

2021_MOBILITÀ A MILANO E CITTÀ METROPOLITANA NOTE PER L'ASSESSORE ALLA SICUREZZA

Al nuovo Assessore alla Sicurezza Marco Granelli presentiamo le richieste e le proposte che – con i necessari aggiornamenti – abbiamo sottoposto alle Amministrazioni che si sono succedute negli anni passati.

SOSTA REGOLARE

Occorre superare l'idea di una immanenza tra la proprietà del veicolo e un preteso diritto al parcheggio residenziale gratuito, introducendo viceversa il principio che l'offerta di sosta regolare non debba essere gratuita nemmeno per i residenti.

È opportuno in tal senso prevedere un sistema di tariffazione della sosta esteso all'intera città (cd. park pricing), che permetta una applicazione molto precisa e selettiva, nel senso che può essere modulata: 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 non episodico della sosta abusiva, anche per quanto riguarda il carico/scarico merci.

(dalle nostre osservazioni PUMS 2017_ ndr)

In quanto la sosta è un'occupazione di suolo pubblico (e come tale soggetta al pagamento di un corrispettivo) si potrebbe valutare l'ipotesi di una tassa annuale per il possesso di autoveicolo in assenza di posto auto di proprietà/affitto (da comprovare).

SOSTA IRREGOLARE

Intervenire affinché la prassi di tolleranza sulla sosta illegale (es. marciapiedi, parterre alberati e simili) venga eliminata, applicando la normativa vigente, con attività di controllo sistematico da parte delle funzioni preposte (Polizia Locale).

(dalle nostre osservazioni PUMS 2017_ ndr)

Il diffuso fenomeno della sosta abusiva in carreggiata in seconda e terza fila – che non riguarda le sole zone della “movida” – deve essere combattuto con particolare rigore e costanza, sia perché è tale da creare in generale pericolo ed intralcio al traffico, sia perché esso vanifica gli sforzi e i piccoli progressi messi in atto, ad esempio con la realizzazione corsie ciclabili, per consentire la circolazione sicura della cd. mobilità leggera.

AUMENTO DEL TICKET AREA C

Il costo del ticket non può essere inferiore al biglietto giornaliero di ATM, come invece è attualmente, e dovrebbe essere di gran lunga più oneroso per l'utente privato, che deve essere incentivato ad usare altri mezzi (tpl, bici anche in sharing, monopattini), o camminare.

GESTIONE SOSTA AREA C

- ridurre lo spazio destinato a parcheggio in superficie, privilegiando quello per il carico/scarico delle merci, compreso quello delle cargo bikes
- favorire e incentivare l'utilizzo dei parcheggi a rotazione, agendo su:
 - costi: deve essere più vantaggioso della sosta in superficie (e comunque superiore al biglietto giornaliero di ATM)
 - disponibilità: occorre tendere alla sosta in Area C solo su prenotazione e a tempo e unicamente utilizzando i posti auto disponibili nei parcheggi sotterranei a rotazione.

CONTROLLO DELLA VELOCITÀ DEI VEICOLI

- Controllare le variazioni delle infrazioni e della velocità media pre e post pandemia (lockdown), per verificare se trova riscontro la percezione diffusa di un incremento significativo della velocità dei veicoli, così come di comportamenti pericolosi degli automobilisti;
- definire mezzi e strumenti per contrastare il fenomeno.

MONITORAGGIO CONTRAVVENZIONI

- monitorare il flusso delle contravvenzioni e degli introiti derivanti, rendendo trasparente l'utilizzo dei medesimi, con particolare riferimento agli obblighi previsti dall'art. 18 L. 472/99;
- predisporre aggiornamenti informativi statistici mensili sull'andamento di un pannello condiviso di contravvenzioni significative: divisione per zone, tipologia di contravvenzione (es. doppia fila, sosta su spazi ciclabili, mancata precedenza, superamento limiti velocità, sosta su scivoli per carrozzelle e posti per disabili), modalità di rilevazione (agente, sistema street control, personale ausiliario della sosta, sistemi automatici).

È necessario assicurare il pieno coinvolgimento della Polizia Locale, rendendo percepibile la presenza sulle strade ed efficaci e continuativi gli interventi.

Il ruolo della PL sui temi della mobilità attiva è tutt'altro che marginale.

Esso riguarda non solo il controllo e la repressione delle contravvenzioni al CdS, ma anche l'educazione e la rieducazione stradale, la creazione di una cultura diffusa della sicurezza sulle strade, la sensibilizzazione degli operatori e dei cittadini, la possibilità di operare in un'ottica di *problem solving* piuttosto che di *problem making*, con un approccio innovativo anche nella individuazione di opportune soluzioni tecniche.

La Polizia Locale non ha mai partecipato agli incontri dei vari tavoli della ciclabilità e però decide sui nostri temi, pone veti, dà pareri (vincolanti), interviene.

Momenti di confronto con la PL sarebbero dunque auspicabili.

MONITORAGGIO INCIDENTI

Monitorare i dati dell'incidentalità stradale, da parametrare anche in base alla estensione della rete, all'analisi della qualità delle realizzazioni, all'andamento dei flussi di biciclette e mezzi analoghi.

Lo scopo dovrebbe essere perciò anche quello di poter valutare la bontà dei progetti realizzati nell'ambito della mobilità ciclistica, la loro efficacia in termini di sicurezza ed essere strumento per il miglioramento anche tecnico delle soluzioni progettuali.

COMUNICAZIONE

Tra le attività di comunicazione si annovera anche la redazione e pubblicazione di rapporti di cui sopra, da pubblicare a cadenza regolare (con tempi da stabilire in relazione alla tipologia di informazione e allo strumento utilizzato a questo scopo),

Si deve prevedere l'istituzione del "Censimento dei ciclisti urbani" in forma permanente sulla base di metodologie statistiche consolidate, da effettuarsi anche in collaborazione con le università e le associazioni.

GESTIONE GRANDI EVENTI DEL COMUNE (le "WEEKS")

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. È necessario prevedere una regia organizzativa che, insieme ai diversi settori competenti del Comune, alla Polizia Locale, ad 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 eventi.
(dalle osservazioni PUMS 2017_ ndr)

SICUREZZA E LEGALITÀ

Provvedere a controllare le bici elettriche del tipo qui sotto illustrato
https://www.banggood.com/EU-Direct-CMACEWHEEL-GW20-48V-15Ah-750W-20in-Folding-Electric-Bike-30-45km-or-h-Speed-80-100KM-Mileage-Disc-Brake-E-Bike-p-1871093.html?cur_warehouse=CZ&rmmds=CategorySportsPop

[Dietro UE] LAOTIE X FIDIO
D4 Pro 11,6Ah 36 V 250 W 20...
651,46€



[CZ STOCK] CMACEWHEEL
Y20 48v 15Ah 750W 20in Bicicletta...
946,80€



[EU DIRECT] GUNAI MD03
1000W 48V 17AH Bicicletta elettri...
1.363,74€

Guarda su  YouTube

Nota:
- In realtà l'ENGWE EP-2PRO viene spedito dal magazzino tedesco o dal magazzino polacco.

Specifica:

| | | | |
|----------------------------------|--|---|---|
| Marca: | ENGWE | Pneumatico: | Pneumatico grasso CHAOYANG da 20" 4 pollici |
| Modello | EP-2PRO | Capacità della batteria: | 48V 12.8Ah |
| Portafoto: | Alluminio | Tipo di batteria: | 18650B |
| Freno a disco: | Freno anteriore/posteriore Freno a disco meccanico | Chilometraggio: | Elettrica pura: 30-60 km PAS: 60-80 km |
| Deragliatore posteriore: | Velocità Shimano 7-8S | Potenza motore: | 750W (Potenza massima: 850-900 W) |
| Impermeabile: | IP2 | Velocità: | Velocità massima: 45 km/h Velocità assistente: 32 km/h |
| Terreno applicabile: | città, strada di montagna | Grado massimo: | 30° |
| Distanza del pedale dalla terra: | 150 mm | Tensione di ingresso di carica: | 110-220V |
| Adatto a persona: | 150-210 cm | Tempo di carica: | 8 ore |
| Dimensioni (cm): | Formato del pacchetto: 97*46*80 Dimensioni bici: 170*30*62 Dimensioni pieghevole: 97*46*80 | Caricabatterie valutato tensione di ingresso: | 100-240V |
| Peso netto: | 28,8 kg | Caricabatterie valutato attuale: | 2A |
| Peso lordo: | 37,8 kg | Caricabatterie nominale tensione di uscita: | 54,6 V |
| Carico utile: | 150 kg | Temperatura di lavoro: | -20°-60° |
| Certificato: | CE | Colore | Nero, grigio, arancione, bianco, verde |

Questi veicoli, secondo la Direttiva 2002/24/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 marzo 2002, non rientrano nella categoria delle "biciclette a pedalata assistita" (dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 kW fino al raggiungimento di 25 km/h di velocità massima), bensì – come si legge dalle schede tecniche di prodotto – sono a tutti gli effetti dei ciclomotori, in grado di raggiungere i 40 km/h senza pedalare.

Li si vede circolare per Milano, anche in zone pedonali come corso Vittorio Emanuele e via Dante (oltre che sui marciapiedi).

La loro diffusione purtroppo è già alta e – in assenza di normativa italiana che li definisca - deve essere stroncata al più presto.

GRANDI EVENTI

Riproponiamo la richiesta rinnovata anche all'attuale Assessora alla Mobilità Censi.

Come avevamo già avuto modo di segnalare, nell'ultimo anno prima della pandemia da Covid-19, avevamo dovuto rinunciare alla 33ª edizione di Bicinfesta di Primavera (la prima e unica manifestazione in bicicletta aperta a tutti i cittadini di Milano, e non solo) per una serie di ragioni che avevamo espresso in un comunicato che qui riallegiamo.

Tra i temi trattati, riflettevamo sull'utilizzo dello spazio urbano pubblico – e dei criteri con i quali viene concesso – e sulla sicurezza, sia per l'impiego di una sempre numerosa scorta della Polizia Locale in moto che – di conseguenza – dei costi esorbitanti a carico dell'associazione organizzatrice, a cui si aggiungevano le complicazioni derivanti dai nuovi obblighi relativi alle procedure anti-terrorismo.

Analogo discorso – che evidenzia costi insostenibili per una associazione onlus – vale per Bimbibici, l'appuntamento nazionale di FIAB-Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta dedicato ai bambini. Non potendo far fronte ai costi della scorta della PL, negli ultimi anni abbiamo dovuto optare per una manifestazione di ambito locale, a scala di Municipio se non addirittura di quartiere,

FIAB Milano Ciclobby onlus

via Pietro Borsieri 4/E - 20159 Milano - C.F. e P. IVA 08970250158
 telefono/fax 02-69311624 - orari: martedì-venerdì 17.00-19.00 sabato 10.30-12.00

www.ciclobby.it - segreteria@ciclobby.it

scegliendo tragitti brevi, su piste ciclabili – quando possibile – o parchi, riducendo così la portata e il significato culturale e educativo della manifestazione.

Abbiamo chiesto all'assessora Censi che queste due manifestazioni possano avere il patrocinio oneroso da parte dell'assessorato alla Mobilità (che copra gli oneri della scorta della Polizia Locale) perché rappresentano, con la loro storia e la loro portata educativa, un messaggio forte e chiaro sull'importanza e la bellezza (gioia, salute, sicurezza, libertà, etc.) che l'andare in bici riserva a tutti, adulti di ogni età e bambini.

Con l'occasione, ci sentiamo di chiedere che anche la FWBR-Fancy Women Bike Ride possa godere dello stesso trattamento di appoggio formale e materiale riservato alle precedenti.

<https://www.facebook.com/fancywomenbikeride/>

“Woman’s visibility in urban spaces is key to claim the right to the city. Cycling is a particularly powerful way for women to become visible in the society and a complete new way to interact with the city. Fancy Women Bike Ride is an event for women, organized by women to remember the liberating joy of cycling and to inspire more women to use bicycle in the cities.”

La FWBR si svolge da alcuni anni il 19 settembre in centinaia di città del mondo, Italia compresa; è una manifestazione senza sponsor né biglietto di accesso e in nessuna città è richiesto il pagamento di servizi municipali, eccetto che a Milano, dove – proprio per questo motivo – l'edizione 2021 non è stata organizzata.

CARICO E SCARICO MERCI

Occorre, a partire da Area C, ma non solo, verificare l'adeguatezza, per numero e distribuzione, degli stalli di sosta per il carico / scarico merci, destinati anche alle cargo bikes, incrementandola dove serve e monitorandone l'utilizzo, per contrastare il diffuso fenomeno di occupazione fraudolenta di qualsiasi spazio per esigenze temporanee legate alla distribuzione di merci e servizi; senza dimenticare che auto e furgoni in sosta abusiva, limitando la visibilità, rendono pericoloso l'attraversamento dei pedoni e la sicura percorribilità in bici, costringendo il ciclista a zigzagare sulla strada.

ASSERVIMENTO SEMAFORICO AL MEZZO PUBBLICO

Definire un preciso crono-programma per l'attuazione della prioritizzazione dei semafori ai mezzi di trasporto. Gli impianti a Milano esistono già da oltre dieci anni, è stata avviata una sperimentazione, ma ancora non si conoscono le tappe e le tempistiche di completamento, che vanno definite con urgenza.

Milano, novembre 2021
FIAB Milano Ciclobby