



Via P. Borsieri, 4/E
20159 Milano
Tel. e Fax 02/69311624

www.ciclobby.it
presidente@ciclobby.it



Milano, luglio 2011

OBIETTIVI E PROPOSTE PER LA CICLABILITÀ MILANESE

Nelle città a misura d'auto, le persone percepiscono la bici come un mezzo insicuro. Nelle città *bike friendly* i ciclisti si sentono invece a proprio agio, le strade considerano la loro presenza e sempre più bici circolano in città. Le statistiche dimostrano la validità del principio *safety in number*: **la sicurezza dei ciclisti migliora con l'aumento del loro numero** (cfr. *ECF Road Safety Charter*, 2010).

Gli interventi per facilitare gli spostamenti a piedi e in bicicletta devono diventare parte integrante della progettazione infrastrutturale e della mobilità urbana (cfr. Libro Bianco UE *Towards a competitive and resource efficient transport system*, 2011).

Per evitare esercizi teorici, sui quali non è difficile trovare accordo, alla nuova Amministrazione comunale chiediamo di dedicare **un'attenzione specifica, concreta, continuativa ed urgente alla mobilità ciclistica**.

Premessa

La prima domanda: la ciclabilità è risorsa o mero accessorio?

La bici è un **paradigma della mobilità sostenibile**, che abbraccia molti temi rilevanti per la desiderabilità della vita in città: mobilità, ambiente, salute, urbanistica, tutela del paesaggio, efficienza energetica, qualità dello spazio pubblico... Se si *vuole* una **città per le persone**, e non per le auto, la bicicletta *deve* essere considerata una risorsa ed è parte della soluzione, non del problema. Il tema è *politico* ancor prima che *tecnico*.

Condividere una visione

L'obiettivo da perseguire è quello di una **permeabilità diffusa alla bici, in sicurezza**: la bicicletta deve poter andare ovunque, salvo dove è 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 e dei mezzi pubblici, mentre deve essere scoraggiata la circolazione dei mezzi motorizzati privati. La raggiungibilità di questo traguardo di accessibilità e continuità di rete non richiede anni e decenni, né investimenti impossibili e risorse infinite. Ma dipende invece sicuramente dalla volontà di perseguirlo. **Questa priorità deve essere esplicitamente assunta dalla nuova amministrazione comunale, ad ogni livello, e condivisa con la struttura tecnico-amministrativa del Comune, anche attraverso l'accettazione consapevole del principio *safety in number***, sopra citato.

Proposte generali per un'azione amministrativa efficace

Offerta di ciclabilità: gli ingredienti della ricetta

E' sbagliato ostinarsi ad affermare che, per far circolare le bici, occorre costruire piste ciclabili. Tutte le migliori esperienze insegnano invece che **una buona ciclabilità deriva da un mix di ingredienti**, dove nessuno prevale nettamente sugli altri per importanza.

Così, è necessario occuparsi:

- della **mobilità** (moderazione del traffico; corsie e piste ciclabili, essendo le prime interventi di sola segnaletica, le seconde invece caratterizzate da una infrastrutturazione fisicamente separata; uso dei marciapiedi; doppio senso per le bici in sensi unici per i mezzi motorizzati; uso delle corsie riservate ai mezzi pubblici; linee d'arresto avanzate; segnaletica direzionale);
- della **sosta** (parcheggi e attrezzature);
- della **intermodalità** con il trasporto pubblico (possibilità di *utilizzo combinato* della bici con i mezzi di trasporto collettivo, e di *interscambio* tra bici e mezzi pubblici);
- della **sicurezza** (*security* e *safety*; manutenzione costante; campagne info-formative; educazione stradale e cultura della sicurezza, anche con il coinvolgimento della polizia locale; contrasto al furto di bici; interventi su binari dismessi, strade dissestate, incroci pericolosi, rotatorie; verifica del corretto ripristino in tutte le aree destinate al transito ciclistico interessate da esecuzione di lavori, quali: scavi per interramenti o posa di canalizzazioni, riporti, aree di cantiere, etc.);
- dei **servizi** (bike sharing, bicistazioni, parcheggi custoditi, centri di noleggio, velotaxi, infopoint, cartografia, pubblicazioni, mobility management, etc.).

Rispetto a tutti i punti sopra elencati, è necessario poter disporre da subito di una “fotografia” fedele della situazione esistente (es. la quota di mobilità ciclistica attuale, una mappa aggiornata della ciclabilità, dati sull’incidentalità, etc.) per decidere le azioni prioritarie, monitorandone gli effetti nel tempo.

Domanda di ciclabilità

Nondimeno, è opportuno agire anche sul lato della *domanda*. In collaborazione con i mobility manager d’area, aziendali e scolastici, realizzazione di: a) campagne generali e mirate di promozione della mobilità ciclistica; b) progetti casa-scuola; c) progetti casa-lavoro.

Regolare attivazione di adeguati strumenti di conoscenza dei flussi di traffico (es. indagini origine-destinazione).

Continuità

Per garantire l’efficacia degli interventi occorre un **metodo**, che veda la bici come parte del processo *sin dall’inizio* di ogni progetto. Ed è necessaria l’**azione**, con un approccio pragmatico che *sappia trovare le soluzioni ai problemi* in una logica di *miglioramento continuo*.

Spazi di democrazia partecipata

Promozione di un dialogo costante con le rappresentanze degli utenti, anche attraverso incontri intersettoriali. Definizione (e verifica periodica) degli obiettivi di crescita della quota ciclistica nella ripartizione modale degli spostamenti. Obiettivi della Carta di Bruxelles: mobilità in bici (cd. *modal split*) pari ad almeno il 15% del totale e dimezzamento degli incidenti ai ciclisti entro il 2020. Costituzione di un Ufficio della Mobilità Ciclistica.

Integrazione

La programmazione e la realizzazione degli interventi da parte del Comune di Milano devono mirare al coordinamento con le reti di ciclabilità dei Comuni limitrofi nell’ambito del Piano provinciale, con particolare attenzione verso quei collegamenti che, situati in zone dense dell’area milanese, oltre ad un interesse ciclo-escursionistico rivestono anche un’importante funzione per la mobilità quotidiana.

Contenuti specifici

1. Piano della Mobilità Ciclistica

È indispensabile che Milano si doti al più presto di un *Bike Master Plan*, espressione della volontà e della visione dell’Amministrazione sui temi della ciclabilità, con individuazione di obiettivi e priorità. Evidenziamo l’opportunità, anche per evitare inutili dispersioni di energie e risorse, di partire dal documento già predisposto nel 2008 dagli uffici comunali, completo di allegati (*Abaco degli interventi, Piano dei servizi*, etc.), procedendo alle appropriate revisioni, integrazioni e aggiornamenti, e conferendo finalmente ad esso il carattere ufficiale che era mancato alla precedente versione.

2. Interventi a breve termine (da realizzarsi entro il 2011)

- a. Promozione dei 30 km/h come standard di velocità limite in area urbana, iniziando ad adottare il provvedimento di moderazione del traffico **“strada 30 km/h” su tutti i controviai della città e nelle zone “sensibili”, come gli ambiti scolastici.**
- b. **Installazione diffusa di attrezzature idonee per la sosta delle bici**, a partire dai principali luoghi attrattori (scuole, università, ospedali, uffici pubblici, stazioni ferroviarie, fermate del trasporto pubblico, nodi intermodali, etc.).
- c. **Accessibilità dei mezzi pubblici:** estensione del trasporto bici (possibilmente gratuito) in metropolitana e sui tram negli orari “di morbida”.
- d. **Utilizzo regolamentato dei marciapiedi.** Valutazione selettiva dei casi di possibile applicazione dell’art. 39 del CdS e Regolamento del CdS art. 122, 9c, (“*pista ciclabile contigua al marciapiede*” e “*percorso pedonale e ciclabile*”), con la prevista segnaletica. Una mozione unanime del Consiglio comunale, approvata il 17 settembre 2007 e rimasta inattuata, individuava oltre 80 marciapiedi ritenuti idonei (larghi, poco frequentati, con scarsi accessi pedonali).

3. Interventi a lungo termine (estensione all’intera durata del mandato amministrativo)

- a. **Regolare consultazione dell’Osservatorio Utente Deboli**, con il coinvolgimento delle rappresentanze degli utenti delle strade, inclusi ciclisti, pedoni e disabili.
- b. **Rimozione dei binari dismessi** (oltre 20 km): occorre pianificarne la rimozione, prima che la Sovrintendenza li dichiari... patrimonio storico della città.
- c. **Rafforzamento del bike sharing**, sviluppandone l’estensione dopo il completamento del progetto iniziale.