

INVIATA VIA E-MAIL

Spett.li: **Marco Granelli**
Assessore a Mobilità e lavori Pubblici

Stefano Riazola
Direttore Direzione Mobilità e Trasporti

Via Beccaria 19
Milano

Per conoscenza: **Giuseppe Sala**, Sindaco di Milano

Milano, 27 aprile 2020

Oggetto: Tavolo per la ciclabilità del 22 aprile 2020 – nostre considerazioni

Gentili signori,

vi ringraziamo per l'incontro del 22 aprile al Tavolo per la ciclabilità "*Verso il biciplan di Milano*".

Abbiamo apprezzato molto le parole introduttive dell'Assessore sulla **visione** di una città a misura di persona: una **Milano a traffico moderato**, che vuole dare spazio al trasporto pubblico e alla mobilità sostenibile con la diffusione delle biciclette, della micromobilità elettrica, dei mezzi in condivisione nonché della pedonalità. L'assessore ha parlato di "**Città 30**", citando il PUMS, e quindi di una città che adotti la "*vision zero*", che ambisca a non avere più morti sulle strade.

Se tale visione ha da sempre caratterizzato la vostra amministrazione, ancora di più ci ha colpito la vostra consapevolezza nel dover affrontare la situazione di emergenza con **urgenza e determinazione** a causa della crisi dovuta alla **pandemia COVID-19**, per non correre il rischio che la visione di una città sostenibile venga spazzata via da un uso massiccio di mezzi motorizzati privati (per ridotto uso del trasporto pubblico, a causa del contingentamento degli accessi o più semplicemente per la paura di contagio).

Il documento programmatico "**Milano 2020 Strategia di adattamento**", presentato ufficialmente il 24 aprile scorso, rispecchia perfettamente questa visione di risposta alla crisi ma anche di "traghettaggio" ad una Milano definitivamente sostenibile.

Tale documento riporta nella sua premessa "*E' necessario ridefinire l'uso delle strade e degli spazi pubblici, aumentare gli spostamenti di superficie non inquinanti (piedi, bici, mobilità leggera) e sviluppare aree che consentiranno sviluppi commerciali, ricreativi,*

culturali, sportivi, rispettando i rispettivi distanziamenti fisici (ma non sociali!), che saranno previsti” [grassetto nostro].

Rispetto a queste premesse, il nostro parere è che tra il “Progetto ciclabilità”, che ci avete illustrato il 22 aprile (presentato anch’esso il 24 aprile) e il documento “Milano 2020” ci sia una scollatura: se nel documento viene infatti illustrato con grande lucidità e visione cosa Milano necessita, ci sembra invece che il progetto non sia adeguato a realizzare gli obiettivi prefissati.

In sintesi, **riteniamo che la direzione intrapresa sia giusta**, che Milano, come le altre grandi città europee, abbia ben compreso la sfida che ha di fronte sul tema della mobilità, ma che, a differenza delle altre città, non stia mettendo in campo le risorse necessarie.

La differenza con le altre città è amplificata dal fatto che Milano era già in ritardo prima della crisi COVID-19, in quanto più delle altre città soffriva di traffico e smog. E anche oggi Milano è in ritardo perché mentre ad esempio Berlino e Budapest, già eccezionalmente dotate di infrastrutture ciclabili, hanno **creato subito** ulteriori corsie ciclabili di emergenza “pop-up”, mentre **Vienna ha già istituito subito 29 zone residenziali a precedenza pedonale**, mentre **Bruxelles** fra una settimana avrà tutto il centro storico a precedenza ciclopedonale, Milano presenta come unica vera novità l’asse San Babila-viale Monza, di cui per altro non viene risolto il nodo di piazzale Loreto.

Milano appare sulla **stampa internazionale** come un modello per la gestione della mobilità e dello spazio urbano nella “fase 2”. Ci auguriamo che venga dato quindi seguito a tutte queste **aspettative**, in primis a quelle dei **cittadini**, che noi come realtà attive sul territorio stiamo registrando, e trasformarle in realtà.

Con la volontà di fare e l’inventiva tipica dei milanesi. Con quella “**creatività**” invocata dal sindaco Giuseppe Sala per superare quegli ostacoli tecnico-burocratici che erano già troppo limitanti in era pre-COVID-19 e che oggi risultano ancora di più anacronistici e inadeguati.

Occorre che al bel documento “**Milano 2020 Strategia di adattamento**” seguano azioni efficaci ed efficienti. Se come visione viene scritto: “**migliorare la qualità dell’aria come misura precauzionale per politiche della salute e del benessere e consolidare lo sviluppo della mobilità sostenibile, promuovendo e incrementando drasticamente mezzi di mobilità individuali, quali la bicicletta, monopattini e motoveicoli elettrici, anche in sharing**” [grassetto nostro] è evidente che devono conseguire azioni coerenti per raggiungere questa visione.

Tali soluzioni vengono intese da tutti noi come azioni che nascono certamente su un principio di “emergenza”, che **per forza di cose richiede forze e sinergie superiori rispetto a tempi normali**, ma che hanno lo scopo di restare valide anche dopo la crisi, facendo finalmente diventare Milano la città che sia noi che voi desideriamo da tanto tempo.

Con questo spirito **alleghiamo due documenti** di carattere più tecnico, il primo che contiene **ulteriori proposte** che pensiamo possano integrare e migliorare il piano, e il secondo di **osservazioni ai progetti presentati**.

Da parte nostra, oltre ad aver dato le nostre indicazioni negli allegati, possiamo mettere a disposizione dell'amministrazione le nostre competenze, ciascuno secondo i ruoli che gli sono propri, nelle forme che verranno individuate come più opportune.

Buon lavoro e viva Milano!

Le associazioni e le realtà che sottoscrivono:

FIAB Milano Ciclobby onlus
Genitori Antismog APS
Massa Marmocchi
Legambiente Lombardia Onlus
Legambici APS
Cittadini per l'Aria onlus
Alleanza Mobilità Dolce
Milano Bike City
Bikeitalia.it/Bikenomist Srl
Ciclica Srl
AssoBICI

Allegati:

- 1. PROPOSTE ULTERIORI**
- 2. OSSERVAZIONI AI PROGETTI PRESENTATI**

ALLEGATO 1

PROPOSTE ULTERIORI

Oltre ai documenti prodotti dalle singole associazioni e realtà, oltre alle richieste presentate in modo congiunto, vogliamo qui indicare queste ulteriori proposte da attuare per realizzare un **vero “Progetto ciclabilità” di emergenza** che però sia anche un “ponte” verso la Milano prevista dal PUMS.

- 1) Sull’esempio di quanto fatto a Bruxelles, istituire tutta **AreaC quale “Zona Residenziale”** con strade a limite di 20 km/h e 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 e così permettere il distanziamento fisico altrimenti impossibile visti i marciapiedi ridotti
- b) Agevolare l’uso della bicicletta e dei monopattini senza dover intervenire con infrastrutture.

Stiamo comunque parlando del solo del 5% della superficie del territorio milanese.

- 2) Realizzare una vera **rete di emergenza** costituita da almeno 150 km di percorsi continui in questo modo:

- a) Circa n. 10 assi radiali da 10-12 km, che colleghino i comuni di prima cintura fino all’AreaC, 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 tutti i controviali alle bici.
- c) Rendere la circonvallazione interna ciclabile anche in senso orario allargando la preferenziale di 1 metro e mezzo e consentendo l’accesso a bici e monopattini;

Per soddisfare i requisiti di necessità e urgenza tutte le opere possono essere realizzate **utilizzando la segnaletica di cantiere**, in modo da agire con rapidità, economia e con la libertà di apportare modifiche/aggiustamenti anche in seguito

- 3) Al fine di procedere rapidamente alla stesura di una rete ciclabile di emergenza così estesa, sull’esempio delle molte città europee che stanno procedendo in tale direzione, si propone la **tipologia di corsia ciclabile in carreggiata con sosta a destra**, consentita dal parere ministeriale M_INF-SISTRA_DIV2 prot.0005537-16.06.2017 con strisce tratteggiate e margine di 0,50m dagli stalli di sosta, non solo per brevi tratte, e valutata nel *“Manuale di azione per la mobilità urbana post COVID-19 (RME)”* con sezioni e foto di esempio (vedi Berlino).

Pur comprendendo la perplessità di realizzare una tipologia poco utilizzata in Italia (supposta pericolosità, difficile da proteggere dalla sosta abusiva ecc.), ma molto frequente negli altri paesi europei, si segnala che si tratta dell'unica tipologia realizzabile a **basso costo, velocemente**, e senza troppe complicazioni progettuali (spostamento stalli di sosta, conflitto coi musoni esistenti ecc.) e quindi utile per poter realizzare davvero in breve tempo **una rete ciclabile d'emergenza continua ed interconnessa**.

Passata l'emergenza e con più tempo e risorse a disposizione, tale tipologia se ritenuto opportuno potrà essere trasformata in una tipologia differente. Per fare un esempio concreto, utile al confronto, la tratta di viale Monza potrebbe essere realizzata con tale tipologia in fase di emergenza, risolvendo le criticità evidenziate in precedenza per la tipologia con corsia a centro strada, per poi realizzare con più tempo e risorse la proposta 1 mostrata durante la videoconferenza (pista ciclabile di larghezza pari a 2,50m tra sosta e marciapiede), non realizzabile nell'immediato per la presenza del porfido e dei musoni esistenti in corrispondenza di ogni incrocio.

- 4) 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.).

Questo è particolarmente importante nei dintorni degli **istituti scolastici** per garantire spazi adeguati in orario di entrata/uscita, nonché agevolare l'uso di mezzi sostenibili nel raggiungere la scuola e la mobilità in autonomia degli alunni.

- 5) E' importantissimo garantire le **connessioni ciclabili in ambito sovracomunale**, almeno con i comuni di prima cintura, in quanto come **suggerito al governo e ottenuto dal sindaco Giuseppe Sala** pensiamo che venga dato **grande impulso alle bici a pedalata assistita** che consentono a tutti di coprire distanze di 10-15km per tratta, e quindi raggiungere facilmente la città dall'hinterland e viceversa.
- 6) Si ritiene necessario valutare la dismissione -almeno temporanea- dei percorsi ciclabili realizzati a discapito degli spazi pedonali (es. v.le Tunisia, via Ceresio/ p.le Baiamonti) per assicurare il distanziamento sociale richiesto dai nuovi regolamenti emergenziali, e il recupero di quei percorsi in carreggiata con gli strumenti suggeriti nei punti 2) e 3).
- 7) Occorre dedicare risorse alla **comunicazione** di questo ambizioso progetto in modo che tutti i **benefici possano essere appresi appieno dalla cittadinanza** e quindi vengano scongiurate sul nascere le proteste disinformate e strumentali.