



**“La bicicletta ci salverà...
e ci sta già salvando”**

**“Le politiche del Comune di
Milano a favore della ciclabilità:
dal cambiamento di visione e
cultura, al cambiamento
strutturale”**

Marco Granelli

Assessore Mobilità e Ambiente del
Comune di Milano

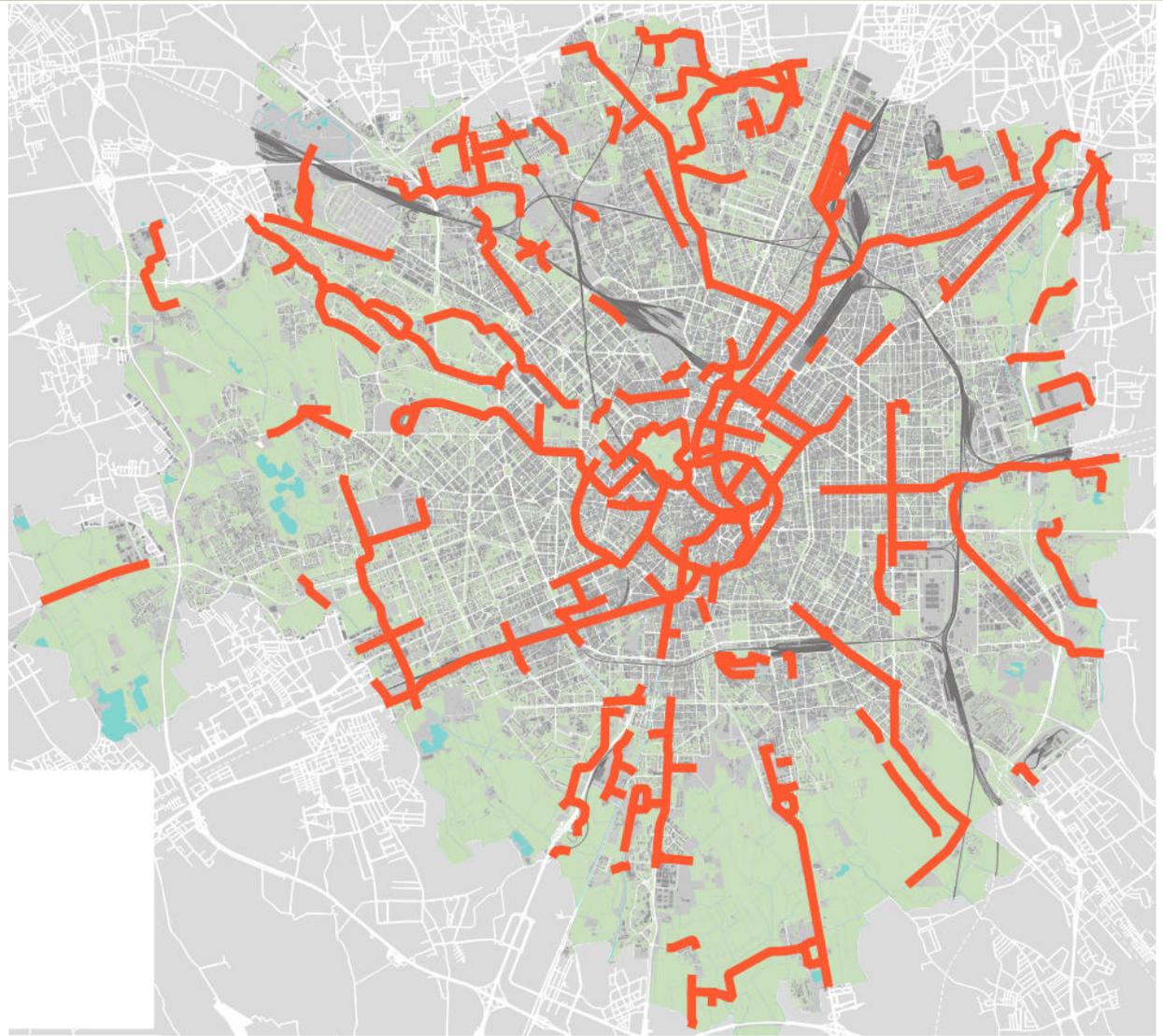


AGENZIA
MOBILITÀ
AMBIENTE
TERRITORIO



Comune
di Milano

La mobilità ciclistica oggi



Aprile 2018

- 218 km
- 85% in ambito stradale
- 15% in parchi e aree verdi

PUMS: lo spazio urbano come bene comune

Una nuova città
è possibile

Utenti
vulnerabili

Ridisegno
urbano

Mobilità attiva

Dati e
Normativa

Progettazione
inclusiva

Riduzione del tasso di motorizzazione: introdurre misure per disincentivare l'uso dell'auto anche attraverso una più efficace gestione della *sosta*.

Sicurezza. Creare le condizioni per garantire a tutti gli *utenti vulnerabili* di muoversi in spazi più sicuri e accessibili. Azioni mirate per la riduzione della velocità di auto e moto.

Ridisegno urbano: le persone al centro dello spazio urbano. Liberare gli spazi dall'occupazione abusiva delle auto in *sosta*. Porre le basi per lo sviluppo di una "città inclusiva".

Educazione culturale e comunicazione. Informare e formare, iniziando dalle *scuole*. Costruire il consenso dei cittadini soprattutto attorno all'importanza della *mobilità attiva* e la creazione della *Città 30*.

Monitoraggio delle fasi attuative dei progetti del PUMS: definizione dei costi e, analisi costi/benefici. Definizione della domanda di mobilità ciclistica.

Normativa Nazionale: aggiornamento del Codice della Strada (Senso unico eccetto bici, casa avanzata ecc). Partiamo dalla nuova *Legge Quadro*.

Accessibilità e progettazione inclusiva: eliminazione delle barriere architettoniche, dotazione di aree sosta dedicate alle biciclette, la mobilità ciclistica come uno degli strumenti per la ridefinizione degli spazi.

Dal PUMS al BiciPlan: mobilità ciclistica per tutti integrata nella mobilità sostenibile della città



La bicicletta come mezzo di trasporto per tutti: 4 strategie

Lo spazio urbano: la rete di strade e piazze.

- **Percorsi ciclabili** (in struttura e in segnaletica) negli itinerari portanti radiali e circolari: il «telaio portante». Da 215 km. a 300 km. in 5 anni +40%
- La bicicletta nel tessuto urbano dei quartieri, insieme agli altri mezzi, la condivisione dello spazio urbano: **Zone 30**. da 300.000mq a 500.000mq (+67%) oltre la cerchia filoviaria in 5 anni.

Intermodalità: bicicletta + trasporto pubblico di forza:

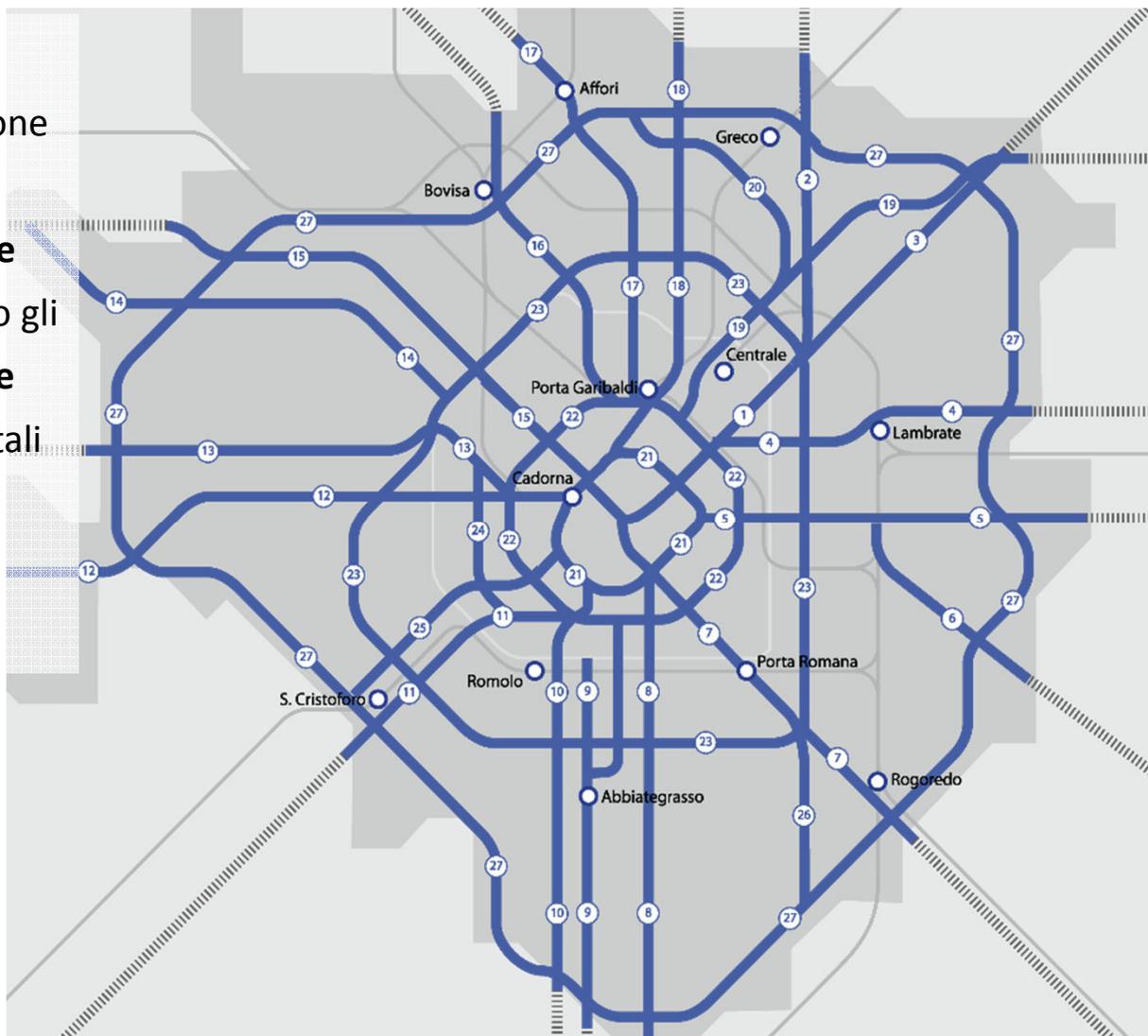
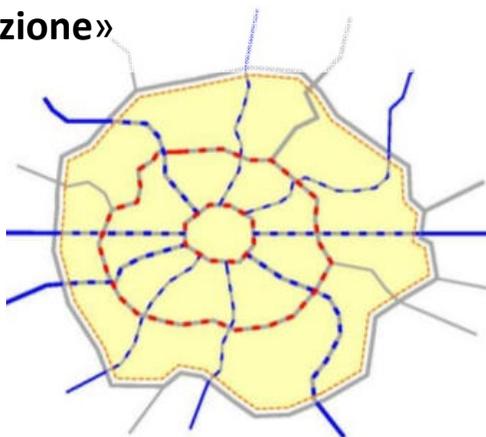
- **Parcheggi sicuri**: velostazioni a capolinea e snodi metropolitana e linee S (9 località); rastrelliere in strada (dal 2011 ad oggi 7.800 → arrivare a 10.000 nel 2021)
- **Contrasto al furto**: marchiatura e registrazione delle biciclette; nucleo Polizia Locale restituzione biciclette (f Bici rubate e ritrovate, seguito da 19.000 persone)
- **Bike sharing** station base e free floating: a fine 2018 a Milano 17.300 biciclette a disposizione (5.300 + 12.000), una ogni 78 residenti, una ogni 115 abitanti+city user;

Riconoscibilità degli itinerari ciclabili: una rete di ciclopolitana affiancata/integrata alla rete del trasporto pubblico: segnaletica, servizi di assistenza, MAAS

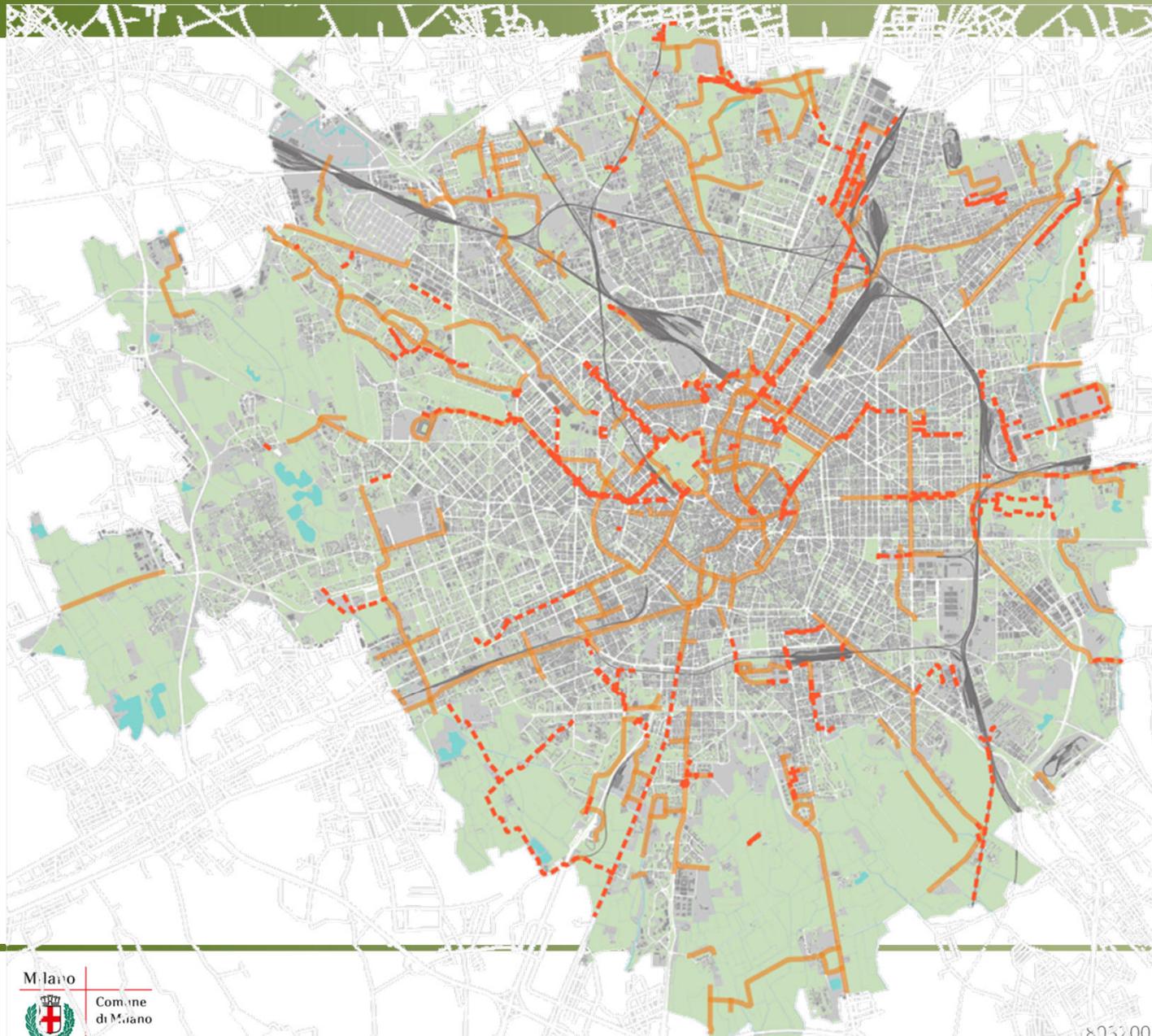
Il catalogo delle soluzioni progettuali: percorsi ciclabili e zone 30. Un aiuto ai progettisti, l'evoluzione normativa, il dialogo con associazioni e comitati

Lo Scenario di Piano del PUMS

«Lo scenario di Piano del PUMS conferma la prospettiva di realizzazione del sistema di itinerari ciclabili definendo una **struttura chiaramente gerarchizzata** della rete, coordinando gli itinerari prioritari con la **realizzazione degli ambiti moderati** (isole ambientali e zone a velocità limitata) e determinando le **priorità di realizzazione**»



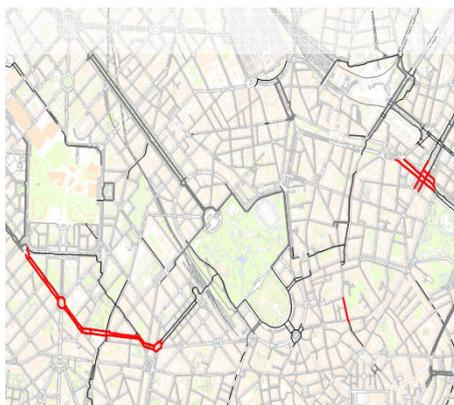
Lo Scenario di Riferimento del PUMS



Progetti in attuazione e di prossima attuazione

Cantieri in corso:

- Amendola – Conciliazione
- Intervento Repubblica, Vittor Pisani, Monte Santo, Città di Fiume



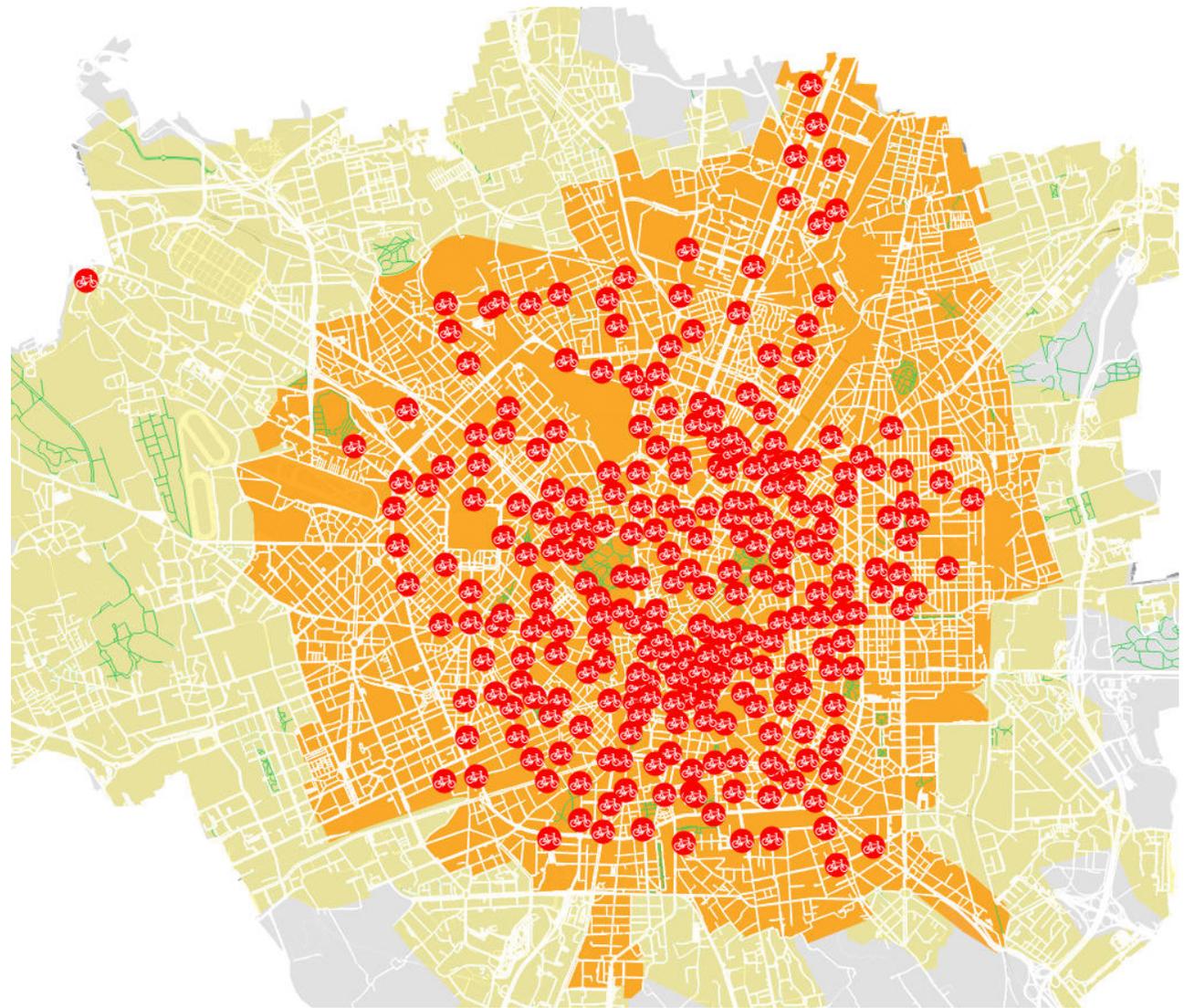
Interventi di prossima attuazione:

1. Arco della pace – Arexpo: Corso Sempione, piazza Firenze, viale Certosa, via Gallarate, Cascina Merlata
2. Naviglio Pavese (collegamento con Ven-To)
3. Itinerario Piazza Napoli – Largo Giambellino – S.Cristoforo – Ronchetto sul Naviglio
4. Itinerario Piola – Donatello – Bacone – Morgagni – Lavater
5. Itinerario Corso Venezia (da Via Palestro a Piazza San Babila)
6. Itinerario Greco – Bicocca – Parco Nord
7. Itinerario Monte Rosa – Caprilli
8. Itinerario Zavattari - Stuparich
9. Itinerario Duomo - Porta Sempione (interventi di completamento)
10. Itinerario QT8 – Lampugnano – Bonola
11. City Life
12. Porta Nuova
13. Rogoredo – Mecenate – Monluè – Forlanini - Idroscalo

Il Bike Sharing

BikeMi:

- 283 stazioni
- 4.850 biciclette
- 60.000 abbonati
- 4 milioni di prelievi all'anno



Free floating

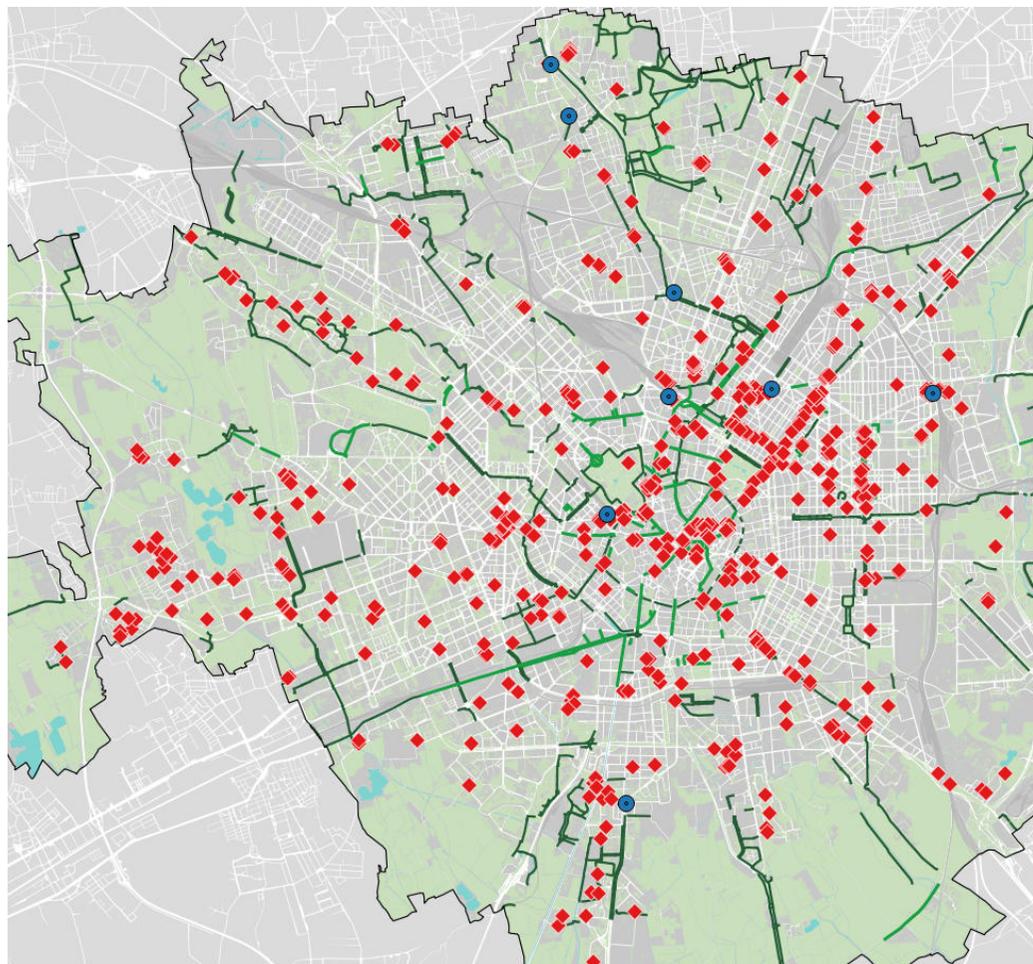
Nel 2017 il Comune di Milano ha lanciato un nuovo avviso pubblico, per individuare operatori interessati alla gestione di servizi di Bike Sharing Free Floating sul territorio, con un tetto massimo di 12.000 biciclette totali.

Mobike ed Ofo, due società di origine Cinese, hanno fatto registrare oltre 200.000 abbonati e 1.800.000 corse da ottobre a dicembre 2017.

È stato emanato un ulteriore avviso pubblico, volto ad estendere questo servizio nell'Area Metropolitana, dando la possibilità di presentare nuove candidature, al fine di ottenere un sistema con 24.000 biciclette a disposizione dell'utenza.



Servizi e Intermodalità: Rastrelliere



Obiettivo PUMS:

- Diffusione capillare di aree per la sosta delle biciclette a servizio dei principali attrattori;
- 10.000 nuovi stalli bici.

I criteri:

- Localizzazione adeguata: visibile e facilmente accessibile;
- Prossimità con gli attrattori di riferimento;
- Numero di portabiciclette e posti adeguati a soddisfare la domanda;
- Tipologia di portabiciclette idonea alla funzione prevalente (sosta di breve o lunga durata).

Azioni per contrastare i furti di biciclette

Obiettivi

Facilitare il processo di restituzione delle biciclette rubate e ritrovate

Integrare i diversi sistemi di marchiatura e registrazione scelti dagli utenti

Fornire ai cittadini un portale unico di informazione sul tema del contrasto ai furti di biciclette

Servizi

Registrazione in forma protetta di dati personali e del veicolo

Servizio di segnalazione furto

Canale di informazione sulle biciclette rubate e ritrovate

Canale di sensibilizzazione sul tema del contrasto ai furti di biciclette

Strumenti

Piattaforma di **registrazione gratuita e facoltativa** per i cittadini

Sistema informativo compatibile con tutti i registri già presenti sul territorio

Sistema che integri i diversi metodi di marchiatura

Effetti

Nuovi strumenti di indagine: mappa dei furti e dei luoghi più sensibili

Nuovo canale di comunicazione e sensibilizzazione sul tema

Attività

Individuare le caratteristiche tecniche necessarie alla piattaforma per la manifestazione di interesse

Coinvolgere associazioni, ciclofficine e rivenditori

ALLEANZA Mi-Bo-To: per cambiare e semplificare

Un approfondimento congiunto tra il Comune di Milano, il Comune di Bologna e il Comune di Torino, con l'obiettivo di:

1. Monitorare e condividere esperienze e pareri sulle sperimentazioni;
2. Ottenere delle **Best Practice** da poter applicare nella pianificazione di nuovi itinerari ciclabili.
3. Fare una **richiesta congiunta** al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti **per la sperimentazione** di soluzioni e tecnologie innovative;

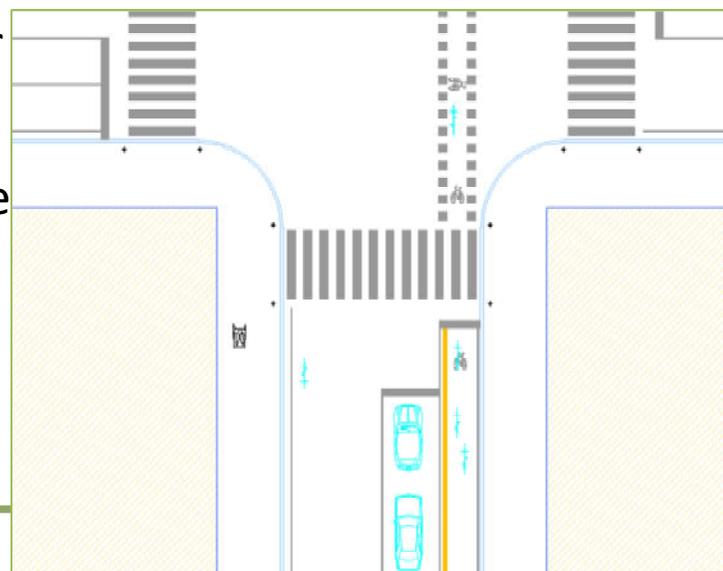
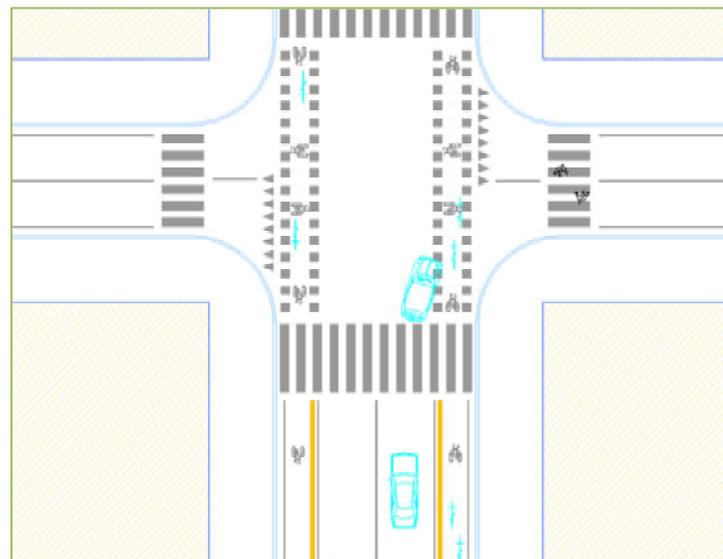
Le soluzioni vengono proposte nel rispetto formale e sostanziale:

- del Codice della Strada e del suo Regolamento di Attuazione;
- del lavoro di aggiornamento del DM 557/97 svolto dal MIT e dall'ANCI;
- dei pareri emessi dal MIT in risposta a specifici quesiti presentati da altre amministrazioni.

Prodotto atteso per Milano: un catalogo delle soluzioni possibili per percorsi ciclabili e Zone 30, da costruire insieme tra progettisti del Comune e Associazioni

Proposte condivise tra le amministrazioni: esempi

- Dare **continuità** agli itinerari ciclabili, mettendo in **sicurezza gli attraversamenti** e i conflitti con i veicoli in svolta a destra.
- Aumentare la **visibilità dei ciclisti sulla strada**, ricorrendo, ad esempio, all'**attestamento avanzato** per le biciclette o a segnaletica orizzontale dedicata (anche in assenza di corsie riservate).
- **Doppio senso ciclabile** in strada a senso unico per le automobili.
- Percorso ciclabile in segnaletica, tra marciapiede e sosta automobili.
- Semaforo per ciclabile in segnaletica con **svolta a sinistra** al centro strada.



TRENTAMI: Milano sperimenta una zona 30.

