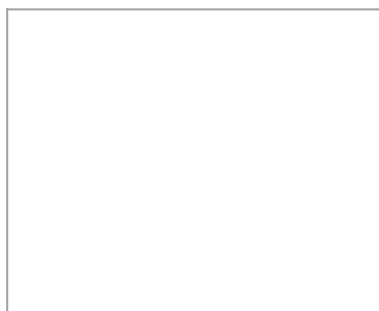


OSSERVAZIONE AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

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	biscaro
Nome	guia
[X] In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro	
Ruolo	presidente
Ragione sociale	FIAB Ciclobby

Preferenze privacy

[X] Accetto i termini dell'informativa sulla privacy

[X] Sono disponibile ad essere contattato dai tecnici del Comune in merito alle mie osservazioni.

Stato del contributo

Stato	Chiuso e inviato il 07/10/2017 21:00
Data di creazione	domenica 01 ottobre 2017 11:44:03

Osservazione n. 1	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 1.2 OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI DEL PUMS
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 17:20:17
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
<p>È una centralità necessaria nei fatti, sollecitata da tutti i soggetti consultati nel percorso di elaborazione del PUMS, e coerente con le politiche e le migliori pratiche europee e questo può avvenire aumentando l'efficienza del sistema trasporto pubblico anche attraverso la valorizzazione di tecnologie digitali, sistemi intelligenti e mezzi elettrici.</p>	
Testo da inserire	
e favorendo la diffusione della mobilità pedonale e ciclabile	
Motivazioni	
<p>L'obiettivo della sostenibilità attraverso veicoli a zero emissioni non significa solo aumentare l'efficienza in tal senso del trasporto pubblico, ma anche e soprattutto favorire la mobilità attiva, l'unica davvero a zero emissioni. Si ritiene necessario integrare il paragrafo dedicato alla enunciazione delle scelte strategiche con tale considerazione</p>	

Osservazione n. 2	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 1.2 OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI DEL PUMS
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 17:20:17
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
<p>Il PUMS attribuisce centralità ai concetti, tra loro coerenti, di sostenibilità e di innovazione per una mobilità più efficiente anche verso veicoli a zero emissioni.</p>	
Testo da inserire	

Il PUMS attribuisce centralità ai concetti, tra loro coerenti, di sostenibilità e di innovazione per una mobilità più efficiente e a bassa impronta ecologica anche attraverso la promozione della mobilità pedonale e ciclistica e la diffusione di veicoli a zero emissioni.

Motivazioni

Evidenziare sin dalle premesse gli obiettivi di riduzione dell'impronta ecologica della mobilità anche attraverso il riconoscimento esplicito del ruolo della mobilità pedonale e ciclistica.

Osservazione n. 3

Documento/Capitolo

Documento di piano : 1.2 OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI DEL PUMS

Data di ultima modifica

sabato 07 ottobre 2017 17:20:17

Operazione

Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

Garantire elevata accessibilità alla città mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto pubblico e/o privato

Testo da inserire

Garantire elevata accessibilità alla città mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto pubblico e/o privato, nonché attraverso la promozione della mobilità attiva (pedonale e ciclistica)

Motivazioni

Evidenziare sin dalle premesse gli obiettivi di riduzione dell'impronta ecologica della mobilità anche attraverso il riconoscimento esplicito del ruolo della mobilità pedonale e ciclistica. (V. Tabella 1.1; punto 1.a)

Osservazione n. 4

Documento/Capitolo

Documento di piano : 3 RIFERIMENTI NORMATIVI E PROGRAMMATICI

Data di ultima modifica

venerdì 06 ottobre 2017 10:05:53

Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
Per quanto riguarda le infrastrutture per la mobilità collettiva, il PUMS, ha svolto specifici approfondimenti finalizzati ad armonizzare le previsioni derivanti dagli strumenti sovraordinati all'interno del proprio scenario temporale, economico/finanziario (cfr cap 6 e cap 7).	
Testo da inserire	
Per quanto infine riguarda il tema delle connessioni ciclabili con i comuni contermini il PUMS porta gli attestamenti della sua rete portante ai confini comunali, rimandando a specifici tavoli di coordinamento da istituire nell'ambito del Biciplan, la definizione degli assetti definitivi di tali connessioni e delle relative modalità e priorità realizzative.	
Motivazioni	
nel ragionamento sugli elementi che costituiscono punti di contatto/integrazione con la pianificazione di livello provinciale, e in particolare con il PTCP, non viene citato il piano MIBici, tutt'ora vigente, dal quale in particolare trarre le indicazioni necessarie per individuare gli itinerari di connessione con i comuni di prima cintura (tale riferimento è invece correttamente riportato nelle tavole)	
Osservazione n. 5	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 4.1.2 Moderazione del traffico
Data di ultima modifica	domenica 01 ottobre 2017 16:01:50
Operazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo
Testo da inserire	
Non son al momento disponibili dati sull'efficacia degli interventi realizzati. Sarà questa una delle prime attività da svolgere prima di proseguire nelle ulteriori realizzazioni al fine di mettere a punto le tecniche progettuali e procedurali impiegate.	
Motivazioni	

le zone a traffico moderato sono giustamente indicate come uno degli strumenti fondamentali per la diffusione della ciclabilità. Nel paragrafo citato è dato conto della estensione raggiunta (152.000 mq) ma non dei risultati ottenuti in termini di riduzione effettiva delle velocità, di aumento della mobilità attiva e, soprattutto, di aumento della sicurezza. Conoscere tale dato è come ben si immagina essenziale per giustificare e/o meglio orientare tale politica e per la messa a punto delle tecniche progettuali.

Osservazione n. 6

Documento/Capitolo	Documento di piano : 4.1.3 Area C
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 17:24:00
Operazione	Elimina il testo originale

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

[4] A partire dal settembre 2012, nei giorni di giovedì l'ora di termine del provvedimento è stata anticipata alle 18:00

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 secondo noi 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. 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.

Valutare se rimuovere del tutto la nota, ovvero se specificare che si tratta di una "riduzione sperimentale", stabilendo in tal caso un termine breve (max 6 mesi dall'approvazione del PUMS) per la decisione finale, tenuto conto dei risultati del monitoraggio di efficacia e della coerenza rispetto agli obiettivi del provvedimento.

Osservazione n. 7

Documento/Capitolo	Documento di piano : 4.2.1 Reti
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 17:29:03

Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
Le singolarità di questi problemi sono state affrontate per mitigare o annullare del tutto i pericoli, agevolando il transito dei ciclisti in vari modi, per esempio con piste ciclabili, ascensori più ampi e profondi, rampe dedicate, scivoli e canaline per aiutare a superare le barriere.	
Testo da inserire	
In linea generale, per la realizzazione della Rete, utilizzando le diverse tipologie di intervento sopra richiamate, si assumono come criteri guida - sia per le ricuciture dell'esistente, sia per le nuove progettazioni - quelli di: continuità origine-destinazione, riconoscibilità, accessibilità, visibilità, attrattività, sicurezza, velocità, assicurando le sinergie anche con i Comuni contermini per favorire la mobilità ciclistica non solo sull'intero territorio urbano, ma anche su quello dell'area metropolitana.	
Motivazioni	
Dopo la ricognizione attraverso il lungo excursus dello stato di fatto, delle sue recenti evoluzioni, degli aspetti ritenuti positivi e delle criticità, è opportuna una dichiarazione sui nuovi principi-guida che sancisca sin da qui il cambiamento di indirizzo rappresentato dal PUMS.	
Osservazione n. 8	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 4.2.2 Servizi – Parcheggi per biciclette
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 17:32:06
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
Il Comune di Milano ha introdotto la norma (Regolamento d'igiene e Regolamento edilizio), per gli edifici privati, di prevedere – qualora essi siano serviti da cortile – uno spazio destinato al parcheggio delle biciclette di chi vive o lavora nei civici collegati al cortile. Nel 2014 è stato infatti approvato il nuovo regolamento edilizio, che prevede nuove norme riguardanti la predisposizione di spazi destinati a parcheggio negli interventi di sostituzione e di nuova costruzione degli stabili.	
Testo da inserire	

Per superare le molte limitazioni frapposte nel tempo all'accessibilità delle bici negli spazi residenziali, sulla scorta della Legge regione Lombardia n. 38/92 (art. 6), il Comune di Milano ha introdotto sin dal 1995 (inizialmente nel corpo normativo del Regolamento Edilizio, art. 3.5.2) una norma, trasferita dal 1999 nel Regolamento Edilizio, la quale prevede specificamente che in tutti i cortili esistenti o di nuova edificazione deve essere consentito il parcheggio di chi vive o lavora nei numeri civici collegati al cortile (art. 51). Nel 2014 è stato approvato il nuovo Regolamento Edilizio che, all'art. 110, oltre a confermare le disposizioni relativamente ai cortili esistenti, rafforza le previsioni per i nuovi insediamenti, stabilendo dotazioni minime in termini di spazio e posti bici per tutte le tipologie di nuova realizzazione. Si evidenzia inoltre che, in ottemperanza alla Legge regione Lombardia 7/2009 (art. 6 comma 6) negli edifici di edilizia residenziale pubblica è fatto obbligo di consentire il deposito di biciclette in cortili o spazi comuni, che, ove possibile, devono essere attrezzati.

Motivazioni

Le previsioni sulle bici nei cortili presenti nella regolamentazione descritta nel testo vanno meglio chiarite nella loro evoluzione storica e nella loro consistenza.

Osservazione n. 9

Documento/Capitolo	Documento di piano : 4.2.4 Servizi – Bike sharing
Data di ultima modifica	venerdì 06 ottobre 2017 10:16:13
Operazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

Testo da inserire

PARAGRAFO DA INTEGRARE

Motivazioni

il capitolo del Bike Sharing va profondamente rivisto alla luce del nuovo bando per il free floating, novità che impone di chiarire motivazioni e finalità del nuovo bando nonché ruolo e prospettive del BS attuale
si ritiene utile alleggerire nel testo le informazioni di dettaglio

Osservazione n. 10

Documento/Capitolo	Documento di piano : 4.5.1 Sosta su strada
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 17:42:31
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

L'incremento della sosta regolamentata porta alla razionalizzazione degli spazi e alla conseguente riduzione degli spazi liberi, in linea con gli obiettivi del PGTU, nel quale si definisce la regolamentazione della sosta come uno strumento efficace per ottenere miglioramenti in termini di offerta stradale e per il miglioramento degli spazi urbani.

Testo da inserire

Si ritiene opportuno introdurre un sistema di tariffazione della sosta esteso all'intera città (cd. park pricing), che permette 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.

Motivazioni

Sulla sosta regolamentata, occorre finalmente 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.

Osservazione n. 11

Documento/Capitolo

Documento di piano : 4.5.1 Sosta su strada

Data di ultima modifica

sabato 07 ottobre 2017 17:42:31

Operazione

Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale**Testo originale da eliminare, sostituire o integrare**

L'incremento della sosta regolamentata porta alla razionalizzazione degli spazi e alla conseguente riduzione degli spazi liberi, in linea con gli obiettivi del PGTU, nel quale si definisce la regolamentazione della sosta come uno strumento efficace per ottenere miglioramenti in termini di offerta stradale e per il miglioramento degli spazi urbani.

Testo da inserire

In piena coerenza con i principi sopra espressi, per quanto concerne la sosta irregolare va ribadita la necessità di intervenire affinché le prassi di tolleranza sulla sosta illegale (es. marciapiedi, parterre alberati, isole spartitraffico e simili) vengano eliminate, applicando la normativa vigente, con attività di controllo sistematico da parte delle funzioni preposte (Polizia Locale).

Motivazioni

Il tema della riduzione del traffico e della gestione dell'offerta di sosta, letto nella sua accezione positiva, è anche quello della necessità di restituire accessibilità agli spazi pubblici.
(DA INSERIRE DOPO PRECEDENTE OSSERVAZIONE #132)

Osservazione n. 12

Documento/Capitolo

Documento di piano : 6.2.7.2 Sviluppo della rete di itinerari ciclabili e della ciclabilità diffusa

Data di ultima modifica

venerdì 06 ottobre 2017 10:17:50

Operazione

Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

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

Testo da inserire

Due delle principali componenti strutturali delle strategie per la crescita della mobilità a seguito considerate sono:

Motivazioni

la strategia per la crescita della mobilità ciclistica è qui sintetizzata in due punti: interventi sulla rete e interventi sui servizi, cioè bicistazioni. Non si considera qui l'ampio spettro di azioni che compongono le politiche per la ciclabilità (i.e. comunicazione e marketing, formazione nelle scuole ecc.); la frase è errata e va riformulata

Osservazione n. 13

Documento/Capitolo

Documento di piano : 6.2.7.2 Sviluppo della rete di itinerari ciclabili e della ciclabilità diffusa

Data di ultima modifica

venerdì 06 ottobre 2017 10:17:50

Operazione

Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
Tale risultato può essere perseguito attraverso una oculata progettazione della piattaforma stradale che tenga conto di:	
Testo da inserire	
La disponibilità di tecniche 'leggere' di preferenziazione/protezione	
Motivazioni	
l'osservazione precedente sulle tecniche di progettazione per la ciclabilità non 'invasive' si ripropone qui	
Osservazione n. 14	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 6.2.7.2 Sviluppo della rete di itinerari ciclabili e della ciclabilità diffusa
Data di ultima modifica	venerdì 06 ottobre 2017 10:17:50
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
Gli obiettivi sottoscritti dal Comune di Milano con la firma della Carta di Bruxelles nel 2009, in tema di ripartizione modale (15% degli spostamenti in bicicletta al 2020, o percentuali maggiori se il risultato sarà raggiunto con anticipo) 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.	
Testo da inserire	
Il raggiungimento degli obiettivi sottoscritti dal Comune di Milano con la firma della Carta di Bruxelles nel 2009 in tema di ripartizione modale (15% degli spostamenti in bicicletta al 2020, richiedono pertanto di accompagnare gli interventi 'strutturali' qui descritti e considerati nello strumento di simulazione con politiche più ampie, in particolare di comunicazione, marketing, educazione che dovranno essere identificate e tempestivamente attuate utilizzando lo strumento specifico del Biciplan, da avviare immediatamente a valle dell'approvazione del PUMS, nonché un sistema di monitoraggio che consenta di controllare con continuità l'efficacia delle azioni intraprese.	
Motivazioni	

il paragrafo si conclude da una parte dichiarando l'effetto atteso dalla realizzazione degli interventi sulla rete (+40%) e, dall'altra, ricordando il target sottoscritto con la carta di Bruxelles di arrivare al 20% di mobilità in bicicletta al 2020 (+230%), senza spiegare la relazione tra i due valori e come a partire dal primo si potrà raggiungere il secondo, e questo anche ritenendo -cosa peraltro non corretta e non condivisibile- di poterlo applicare ai soli viaggi interni alla cerchia filoviaria

Osservazione n. 15

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.1.3 Zone 30
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 18:01:46
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

la definizione di interventi di ridisegno della sezione stradale tali da rendere comunque difficile il raggiungimento di velocità elevate;

Testo da inserire

anche nelle strade a doppio senso di marcia e tali da favorire la diffusione del senso di marcia opposto ciclabile (senso unico eccetto bici) in coerenza con i pareri e le misure del Ministero;
- di garantire la continuità degli itinerari e dei percorsi ciclabili attraverso la realizzazione del senso di marcia opposto ciclabile (senso unico eccetto bici), in assenza di separazione strutturale, e dare attuazione al disegno della rete portante, in coerenza con i pareri e le misure previste dal Ministero;

Motivazioni

I sensi unici eccetto bici sono una realtà consolidata in tutta Europa, in assenza di una normativa specifica, il Ministero dei Trasporti ha dato un proprio parere sulla fattibilità tecnica nelle città con il prot. 6234 del 21/12/2011. L'osservazione risulta inoltre coerente con il testo del PUMS emendato riportato a pag. 227 dove in ottica di dare maggiore continuità agli itinerari ciclabili si riporta la seguente indicazione: "[...] fino alla realizzazione del senso di marcia opposto ciclabile, in assenza di separazione strutturale, nelle strade che abbiano caratteristiche adeguate per ospitarlo". Con l'aumento delle bici in città, anche grazie all'apertura del bike sharing free floating, Milano ha più che mai bisogno di nuove, diffuse e leggere infrastrutture per la ciclabilità; le zone 30 sono una grande opportunità per ampliare il numero di sensi unici eccetto bicicletta.

Osservazione n. 16

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.1.3 Zone 30
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 18:01:46

Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
<p>Le Isole Ambientali sono sempre ambiti caratterizzati da funzioni prevalentemente locali, entro i quali è tuttavia necessario o opportuno ridurre o eliminare il traffico di attraversamento e, ove possibile, realizzare interventi di riuso e rifunionalizzazione degli spazi a favore dell'uso pedonale nonché generare le condizioni per una sicura promiscuità della circolazione dei veicoli motorizzati con la bicicletta.</p>	
Testo da inserire	
<p>È auspicabile mettere in atto sperimentazioni che, attraverso la sistemazione temporanea di strade e aree identificate, puntino a far comprendere i vantaggi della moderazione del traffico, a partire dai residenti. Un progetto culturale, prima che tecnico, propedeutico alla realizzazione di zone 30 previste dall'Amministrazione, che si attuerà con il supporto e l'apporto dei residenti, delle realtà associative, delle scuole, dei commercianti e dell'Amministrazione comunale stessa.</p>	
Motivazioni	
<p>Sulla base di esperienze già attuate in altre città italiane (cfr. esperienze di realizzazione di zone 30 dal basso dell'architetto Matteo Dondè, Terni 2013 e Casalmaggiore 2014) si propone di rendere Zona 30, con un intervento a costo (quasi) zero, un insieme di vie, intervenendo principalmente sulla sosta e sull'arredo urbano di recupero. Il tutto si realizza con il coinvolgimento diretto dei residenti. Gli interventi principali consistono nel restringere la carreggiata al minimo consentito dalla normativa per ridurre le velocità e ricavare spazio per i pedoni, sottraendolo di fatto alla doppia fila e alla sosta selvaggia. Spostando la sosta da "in linea" a "a pettine", si creano chicane che costringono gli automobilisti a rallentare visibilmente la velocità. Lo spazio recuperato con il restringimento di carreggiata permette di realizzare aiuole, spazi di sosta attrezzati con panchine, etc. recuperando così qualità urbana e vivibilità del quartiere</p>	
Osservazione n. 17	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.1.3 Zone 30
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 18:01:46
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
<p>Si è già chiarito come il concetto di "Zona 30" vada trasformato in quello di "Città 30", secondo il quale tutte le strade che non svolgono un ruolo strategico nell'organizzazione generale della circolazione del traffico privato e/o del trasporto pubblico possono utilmente subire un abbassamento generalizzato dei limiti di velocità.</p>	

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. 18	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.1.5 Itinerari pedonali
Data di ultima modifica	venerdì 06 ottobre 2017 10:22:53
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
<p>accompagnata dall'adozione di tecnologie a protezione della mobilità pedonale e delle utenze deboli, quali i ronzatori semaforici per non vedenti e i temporizzatori che indicano il tempo a disposizione per i pedoni negli attraversamenti semaforici.</p>	
Testo da inserire	
<p>adozione di interventi di messa in sicurezza basati sull'adeguamento delle distanze di visibilità, sulla riduzione delle luci libere di attraversamento (rifugi centrali, normalizzazione ampiezza corsie) sul controllo dei comportamenti degli automobilisti (velocità, sorpasso, sosta irregolare) e su quanti altri dispositivi è possibile e opportuno inserire per rendere per quanto possibile sicuri tali itinerari</p>	
Motivazioni	

la realizzazione degli itinerari pedonali deve essere accompagnata da interventi sistematici di messa in sicurezza dei tutti i punti di conflitto esistenti con i flussi motorizzati, si immagina a partire dai punti in cui i primi sono attraversati dai secondi. Tuttavia tali interventi non possono essere ridotti alla adozione di " ..tecnologie quali i ronzatori semaforici per non vedenti e i temporizzatori che indicano il tempo a disposizione per i pedoni negli attraversamenti semaforici.

Osservazione n. 19

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	sabato 07 ottobre 2017 18:25:18
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

A questo proposito, si intende procedere alla redazione di un piano della mobilità ciclistica che possa sviluppare in dettaglio le strategie del PUMS in tema di ciclabilità.

Testo da inserire

Il PUMS, immediatamente dopo la sua approvazione, avvia la redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.

Motivazioni

La redazione dello strumento di settore per lo sviluppo delle strategie sulla ciclabilità, il BICIPLAN, deve essere prevista la PUMS in termini non generici ma formalmente impegnativi per l'Amministrazione.

Osservazione n. 20

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	sabato 07 ottobre 2017 18:25:18
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

Il PUMS, anche in coerenza con la naturale evoluzione del territorio e la flessibilità decisionale che questa richiede, indica quali sono le priorità di azione ed i principi generali a cui esse fanno riferimento, ma ammette i dovuti margini di flessibilità alle scelte, in relazione al cambiamento degli scenari di mobilità, agli spostamenti demografici previsti, all'auspicato aggiornamento della normativa. La priorità degli interventi dipenderà essenzialmente dal peso che ciascuno dei seguenti punti assumerà di volta in volta nelle decisioni:

Testo da inserire

Il PUMS, anche in coerenza con la naturale evoluzione del territorio e la flessibilità decisionale che questa richiede, indica quali sono le priorità di azione ed i principi generali a cui esse fanno riferimento. La traduzione di tali indicazioni in un programma operativo è affidata al BICIPLAN che, per quanto riguarda lo specifico tema della realizzazione della rete, terrà in particolare conto dei seguenti fattori:

Motivazioni

Il PUMS deve affidare esplicitamente al Biciplan il compito di specificare quali interventi fare e con quale priorità effettuarli, rafforzando la prescrittività degli enunciati al riguardo

Osservazione n. 21

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	sabato 07 ottobre 2017 18:25:18
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

Nella misura in cui l'evoluzione della normativa lo consentirà, sarà possibile adottare a tal fine soluzioni altrove già ampiamente in uso, come il doppio senso ciclabile nei sensi unici e la linea di arresto avanzata per le biciclette.

Testo da inserire

Saranno in particolare adottate alcune fattispecie già previste, o ammesse a seguito di specifici pareri ovvero non in contrasto con la normativa vigente, ancorchè poco o per nulla utilizzate nella pratica realizzativa milanese. Ci si riferisce in particolare alla circolazione delle sole biciclette in uno dei due sensi di marcia di particolari categorie di strada, al tracciamento di corsie ciclabili affiancate alla sosta, alla prosecuzione delle corsie ciclabili sino alle intersezioni.

Motivazioni

sulla base di un parere del Ministero dei Trasporti (prot.6234 del 21/12/11) è in realtà già oggi possibile, a determinate condizioni, prevedere la circolazione delle sole biciclette in un senso di marcia.

Osservazione n. 22

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	sabato 07 ottobre 2017 18:25:18
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

Si indica quale opportuna l'apertura di un capitolo di spesa stabilmente e specificatamente destinato, tra le voci di bilancio, ad attività di comunicazione sia generali che mirate, da ripetersi periodicamente e costantemente, specificatamente indirizzate all'utenza ciclistica. Tali campagne devono rientrare nelle attività di formazione e educazione stradale, da trattarsi nel quadro degli obblighi di destinazione funzionale di parte delle risorse acquisite da proventi da sanzioni per infrazioni al Codice della Strada.

Testo da inserire

Il PUMS prevede l'apertura di un capitolo di spesa stabilmente e specificatamente destinato, tra le voci di bilancio, ad attività di comunicazione, formazione e marketing sia generali che mirate, da ripetersi periodicamente e costantemente, specificatamente indirizzate all'utenza ciclistica. Tali campagne possono rientrare anche nelle attività di formazione e educazione stradale, da trattarsi nel quadro degli obblighi di destinazione funzionale di parte delle risorse acquisite da proventi da sanzioni per infrazioni al Codice della Strada. Dimensioni, caratteristiche e modalità di tali campagne saranno definite dal Biciplan.

Motivazioni

Prevedere l'attuazione di campagne di comunicazione, formazione e, è bene aggiungere, marketing in senso stretto, non è solo opportuno ma indispensabile se si punta alla crescita dell'utenza ciclistica

Osservazione n. 23

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	sabato 07 ottobre 2017 18:25:18
Operazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo
Testo da inserire	
<p>Per quanto più specificatamente riguarda il tema delle connessioni con il territorio dei comuni limitrofi, si tratta sia di proseguire le grandi radiali citate, sia di operare, nelle zone caratterizzate dal continuum urbano, una più fine cucitura dei percorsi, in particolare di accesso ai grandi poli attrattori (scuole, ospedali ecc.). Rispetto a questo tema, il cui sviluppo progettuale è affidato al Biciplan in coordinamento con gli enti interessati, il PUMS dà una indicazione di massima priorità realizzativa.</p>	
Motivazioni	
<p>Uno degli aspetti più critici nella realizzazione della rete ciclabile è quello delle connessioni degli itinerari radiali con i sistemi dei comuni di prima cintura, connessioni rese difficili più che da problemi realizzativi in alcuni casi pur presenti, soprattutto dalla mancanza di soggetti capaci di trainare la realizzazione, data la sostanziale assenza sul tema sia dell'autorità metropolitana che dello stesso Comune di Milano. Si ritiene pertanto ben opportuno che, nei criteri utilizzati nella definizione delle priorità, sia esplicitamente citato tale aspetto.</p>	
Osservazione n. 24	
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	sabato 07 ottobre 2017 18:25:18
Operazione	Elimina il testo originale
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
<p>Eliminare nella tabella 7.3 la distinzione tra percorsi in struttura e in segnaletica, limitandosi a una nota che riferisca del costo medio unitario applicato per quantificare gli investimenti necessari.</p>	
Motivazioni	
<p>I valori riportati nello specchietto non corrispondono a quanto affermato nella frase precedente circa una logica nuova che privilegia gli interventi leggeri rispetto a quelli infrastrutturati, più lunghi e costosi da realizzare, di maggiore impatto e non sempre più efficienti e sicuri.</p>	

Osservazione n. 25	
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	sabato 07 ottobre 2017 18:25:18
Operazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo
Testo da inserire	
Tutte le previsioni sopra riportate saranno ovviamente da rivedere alla luce dei nuovi servizi di Bike Sharing autorizzati, della copertura offerta e del loro impatto sul sistema attuale	
Motivazioni	
Non pare ragionevole confermare quanto previsto dal PUMS in termini di espansione del servizio Bikemi, da triplicare entro il 2025 con costi tutti a carico diretto dell'Amministrazione Comunale, anche dopo l'apertura a nuovi operatori e alle relative nuove tecnologie (eliminazione dei docks, free floating)	

Osservazione n. 26	
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	sabato 07 ottobre 2017 18:25:18
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
sviluppare una rete di pompe pubbliche per consentire ai ciclisti di gonfiare autonomamente le camere d'aria delle ruote delle biciclette;	
Testo da inserire	
e colonnine per ricarica di e-bike	
Motivazioni	
sviluppare una rete di pompe pubbliche per consentire ai ciclisti di gonfiare autonomamente le camere d'aria delle ruote delle biciclette;	

Osservazione n. 27	
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	sabato 07 ottobre 2017 18:25:18
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
A questo proposito, si intende procedere alla redazione di un piano della mobilità ciclistica che possa sviluppare in dettaglio le strategie del PUMS in tema di ciclabilità.	
Testo da inserire	
<p>A questo proposito, il PUMS, immediatamente dopo la sua approvazione, avvia la redazione del programma attuativo attraverso il piano di settore dedicato (Piano della Mobilità Ciclistica o Bicycle Masterplan o Biciplan). Tale BICIPLAN, 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 costante aggiornamento secondo le best practices.</p> <p>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 BICIPLAN deve poter garantire.</p>	
Motivazioni	
E' di fondamentale importanza che il PUMS impegni formalmente l'Amministrazione a dotarsi di strumenti attuativi per declinare i contenuti del Piano attraverso obiettivi specifici in termini di tempi, costi e realizzazioni. In questo senso, la formulazione esistente appare viziata da eccessiva genericità e deve essere rivista e resa cogente.	

Osservazione n. 28	
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	sabato 07 ottobre 2017 18:25:18

Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
Il PUMS si orienta pertanto nella direzione di sviluppo indicata dal PGT facendo sì che i successivi livelli della pianificazione, dal PGTU a un piano di settore della mobilità ciclistica, mantengano la medesima coerenza complessiva.	
Testo da inserire	
Il PUMS si orienta pertanto nella direzione di sviluppo indicata dal PGT facendo sì che i successivi livelli della pianificazione, dal PGTU al BICIPLAN, dal programma di sviluppo delle Zone 30 alle linee di indirizzo della sosta regolamentata, mantengano la medesima coerenza complessiva.	
Motivazioni	
E' di fondamentale importanza che il PUMS impegni formalmente l'Amministrazione a dotarsi di strumenti attuativi per declinare i contenuti del Piano attraverso obiettivi specifici in termini di tempi, costi e realizzazioni. In questo senso, la formulazione esistente appare viziata da eccessiva genericità e deve essere rivista e resa cogente.	
Osservazione n. 29	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.3.1 Reti
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 09:44:25
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
ed in particolare la cerchia dei navigli	
Testo da inserire	
che dovrà essere percorribile dai velocipedi in entrambe le direzioni	
Motivazioni	
l'anello della cerchia interna dei Navigli deve diventare la circle line della mobilità sostenibile: TPL, taxi, biciclette e cargo bike	

Osservazione n. 30	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.3.4 Comunicazione e marketing
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 10:18:05
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
<p>massimizzare il rapporto con i mobility manager affinché pongano al centro delle loro azioni la valorizzazione della ciclabilità: questo sotto insieme include fra gli ingredienti l'agevolazione all'uso di BikeMi, adeguati spazi protetti per il parcheggio bici in azienda, copertura assicurativa infortuni (l'Inail attualmente non copre l'infortunio in bici), incentivi di ordine economico se possibili;</p>	
Testo da inserire	
<p>massimizzare il rapporto con i mobility manager affinché pongano al centro delle loro azioni la valorizzazione della ciclabilità: questo sotto insieme include fra gli ingredienti l'agevolazione all'uso di BikeMi, adeguati spazi protetti per il parcheggio bici in azienda, incentivi di ordine economico se possibili;</p>	
Motivazioni	
<p>Con Circolare INAIL n. 14 del 25 marzo 2016, l'Istituto ha fornito delle linee guida sulla normativa dell'infortunio in itinere, come modificata in forza dei commi 4 e 5 dell'articolo 5 della Legge 221/2015. Con il predetto articolo, l'uso del velocipede lungo il tragitto casa-lavoro deve considerarsi sempre necessitato e, pertanto, indennizzabile, ferma restando la sussistenza – secondo la normativa generale – dei requisiti richiesti per l'indennizzo dell'infortunio in itinere.</p>	

Osservazione n. 31	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.3.4 Comunicazione e marketing
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 10:18:05
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	

È necessario produrre un'immagine coordinata del sistema complessivo della ciclabilità, composto da reti e servizi, che comprenda per esempio un logo, un sistema di segnaletica, manifesti, locandine e infografica. Tale immagine deve poi armonizzarsi alla segnaletica prevista dal codice della strada, affinché questa possa utilmente essere collocata sulla pubblica via.

Testo da inserire

La definizione delle azioni che concorrono allo sviluppo degli aspetti di comunicazione, formazione e marketing sono demandati al Biciplan che dovrà avvalersi di specifiche competenze professionali in tali campi.

Motivazioni

Quanto previsto da PUMS sul tema comunicazione e marketing è in realtà solo una indicazione metodologica limitata alla creazione di una linea grafica. Meglio demandare lo sviluppo di tali fondamentali aspetti al Biciplan

Osservazione n. 32

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.3.4 Comunicazione e marketing
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 10:18:05
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

Tra le attività di comunicazione si annovera anche la redazione e pubblicazione di rapporti da pubblicare a cadenza regolare (con tempi da stabilire in relazione alla tipologia di informazione e allo strumento utilizzato a questo scopo), che riguardino per esempio il monitoraggio degli incidenti stradali, delle infrazioni al Codice della strada, della estensione e dell'analisi della qualità della rete, dell'andamento dei flussi di biciclette.

Testo da inserire

In merito a quest'ultimo punto, si prevede l'attuazione del "Censimento dei ciclisti urbani" in forma permanente, sulla base di strumenti e metodologie statistiche consolidati, da effettuarsi anche in collaborazione con le università e le associazioni.

Motivazioni

L'assenza di dati attendibili sui flussi di uso della bici in città rende impossibile pianificare gli interventi nei modi e nei luoghi più opportuni e monitorare l'efficacia degli interventi realizzati.

Si richiede quindi, al di là di quanto previsto dal piano di monitoraggio del PUMS, di inserire degli strumenti di analisi permanenti a disposizione dell'Amministrazione comunale, il Censimento dei ciclisti urbani, che vada ad analizzare nel dettaglio la consistenza, l'ubicazione e la diffusione nel tempo degli spostamenti quotidiani in bici. Tale attività potrà essere svolta anche le attività intraprese in questo senso da soggetti vari (associazioni, università,...). La previsione va inserita all'interno delle politiche di marketing, proprio perchè funzionali alla conoscenza e promozione del fenomeno.

Osservazione n. 33

Documento/Capitolo

Documento di piano : 7.3.3.4 Comunicazione e marketing

Data di ultima modifica

sabato 07 ottobre 2017 10:18:05

Operazione

Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

eventi dedicati di varia natura, da quelli di massa come il Cyclopride[65] a eventi culturali, come conferenze in bicicletta per scoprire la città;

Testo da inserire

Si ritiene incongruo indicare, in un documento istituzionale una specifica manifestazione organizzata da una associazione APS e ADS con marchio registrato.

Motivazioni

Si ritiene incongruo indicare, in un documento istituzionale una specifica manifestazione organizzata da una associazione APS e ADS con marchio registrato.

Osservazione n. 34

Documento/Capitolo

Documento di piano : 7.4 GOVERNO DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ DELLE PERSONE E DELLE MERCI

Data di ultima modifica

sabato 07 ottobre 2017 18:36:27

Operazione

Elimina il testo originale

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

scooter sharing

Motivazioni

Lo scooter sharing, oltre a essersi rivelato poco sostenibile sotto l'aspetto economico-finanziario (l'unico servizio a oggi attivato è stato sospeso), favorisce l'uso di un modo di trasporto estremamente pericoloso, come risulta chiaramente da tutte le statistiche sull'incidentalità (e come peraltro scritto nello stesso PUMS - cfr.par.6.2.8.3). Si ritiene pertanto che incentivare tale modalità di trasporto confligga con gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità sulle strade oltre che con la stessa responsabilità sindacale di tutela della salute pubblica.
v. al punto 7.4.3.2

Osservazione n. 35

Documento/Capitolo

Documento di piano : 7.4 GOVERNO DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ DELLE PERSONE E DELLE MERCI

Data di ultima modifica

sabato 07 ottobre 2017 18:36:27

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

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.

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. 36	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta
Data di ultima modifica	mercoledì 04 ottobre 2017 10:58:31
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
i permessi per i residenti sono rilasciati a titolo gratuito per la prima auto del nucleo familiare, mentre per le auto successive i permessi [...] saranno concessi gratuitamente all'aumentare del rapporto tra auto e patenti nel medesimo nucleo familiare, comunque non superiore al numero delle patenti; [...]	
Testo da inserire	
il rilascio dei permessi per i residenti è gratuito per la sola prima auto del nucleo familiare, mentre quello per le successive è a pagamento con tariffe crescenti;	
Motivazioni	
occorre liberare lo spazio pubblico dall'occupazione dei veicoli privati, anche disincentivando l'acquisto dell'auto privata	

Osservazione n. 37	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.4.2.1 Area C
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 15:16:07
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
Nel breve periodo, invece, il provvedimento potrà essere migliorato, accrescendone l'efficacia per quanto riguarda l'obiettivo di riduzione delle emissioni di inquinanti da traffico e delle concentrazioni in atmosfera di inquinanti di prossimità, sottoponendo a controllo degli accessi anche i ciclomotori e i motocicli e, in primo luogo, impedendo l'accesso alla ZTL dei mezzi più inquinanti appartenenti a questo segmento veicolare, in analogia e conformità a quanto già disposto per gli autoveicoli.	
Testo da inserire	

Nel breve periodo, invece, il provvedimento potrà essere migliorato, accrescendone l'efficacia per quanto riguarda l'obiettivo di riduzione delle emissioni di inquinanti da traffico e delle concentrazioni in atmosfera di inquinanti di prossimità, prevedendo un aggravio di tassazione per tutte le categorie di motore diesel, sottoponendo a controllo degli accessi anche i ciclomotori e i motocicli e, in primo luogo, impedendo l'accesso alla ZTL dei mezzi più inquinanti appartenenti a questo segmento veicolare, in analogia e conformità a quanto già disposto per gli autoveicoli.

Motivazioni

Nonostante il tema sia uno dei maggiormente dibattuti a livello europeo, con impegni clamorosi come quelli presi da Parigi, Madrid e Atene per il 2025, la parola "diesel" compare unicamente 3 volte nel PUMS associata unicamente ai veicoli industriali pesanti. Come oramai assodato da numerosi test su strada (EQUA Air Quality Index), i Diesel, anche euro 6, emettono concentrazioni di inquinanti di gran lunga superiori a quelle previste per legge. I motori Diesel rappresentano una grave minaccia per la salute della popolazione europea (Anenberg SC et al., Nature 545, 467-471; 2017), alcune città hanno deciso di darsi un orizzonte per metterli al bando, altre prevedono delle tariffazioni aggiuntive come Londra che alla Congestion Charge aggiunge la così denominata "T Charge" per i veicoli che non rispettano gli standard di emissione.

Osservazione n. 38

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.4.2.1 Area C
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 15:16:07
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

Sarà necessario estendere il blocco all'accesso ad area C anche ai veicoli privati ibridi ed elettrici, in quanto, pur riducendo le cause di inquinamento dell'aria e acustico, restano inalterate quelle legate all'occupazione di spazio pubblico a discapito della qualità urbana e permangono gli stessi rischi relativi alla sicurezza provocati dai veicoli in genere.

Motivazioni

la diffusione dei veicoli ibridi ed elettrici, pur riducendo le emissioni inquinanti e l'inquinamento acustico; lascia inalterati i problemi legati al traffico: occupazione suolo pubblico in movimento e in sosta e tutte le problematiche di pericolosità e insicurezza creati dagli autoveicoli; anche per ribadire la caratteristica di congestion charge di area C si ritiene necessario impedire l'accesso anche a questo tipo di veicoli.

Osservazione n. 39

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.4.2.1 Area C
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 15:16:07
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

Nel processo di blocco progressivo dei mezzi inquinanti si costruiscono le condizioni per la chiusura dell'area compresa all'interno della Cerchia dei Navigli alle automobili dei cittadini non residenti, compreso i veicoli ibridi e elettrici

Motivazioni

Si sostiene il documento programmatico del Municipio 1, che prevede la progressiva inibizione del Centro storico ai mezzi privati dei cittadini non residenti, favorendo l'utilizzo del TPL e di altri mezzi sostenibili.

Osservazione n. 40

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.4.3.2 Scooter sharing
Data di ultima modifica	domenica 01 ottobre 2017 17:00:32
Operazione	Elimina il testo originale

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

eliminare la previsione e il relativo paragrafo

Motivazioni

Lo scooter sharing, oltre a essersi rivelato poco sostenibile sotto l'aspetto economico-finanziario (l'unico servizio a oggi attivato è stato sospeso), favorisce l'uso di un modo di trasporto estremamente pericoloso, come risulta chiaramente da tutte le statistiche sull'incidentalità (e come peraltro scritto nello stesso PUMS - cfr.par.6.2.8.3). Si ritiene pertanto che incentivare tale modalità di trasporto confligga con gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità sulle strade oltre che con la stessa responsabilità sindacale di tutela della salute pubblica.

Osservazione n. 41

Documento/Capitolo

Documento di piano : 8.8 VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ DELLO SCENARIO PUMS BASE CON IL PROGETTO DI PARZIALE RIAPERTURA DEI NAVIGLI

Data di ultima modifica

venerdì 06 ottobre 2017 10:43:34

Operazione

Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

Testo da inserire

In ogni caso, una volta maturata la decisione di procedere alla realizzazione di un progetto che richiederà molti anni per essere completato, sembra possibile e opportuno procedere fin da subito alla progressiva trasformazione della cerchia con semplici provvedimenti circolatori da asse a elevato scorrimento automobilistico quale oggi è a canale essenzialmente dedicato al TPL, alla ciclabilità.in entrambe le direzioni e alla pedonalità.

Motivazioni

A integrazione del paragrafo dedicato alla riapertura dei Navigli, intervento collocato fuori dallo scenario PUMS, sembra utile aggiungere una riflessione relativa alla opportunità -una volta maturata una tale decisione- di procedere fin da subito alla progressiva trasformazione della cerchia da asse di scorrimento interno quale oggi è ad asse preferenzialmente dedicato al TPL, alla pedonalità e alla ciclabilità.

Osservazione n. 42

Documento/Capitolo

Documento di piano : 9.1 LA DEFINIZIONE DELLE PRIORITÀ E DELLE FASI ATTUATIVE

Data di ultima modifica	venerdì 06 ottobre 2017 10:46:29
Operazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo
Testo da inserire	
<p>Per quanto riguarda il tema della ciclabilità, rispetto al quale il PUMS a sua volta rimanda a uno specifico piano di settore, le poste enunciate, la loro ripartizione tra le azioni e la loro attribuzione temporale vanno intese come mere indicazioni di massima, da riprendere e rideterminare all'interno di un tale strumento.</p>	
Motivazioni	
<p>Le perplessità espresse relativamente ai diversi aspetti delle politiche sulla ciclabilità da una parte, e la necessità di rimandare la loro definizione a uno specifico strumento di settore -il Biciplan- suggeriscono di premettere alle tabelle relative ai costi e alla fasi attuative una avvertenza per la corretta lettura.</p>	
Osservazione n. 43	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 9.1.1 La programmazione degli interventi sovraordinati e i vincoli esterni
Data di ultima modifica	domenica 01 ottobre 2017 17:05:50
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
<p>quello della revisione delle norme tecniche di costruzione delle piste ciclabili che, da solo, potrà consentire di realizzare un sistema ciclabile come quello ipotizzato con i tempi, le risorse e l'efficacia previste.</p>	
Testo da inserire	
<p>quello della revisione delle norme tecniche di costruzione delle piste ciclabili, che metterà a disposizione un set di soluzioni più ampio e flessibile, adatto non solo per realizzare l'intero sistema ciclabile ipotizzato, ma più in generale per migliorare le condizioni di circolazione dei ciclisti su tutte le strade urbane.</p>	
Motivazioni	

La revisione delle norme tecniche di costruzione delle piste ciclabili, per quanto auspicabile e necessaria, non può essere considerato l'aspetto che "da solo" potrà consentire di realizzare il sistema ciclabile previsto dal Piano.

Osservazione n. 44

Documento/Capitolo	Documento di piano : 9.2 QUADRO COMPLESSIVO DELLE AZIONI DI PIANO: COSTI E FASI ATTUATIVE
Data di ultima modifica	lunedì 02 ottobre 2017 15:11:58
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

In tabella "Classe di azione : Ciclabilità" per la riga relativa a "Rete Portante in segnaletica " eliminare le colonne 2^a fase e 3^a fase.

Testo da inserire

In tabella "Classe di azione : Ciclabilità" per la riga relativa a "Rete Portante in segnaletica concentrare la previsione di spesa in 1^a fase. Adeguando di conseguenza le tabelle 7.3 e 9.1

Motivazioni

Il piano contiene una serie di misure relative alla Ciclabilità calendarizzate all'interno del "QUADRO COMPLESSIVO DELLE AZIONI DI PIANO: COSTI E FASI ATTUATIVE" in tre fasi (1^a 2^a 3^a) ciascuna della durata di 3 anni.

Data l'urgenza, più volte richiamata da questa associazione, di interventi di messa in sicurezza relativamente agli spostamenti in bici ed in particolare, di almeno i principali itinerari Centro- Periferia riteniamo indispensabili concentrare gli interventi relativi "Rete portante in segnaletica" e riducendo i tempi previsti (rispettivamente 7 e 5 anni) concentrandoli tutti all'interno della prima fase. Tale previsione dovrà avere attuazione concreta ed immediata inserendo i suddetti interventi all'interno del Programma triennale dei lavori pubblici ai sensi dell'art. 21 D.lgs. 50/2016 e s.mi. La scelta di intervenire soprattutto con gli interventi in segnaletica risiede nel fatto che quest'ultimi sono per loro natura, più facilmente e velocemente realizzabili.

Allegati			
Descrizione	Nome file	Dimensioni	Hash MD5
Nota01_definizioneUtenzaATTIVA	Nota01_DefATTIVA.pdf	4.2 KB	cb49dc4b283777a47c8032a3607a1757