o Bicycle Masterplan), richiesto da Fiab Ciclobby almeno dal 2006 (cfr. documento *"Traffico, inquinamento e responsabilità istituzionali – Le proposte di Fiab Ciclobby sulla mobilità"*

sostenibile” sopra citato), e contemplato anche implicitamente dal presente Piano (v. ad es. paragrafi 7.3.1.7. e 7.3.3 pag. 205).

Tale ***Bicycle Masterplan***, finalizzato a dare attuazione ai principi ed agli indirizzi generali contenuti nel PUMS con una programmazione puntuale ed efficace, deve definire, attraverso un processo pubblico, priorità, tempi e modalità di attuazione e deve essere completato con la definizione di un “Abaco degli interventi” che garantisca l’adozione di soluzioni omogenee e di alta qualità realizzativa.

In considerazione del fatto che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è riconosciuto dalla Commissione Europea non solo quale strumento strategico per il raggiungimento di risultati nel campo della mobilità sostenibile ma altresì quale condizione premiante per l’accesso ai finanziamenti comunitari, risulta indispensabile che le risorse vengano da subito indirizzate attraverso una programmazione efficace che il Bicycle Masterplan deve poter garantire.

Reti ciclabili

Oltre a quanto indicato più sopra, in via generale, sul tema delle Reti, proponiamo alcune modifiche puntuali nel capitolo “***6.2.7.2 Sviluppo della rete di itinerari ciclabili e della ciclabilità diffusa***”, che qui riportiamo in stralcio per la parte modificata con evidenza delle frasi cancellate (~~testo sbarrato~~) e di quelle inserite (**testo rosso**).

6.2.7.2 Sviluppo della rete di itinerari ciclabili e della ciclabilità diffusa

Al fine di fare crescere la mobilità ciclistica la strategia si basa essenzialmente sulle ~~due~~ **tre** seguenti azioni.

Creare condizioni di effettiva sicurezza per le utenze vulnerabili su tutte le strade della città con una politica di moderazione del traffico diffusa, indirizzando tutti gli interventi di modifica delle strade esistenti verso soluzioni progettuali che mettano al centro della trasformazione il miglioramento delle condizioni di sicurezza per le utenze vulnerabili.

Nell’ambito degli interventi sulla rete, costruire condizioni delle strade tali per cui i ciclisti possano seguire, nei loro spostamenti e qualunque sia il motivo del viaggio, percorsi ~~che trasmettano senso di sicurezza~~ **sicuri** e dove pedalare sia ~~piacevole~~, semplice e confortevole, **oltre che piacevole**.

Nel merito dei servizi e di altre strutture a supporto della ciclabilità, offrire sia parcheggi localizzati (**anche automatizzati**) che diffusi, accessibili e sicuri, posizionati secondo il criterio della massima prossimità alla destinazione, la presenza dei quali, riducendo nei ciclisti i disagi dovuti alla ricerca del parcheggio e i timori per i furti, sia un fattore incoraggiante all’uso frequente della bicicletta.

In tema di rete le strategie di intervento si focalizzano su:

- completamento e sviluppo ~~— mediante l’ampio spettro di soluzioni strutturali e viabilistiche possibili—~~ **privilegiando soluzioni a basso impatto strutturale e di realizzazione in tempi relativamente brevi (2/3 mesi a chilometro) tra la sede riservata e sia la in sede promiscua che, ove necessario, in sede riservata,** in relazione alle singolarità dei tratti – di una rete di itinerari

ciclistici privilegiati lungo percorsi lineari, continui, diretti e di forte attrattività, che garantiscano agli utenti sicurezza reale ~~e senso di sicurezza~~, tempi ridotti di percorrenza, velocità medie competitive con altre modalità di trasporto, alti livelli di comfort e praticità di guida;

- diffusa creazione di condizioni favorevoli all'uso frequente della bicicletta come mezzo di trasporto per tutte le fasce di età, con l'estensione degli ambiti a mobilità lenta e l'integrazione tra tipologie diverse di provvedimenti viabilistici (es: zone a traffico limitato, zone a velocità limitata, zone residenziali), la riqualificazione delle pavimentazioni in cattive condizioni (incluse quelle in pavé) a partire dai percorsi a grande traffico ciclistico, la rimozione dei binari fuori esercizio, il miglioramento della visibilità, **sia in carreggiata che alle intersezioni**;
- risoluzione dei punti di criticità della rete, con provvedimenti viabilistici e interventi strutturali utili a favorire **soprattutto l'attraversamento in sicurezza di incroci pericolosi, piazze e piazzali, oltre al** # superamento delle barriere naturali (es: fiumi) e artificiali (es: canali, autostrade o strade a elevato traffico autoveicolare prive di intersezioni semaforizzate, ferrovie e scali ferroviari), affrontando l'ampio spettro di casi presenti, dalle criticità massime che hanno effetti inibitori sull'uso della bicicletta a quelle minime che rappresentano esclusivamente un disagio lungo un percorso (es: assenza di scivoli, passaggi stretti, ostacoli che impediscono un libero transito).

[...]

La realizzazione degli itinerari prioritari, se coincidenti con la rete principale, dovrebbe garantire il mantenimento dei livelli di efficienza e servizio del trasporto pubblico locale, in modo che la riduzione di capacità stradale sia potenzialmente limitata al trasporto privato a motore: così operando, lungo gli itinerari prioritari si manterrebbero più alti i livelli di competitività del trasporto pubblico e della mobilità ciclistica e gli utenti del trasporto privato non sarebbero indotti nel medio-lungo periodo a individuare percorsi alternativi sulla rete locale. Il piano, infatti, intende parallelamente trasformare le aree delle Isole Ambientali con interventi di moderazione e provvedimenti di limitazione del traffico che non beneficerebbero del trasferimento massiccio di spostamenti di veicoli a motore dalla rete principale a quella secondaria e locale alla ricerca di percorsi alternativi.

Tale risultato può essere perseguito attraverso una oculata progettazione della piattaforma stradale che tenga conto di:

- l'allontanamento dell'offerta di sosta dalla rete principale, in coerenza con le priorità di azione indicate dalle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico;
- la riduzione della larghezza delle corsie autoveicolari ~~senza riduzione della capacità stradale, compatibilmente con le caratteristiche delle categorie di veicoli ammesse al transito e le norme in materia, o con riduzione della capacità stradale, compatibilmente con il livello di classificazione di rete assegnato al tratto interessato; mentre si interviene sulle corsie veicolari, è preferibile se possibile salvaguardare il numero di corsie veicolari in attestamento in~~

~~corrispondenza delle intersezioni critiche o la riorganizzazione delle stesse e delle manovre consentite;~~ **ricercando soluzioni che avvantaggino, soprattutto alle intersezioni, la percorrenza ciclistica anche riducendo, se necessario, il numero di corsie veicolari in attestamento.**

- ~~il recupero di spazi oggi utilizzati irregolarmente per la sosta degli autoveicoli, per esempio sotto i filari alberati (tale operazione dovrà comunque mantenere e possibilmente migliorare il franco vitale drenante attorno alle alberature esistenti);~~

[...]

Milano, 6 maggio 2015

Fiab Milano Ciclobby onlus

Il Presidente

Eugenio Galli