



La mobilità ciclistica nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Milano

Milano, 25 gennaio 2018



Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Il PUMS, Piano Urbano della Mobilità **Sostenibile** adottato a giugno 2017 e ora in fase di approvazione, si basa sulle linee guida Europee e una metodologia fondata su

- approccio partecipativo e integrato
- impegno verso la sostenibilità
- visione chiara, obiettivi e traguardi misurabili
- esame dei costi e dei benefici dei trasporti

Mobilità attiva

Garantire elevata **accessibilità**

Ridurre la dipendenza dal mezzo privato motorizzato

Ridistribuire lo spazio pubblico a favore della **mobilità attiva**

Incentivare il rispetto delle regole di circolazione e sosta dei veicoli

Equità, sicurezza, inclusione sociale

Ridurre l'**incidentalità**

Ridurre l'esposizione della popolazione al rumore ed agli inquinanti atmosferici

Ridurre le barriere di accesso ai servizi di mobilità

Aumentare la libertà di scelta a favore di modi di mobilità sostenibile

Qualità ambientale

Ridurre le emissioni atmosferiche inquinanti

Ridurre i consumi energetici e le emissioni di gas climalteranti

Prevenire e contenere l'inquinamento acustico

Migliorare la qualità del **paesaggio urbano**

Innovazione ed efficienza economica

Garantire l'equilibrio economico del sistema della mobilità

Internalizzare i costi ambientali, sociali e sanitari nelle politiche pubbliche

Promuovere l'efficienza economica del traffico commerciale

Ottimizzare l'utilizzo delle risorse di mobilità



MILANO CITTA' METROPOLITANA
Un governo della mobilità condivisa
Strategie e strumenti coordinati



TRASPORTO PUBBLICO
Un servizio attraente ed efficiente
Una rete integrata ed accessibile



SERVIZIO FERROVIARIO
Un servizio competitivo con l'auto
Un sistema che si integra con la rete cittadina



ACCESSIBILITA' NELLE TRASFORMAZIONI URBANE
Strade e spazi disegnati per una mobilità nuova e sostenibile



SICUREZZA, PEDONALITA', ISOLE AMBIENTALI
Spazi vivibili e itinerari pedonali sicuri
Zone a traffico e a velocità limitata



CICLABILITA'
Condizioni diffuse per una ciclabilità sicura
Servizi e cultura a sostegno della bici



SOSTA E PARCHEGGI
Ridurre l'occupazione degli spazi pubblici
Sosta regolamentata e parcheggi d'interscambio



PER UNA MOBILITA' INTELLIGENTE
Infomobilità, Area C e oltre, soluzioni Smart
Veicoli puliti e in condivisione



LOGISTICA URBANA DELLE MERCI
Consegne più efficienti, veicoli più puliti
Servizi e spazi dedicati



CITTA' SENZA BARRIERE
Diritto alla mobilità per tutti
Una città inclusiva ed accessibile

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.

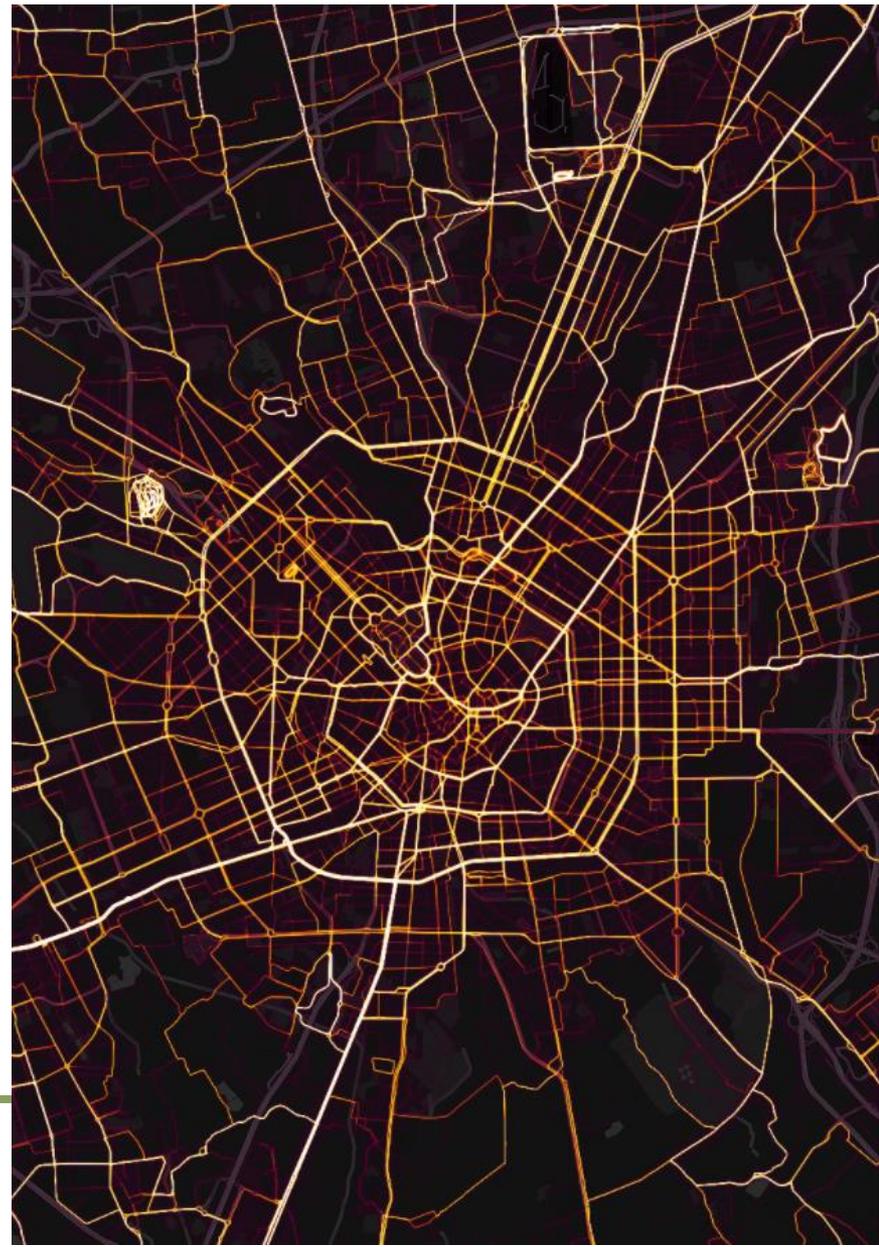
Normativa Nazionale: aggiornamento del Codice della Strada (Senso unico eccetto bici, casa avanzata ecc). Partiamo dalla nuova *Legge Quadro*.

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.

La mobilità ciclistica nel PUMS



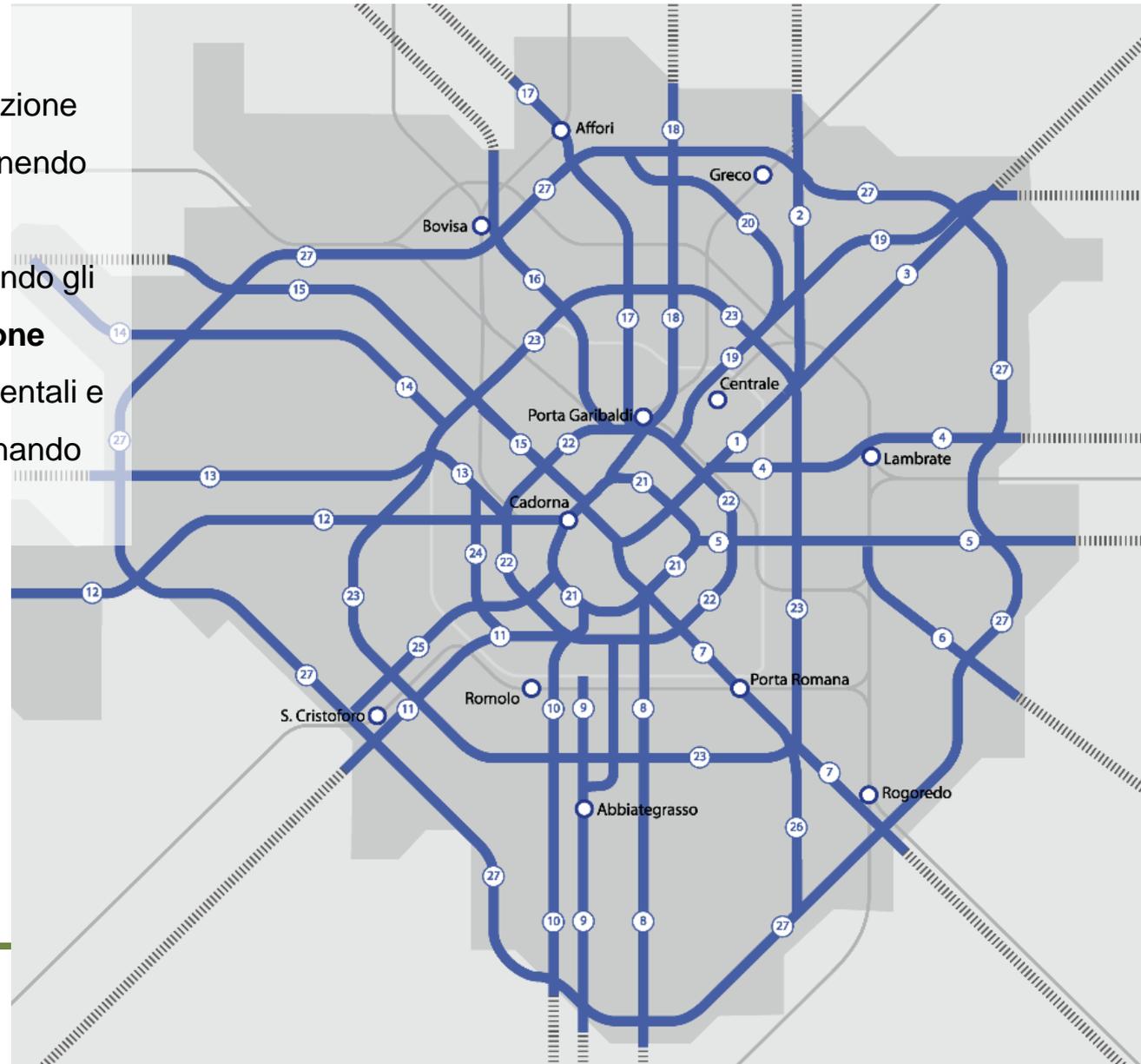
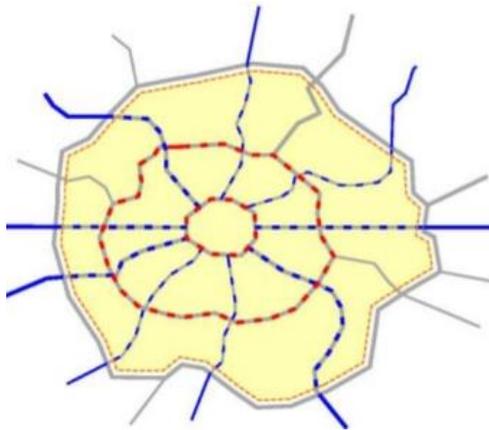
- Garantire la **sicurezza** per creare condizioni favorevoli all'uso della bicicletta
- Incentivare il **trasferimento modale** a favore della ciclabilità
- Diffondere la **cultura** della mobilità ciclistica
- Individuazione della rete degli itinerari portanti da dedicare alla ciclabilità: il “**telaio portante**” punta ad efficienza e continuità dei percorsi.
- Realizzazione di **un sistema di itinerari ciclabili** sia radiali che anulari per favorire gli spostamenti sistematici tra le diverse centralità urbane.
- Integrazione con la realizzazione degli ambiti a traffico moderato (zone 30) per favorire un sistema di **ciclabilità diffusa** nel tessuto urbano di quartiere a favore dei percorsi casa-scuola.



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**»





La bicicletta come mezzo di trasporto

Gli obiettivi del PUMS trovano attuazione nel **Biciplan**, in coerenza con la Legge Quadro (approvata a dicembre 2017) per lo sviluppo della mobilità ciclistica e che definisce:

- La **rete degli itinerari prioritari** da dedicare alla ciclabilità: il “telaio portante”.
- La rete secondaria all’interno dei quartieri e centri abitati, la rete delle vie verdi ciclabili, il raccordo tra gli interventi, le zone 30, le isole ambientali e le aree pedonali (ciclabilità diffusa).
- Modalità di realizzazione dei percorsi ciclabili e la risoluzione dei principali **nodi** maggiormente pericolosi.
- Gli incentivi per gli spostamenti **casa-scuola** (protezione ambiti scolastici) e **casa-lavoro**.
- Le azioni per migliorare la **sicurezza** e la **condivisione** degli spazi.
- Le modalità di incremento delle aree dedicate alla **sosta** della bicicletta su strada
- La realizzazione di **Velostazioni** in corrispondenza delle principali linee di TPL.
- I **servizi** dedicati agli utenti della bici: Bike Sharing, ciclofficine e ciclologistica.
- Gli incentivi per il **cicloturismo** e i collegamenti con gli itinerari cicloturistici (Vento ed Eurovelo).
- Un sistema per la raccolta dati e il monitoraggio del **trasferimento modale**.

- auto = + sicurezza e + spazio per le persone