

## 2021\_MOBILITÀ A MILANO E CITTÀ METROPOLITANA PROPOSTE PER LA NUOVA AMMINISTRAZIONE

Alla nuova Assessora alla Mobilità Arianna Censi presentiamo le richieste e le proposte che - con alcuni aggiornamenti - nell'arco di molti anni, abbiamo già sottoposto alle Amministrazioni che si sono nel tempo succedute; riguardano documenti che abbiamo stilato nel corso degli anni, o che abbiamo sottoscritto con altre associazioni e organizzazioni cittadine.

Di questi ultimi, tra i più recenti, citiamo le richieste fatte da un gruppo di associazioni e organizzazioni che si erano ritrovate su obiettivi comuni a seguito della pubblicazione del documento programmatico **"Milano 2020 Strategia di adattamento"**, presentato dall'Amministrazione comunale il 24 aprile 2020, per gestire la mobilità ai tempi dell'emergenza Covid-19.

Riportiamo qui i quattro punti delle richieste condivise, aggiornate e valide anche al di fuori dell'emergenza, e a seguire le nostre ulteriori indicazioni e proposte.

### CICLABILITÀ E MOBILITÀ ATTIVA: COSA SERVE

- 1) istituire tutta **AreaC** quale **ZTL** e **"Zona Residenziale"** con strade a limite di 15/20 km/h con precedenza a pedoni e ciclisti in strada. E' un ambito già disciplinato dal Codice della Strada, realizzabile con una ordinanza del sindaco e apposita segnaletica.  
Questa soluzione:
  - a) consente l'uso della carreggiata da parte dei pedoni, visti i marciapiedi ridotti se non inesistenti (v. via San Maurilio, via Santa Marta, etc)
  - b) agevola l'uso delle biciclette, delle cargo bikes e dei monopattini senza dover intervenire con infrastrutture.
- 2) Realizzare una **vera rete** di percorsi continui, utilizzando le **tipologie di corsia ciclabile in carreggiata** (già normate e realizzate come in viale Marche) e **di corsia ciclabile in carreggiata con sosta a destra**, con strisce tratteggiate e margine di 0,50m dagli stalli di sosta, introdotta dal decreto legge n. 76 del 16/07/2020, convertito con modificazioni nella legge n. 120 del 11/09/2020.  
partendo da:
  - a) n. 10 assi radiali da 10-12 km, che colleghino i Comuni di prima cintura fino all'Area C, sul modello porta Venezia-viale Monza;
  - b) le circonvallazioni della 90-91 e della cerchia dei Bastioni, con la realizzazione di ciclabili in segnaletica su strada (senza ridurre la sezione dei marciapiedi) laddove non vi siano i controviali e riservando comunque tutti i controviali alle bici;
  - c) rendere la circonvallazione interna (Cerchia dei Navigli) ciclabile anche in senso orario allargando la preferenziale di 1 metro e mezzo e consentendo l'accesso a bici e monopattini (così come già realizzato nel tratto non interessato dai lavori per M4).
- 3) Attraverso lo strumento della classificazione delle strade **prevedere l'istituzione di strade "F-bis"**, ad uso prettamente residenziale, così da consentire la precedenza ai pedoni e ciclisti senza comunque precludere il transito veicolare in tutte quelle strade secondarie laterali agli assi principali (sul modello di Berlino, Vienna ecc.).

- 4) Garantire le **connessioni ciclabili in ambito sovracomunale**, almeno con i Comuni di prima cintura, sulla base del Piano della Ciclabilità (*Biciplan*) della CMM-Città Metropolitana di Milano, in fase di progettazione col nome di CAMBIO.

Per favorire la ciclabilità e la mobilità attiva a Milano ci sono numerosi altri passi da intraprendere con urgenza:

5. creare una rete estesa e interconnessa di zone pedonali, zone 30 e ZTL.
6. identificare le strade a 30 km/h (previste dall'art. 49 D.L. n. 76 del 16 luglio 2020 come strade E-bis)), renderle tali anche con interventi strutturali (o in sola segnaletica, per esempio alternando i lati della sosta), fino ad arrivare a creare la **Città 30** (in discussione in sede di Unione europea).
7. diffondere, sulle strade idonee (secondo l'art. 49 del D.L. 76 del 16 luglio 2020), la modalità del *doppio senso ciclabile*.
8. realizzare in tempi brevi le *strade scolastiche*, così come identificate dall'art. 49 D.L. n. 76 del 16 luglio 2020.
9. implementare le corsie preferenziali per TPL e taxi, destinandole anche alla mobilità attiva, così come avvenuto in via Senato.  
Nello specifico, è necessario:
  - verificare la coerenza di questo tipo di destinazione sulla circonvallazione 90/91, che al momento presenta delle incongruenze
  - provvedere con urgenza al completamento del tragitto in sede propria della 90/91 nel tratto da piazzale Stuparich a piazza Zavattari: utilizzare i tempi semaforici e sperimentarne l'efficacia, prima di intraprendere il faraonico progetto di trasformare in rotatoria – anche ciclabile – l'incrocio di Stuparich.
10. ad ogni nuova asfaltatura delle strade far seguire il tracciamento della segnaletica orizzontale che comprenda sempre – ove coerente con la normativa – quella relativa alle corsie ciclabili in carreggiata.
11. in fase di cantierizzazione per lavori su strade e marciapiedi, rendere obbligatorio e controllare che, in presenza di cantieri, venga sempre garantito il transito in sicurezza dei pedoni e degli utilizzatori di mobilità attiva e micro-mobilità, individuando spazi e percorsi alternativi che non interrompano la continuità del tracciato.
12. favorire iniziative di promozione della mobilità ciclistica: es Bike to Work, Settimana Europea della Mobilità, attività con le scuole, etc.
13. attuare iniziative (premianti?) che coinvolgano gli interessati, per ridurre drasticamente l'impatto del traffico che si crea durante le frequenti "Weeks" (per esempio sensibilizzare gli stilisti nelle settimane della moda).

14. negare, se non il patrocinio, almeno gli spazi di Area C a iniziative come il “Milano Monza Motor Show” e il “Milano Rally Show” che, con l'occupazione di suolo pubblico con automobili e, peggio ancora, con cortei e prove di abilità, danno un messaggio incoerente e diseducativo rispetto alla auspicata promozione di una nuova cultura della mobilità. In ogni caso, dovrà essere fatto pagare un congruo corrispettivo per l'occupazione del suolo pubblico, finalizzato a finanziare in modo trasparente interventi di mobilità attiva. In occasione del Milano Monza Motor Show 2021, un gruppo di associazioni milanesi aveva diffuso un comunicato stampa inviato all'Amministrazione di contrarietà all'evento e presentato un esposto alla Corte dei Conti, rimasto senza riscontro.
15. destinare alla realizzazione di questi obiettivi risorse economiche certe e continuative nel tempo, che possono essere ricavate anche dall'applicazione effettiva dell'art. 18 della legge 472/99 (concernente l'obbligo di destinazione di una quota non inferiore al 10% delle contravvenzioni al codice della strada per interventi a favore dell'utenza non motorizzata), oltre che dall'utilizzo di tutte le tipologie di fondi europei per finanziare gli interventi indicati.
16. utilizzare la sperimentazione: realizzare i piani di mobilità sostenibile, presentandoli con sperimentazioni della durata di almeno sei mesi, per consentire ai cittadini di abituarsi e imparare ad accogliere i nuovi cambiamenti, avendo nel contempo la possibilità di apporre le eventuali migliorie che l'utilizzo effettivo dimostrasse necessarie.
17. dedicare fondi e personale con competenze specifiche alla comunicazione dei temi della mobilità, della città in trasformazione, dell'educazione civica e stradale.

## STRUMENTI

Chiediamo l'istituzione di un “**tavolo di proposte, suggerimenti e verifica**” che coinvolga tecnici e funzionari degli uffici della Mobilità e di AMAT con un gruppo ristretto di volontari con competenze tecniche dell'associazione.

L'idea è quella di **condividere sul nascere i progetti** di mobilità ciclistica e ciclo-pedonale, prima che questi vengano sviluppati, finanziati e portati alla discussione nelle commissioni dei municipi. Lo scopo è quello di creare momenti in cui l'apparato tecnico si confronti con persone che:

- utilizzano la bicicletta quotidianamente attraversando tutta la città (e oltre), conoscendone e sperimentandone in prima persona criticità e pregi;
- si sono formate in un'associazione che da oltre trenta anni si occupa di far conoscere e promuovere le migliori buone pratiche europee sulla ciclabilità;
- sono in grado di valutare necessità, priorità, funzionalità rispetto ai progetti di mobilità attiva.

Ricordiamo gli appuntamenti con “La coperta scucita” che si sono svolti con cadenza costante negli anni appena trascorsi (circa 3 / 4 incontri all'anno): iniziativa di ricognizione delle vecchie e nuove realizzazioni della rete ciclabile milanese, con sopralluoghi in bici in occasione dei quali abbiamo incontrato e accompagnato anche tecnici e dirigenti dell'Assessorato e di AMAT, insieme all'assessore Granelli, che ne è stato assiduo partecipante.

Evidenziamo anche l'esperienza di “*TréntaMI*” e “*TréntaMi in verde*”, che abbiamo condotto su iniziativa dei Genitori Antismog, che ha permesso di sviluppare una stretta collaborazione tra le due associazioni e l'Amministrazione; una sperimentazione “dal basso” che ha consentito agli uffici tecnici comunali di mettere a punto modalità, materiali e iter procedurali che hanno facilitato le

successive realizzazioni (pensiamo ai cordoli *a secco*, o ai tavoli in seguito utilizzati nelle piazze tattiche o nelle sistemazioni per la moderazione del traffico e la messa in sicurezza degli incroci, come in via Sardegna).

## CONSULTA DELLA MOBILITÀ ATTIVA

La procedura è iniziata a giugno 2021 su iniziativa di associazioni, organizzazioni e gruppi facenti parte della galassia ciclo-ambientalista di Milano. Ad oggi sappiamo che il consigliere Monguzzi ha ricondiviso con il nuovo Consiglio comunale la vecchia delibera e si è aperto un piccolo dibattito sulla necessità di ripassare dalla Commissione Mobilità prima di riportarla in Consiglio per il voto definitivo.

## GRANDI EVENTI

È una delle competenze nelle mani dell'Assessorato alla Mobilità.

Come avevamo già avuto modo di segnalare all'assessore Granelli, nell'ultimo anno prima della pandemia da Covid-19, avevamo dovuto rinunciare alla 33<sup>a</sup> 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 alleghiamo per condivisione. 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 l'appuntamento nazionale di FIAB dedicato ai bambini, **Bimbibici**. Negli ultimi anni abbiamo dovuto optare per una manifestazione di ambito locale, di Municipio se non addirittura di quartiere, scegliendo tragitti brevi, su piste ciclabili – quando possibile – o parchi, riducendo così la portata e il significato culturale e educativo della manifestazione.

Chiediamo pertanto che queste due manifestazioni possano avere il Patrocinio oneroso da parte dell'assessorato alla Mobilità, 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 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 - da alcune edizioni non è più stata organizzata.

FIAB MILANO CICLOBBY

Milano, novembre 2021

**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](http://www.ciclobby.it) - [segreteria@ciclobby.it](mailto:segreteria@ciclobby.it)