



**CI
CLO
POLIS**

MILANO BIKE VISIONS

**IL MANIFESTO DELLA CITTÀ DEL FUTURO
REALIZZATO DALLA COMUNITÀ CICLISTICA
MILANESE.**

CI CLO POLIS

MILANO BIKE VISIONS

UN PROGETTO DI



IN COLLABORAZIONE CON



CON IL SUPPORTO DI



Ricercatori

Alessia Pardi
Edoardo Guerzoni
Irene Marchesi
Carlotta Centimeri
Doda Blerla
Ahsaas Tarwani
Fabio Giussani

Supervisione

Matteo Pietripaoli
Davide Maggi

Collaborazione

Anna Della Bella
Maurizio Ridolfo
Elena Milazzo
Maurizio Baruffaldi
Davide Branca
Francesco Quaglino
Gabriel Donati
Giovanni Morozzo
Matteo Cappè

Sponsor



Foto dei ciclisti urbani di Giovanni Aloisi.

Prima edizione: settembre 2021.

Tutti i diritti riservati.

I contenuti di questo manifesto possono essere liberamente riprodotti, copiati e diffusi o distribuiti al solo scopo di critica, confronto e ricerca, con esclusione dello scopo di lucro e a condizione di citare gli autori e linkare la fonte.

LE VISIONI

LA STAZIONE DELLE BICICLETTE / 3BTOURS /
CASCINA QUADRI IN BICI DI P.M. GRASSI / CICLICA
SRL / UPCYCLE / LEGAMBICI APS / CICLOCHARD
/ ASD CICLISTI DERGANO MILANO / FRIDABIKE /
CONFESERCENTI / CICLOBBY ONLUS / CICLISMO
CALVAIRATE / AURIGA INVENT SRL / IGOR
BIKE / BIDON / SOTTOSOPRA COMUNICAZIONE
BIKE FRIENDLY / DINAMO SAS DI RICCARDO
NOVARA & C / BICI&RADICI / SGAGNAMANUBER
/ ANCMA ASSOCIAZIONE NAZIONALE CICLO
MOTOCICLO E ACCESSORI / ASD MILANO BIKE
POLO / CICLOFFICINA CARGO BIKE DI FERRARIS
ALESSANDRO / ASSOCIAZIONE MONGOLFIERA /
RI-SHOW SRL / TURBOLENTO THINKBIKE SSD A RL /
MAURIZIO BARUFFALDI / CICLO L'HUB / ZEHUS SPA
/ URBAN BIKE MESSENGERS / IRD SQUADRA CORSE
/ LA CORDATA S.C.S. / MIRAGGIO / IL SOLE 24 ORE
/ FUCINE VULCANO / BIKETOURLMILANO / I LOVE
AMATORI / CARGO BIKE TRIKEGO / DELIVERMI /
LOVEMETANDEM / BICIBUS MILANO / ASD CASSINIS
CYCLING TEAM / BICICAPACE SRL

IL PARADOSSO DI MILANO

Una delle chiavi determinanti del successo di Milano e dei suoi abitanti è la velocità: ritmi di lavoro veloci, elevata reattività ai cambiamenti sociali e alle mode, velocità nell'implementazione di processi innovativi, velocità nella risoluzione di problemi complessi, velocità di adattamento a situazioni mutevoli e così via. Milano nel suo complesso è un organismo produttivo e sociale in movimento perenne, dove però le singole persone-cellule dissipano quotidianamente enormi quantità di tempo, denaro energie fisiche e mentali per assecondare il moto perpetuo della metropoli. La città più veloce d'Italia è nella realtà dei fatti spesso **paralizzata dal traffico selvaggio**, che non genera solo stress e lentezza negli spostamenti ma anche inquinamento ambientale ed acustico, malessere fisico e psicologico, incidenti nei quali gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, anziani e bambini) pagano il tributo più caro, accumulo di ritardi sul posto di lavoro, nelle consegne di merci e corrispondenza, costi sempre più alti di assicurazione, parcheggi, multe per chi si sposta in auto o moto.

Una metropoli come Milano non può e non deve rassegnarsi a tutto questo semplicemente "perché Milano è così"; Milano è da sempre sinonimo di innovazione e cambiamento: quello che succede a Milano diventa automaticamente il modello di sviluppo italiano.

La recente pandemia ha dimostrato che chi poteva è fuggito dalla città per lavorare da remoto nelle zone di origine o nelle seconde case; chi è rimasto ha comunque apprezzato il silenzio, l'aria più pulita, la possibilità di spostarsi in bicicletta o con altre forme di mobilità leggera (le vendite di biciclette e monopattini durante la pandemia hanno subito un incremento a due cifre), il piacere di riconnettersi alla vita del quartiere di appartenenza che per molti coincide con la propria identità.

Milano non deve più essere la città dalla quale si fugge a gambe levate a fine lavoro o nei weekend o una città

piacevole solo quando si ferma suo malgrado; Milano deve diventare una città godibile e vivibile **sempre**, che garantisce benessere e salute ai suoi abitanti anche quando viaggia a pieno ritmo.

Come realizzare tutto questo?

Per raggiungere un obiettivo così ambizioso, la ricetta non è ovviamente semplice. È una sfida che coinvolge già le principali città del mondo; anche a Milano le ultime amministrazioni hanno incanalato energie e progetti in questa rotta con crescente convinzione.

Con il progetto Ciclopolis desideriamo puntare l'attenzione sui numerosi soggetti attivi nel contesto cittadino per la promozione diretta ed indiretta dell'uso della bicicletta, non intesa esclusivamente come attività sportiva o di svago domenicale ma anche e soprattutto come mezzo di trasporto quotidiano.

Abbiamo mappato queste realtà diversificate e abbiamo raccolto, attraverso un questionario, i dati anagrafici e rappresentativi delle varie attività. Le domande conclusive del questionario hanno esplorato, come un carotaggio nel corpo vivo del mondo ciclistico milanese, quelli che sono i sentimenti, le visioni, i suggerimenti di azione da parte di tutti i soggetti attivi.

Nonostante si partisse da punti di vista differenti, la percezione dei problemi e delle criticità è risultata piuttosto condivisa tra le parti; per affrontarli vengono proposti correttivi molto pratici, talvolta ovvi, ma che nonostante ciò non hanno ancora trovato applicazione diffusa.

Qualche volta le visioni appaiono utopiche, le innovazioni suggerite avveniristiche; non mancano alcune critiche a provvedimenti già avviati. In generale però l'esigenza manifestata è quella di agire con rapidità ed efficienza, unita ad una grande disponibilità da parte di tutti a collaborare

con le istituzioni per la realizzazione di un obiettivo comune. Dall'analisi delle risposte abbiamo estrapolato le idee maggiormente condivise su come si vorrebbe diventasse la Milano del futuro.

UNA CITTÀ DIFFUSA

Una metropoli composta a più poli vitali che non siano esclusivamente residenziali, commerciali, lavorativi o di movida. Attraverso il decentramento di uffici e servizi pubblici, servizi sanitari, sedi aziendali unita alla creazione di zone pedonali, aree verdi e aree di svago in ogni polo, ogni quartiere di Milano dovrebbe raggiungere una propria identità ed autonomia funzionale al fine di contenere gli spostamenti (non solo a fini lavorativi), creare attaccamento ed identificazione degli abitanti al quartiere di appartenenza, incentivare lo sviluppo di attività commerciali e di servizio a livello di quartiere.

UNA CITTÀ CONNESSA

I vari poli devono essere connessi tra di loro in modo razionale ed efficiente attraverso una rete capillare di mezzi pubblici a basso impatto ambientale e la creazione di percorsi dedicati alla mobilità leggera tra tutte le principali arterie ad elevata percorrenza (circonvallazioni, stradoni tipo via Famagosta); severi limiti di velocità in tutte le altre strade di modo tale che anche gli utenti dei mezzi non a motore possano spostarsi ovunque con la massima serenità ed efficienza.

UNA CITTÀ SICURA

Il rispetto delle regole è alla base della convivenza civile; compito delle Istituzioni non è solo quello di stabilire le regole ma soprattutto di farle rispettare. Serve quindi una stretta sul parcheggio e la sosta selvaggia, sui limiti di velocità, sul rispetto del Codice della Strada da parte di tutti gli utenti; servono maggiori controlli sul pagamento dei biglietti sui mezzi pubblici, l'avvicinamento sicuro alle scuole, maggiori limitazioni all'accesso dei mezzi pesanti ed inquinanti.

UNA CITTÀ EFFICIENTE

La città deve comunque garantire efficienza e funzionalità commerciale. Quindi: ripensamento del sistema di consegna di merci e corrispondenza attraverso la creazione di hub di "fermo" dei mezzi pesanti e chiusura delle consegne in orario diurno esclusivamente attraverso la mobilità leggera (piccoli furgoni elettrici o bike couriers). L'accesso per carico e scarico dei mezzi pesanti diretti a supermercati e cantieri si dovrebbe svolgere esclusivamente in orari notturni o mattinieri (entro le ore 6.00).

UNA CITTÀ GREEN

Si auspicano la creazione, il collegamento, la manutenzione e la tutela di ampi spazi verdi diffusi in tutta la città, anche attraverso il recupero di aree dismesse; anche l'abbattimento di ecomostri ed edifici abbandonati non dovrebbe essere finalizzato alla ricostruzione bensì alla restituzione di spazi verdi alla comunità; si dovrebbero adottare tutte le pratiche ecologiche attualmente disponibili al fine di contenere al massimo l'inquinamento atmosferico, acustico e luminoso.

La strada da percorrere è lunga ma siamo fermamente convinti che attraverso il dialogo e la collaborazione tra cittadini e istituzioni nessuna meta, per quanto ambiziosa, sia veramente irraggiungibile.

Il Team Ciclopolis



MILANO BIKE VISIONS



LA STAZIONE DELLE BICICLETTE

www.lastazionedellebiciclette.com

VISIONE

Immaginiamo una Milano più felice e piacevole da vivere. Forse è banale, è un'aspirazione ovvia, ma noi sappiamo che una città a misura di bicicletta, anzi, una città in cui può muoversi agilmente ed in tranquillità anche un bambino in bicicletta (e, aggiungerei, un disabile in carrozzina) è una città più bella, più attrattiva e quindi più ricca.

Immaginiamo che per il futuro di Milano questo sia un obiettivo a portata di mano, se la città, ed in particolare chi la amministrerà nei prossimi anni, si dedicherà a rimuovere gli ostacoli che in questo momento si frappongono a questo sviluppo.

Siamo convinti che, in questo momento storico, una gran parte dei cittadini di Milano sia favorevole ad una città che dia il giusto spazio alla bicicletta, e manifesti questo cambiamento quotidianamente. Lo vediamo tutti i giorni, nelle sempre più numerose persone che, venendo nei nostri negozi, manifestano la voglia di cambiare e di scegliere la bici come mezzo di trasporto e di mobilità in città.

E lo vediamo dai risultati di questo progetto, Ciclopolis, che mappa una rete in crescita, variegata e connessa di enti che promuovono la bicicletta.

Una città, quindi, che nei suoi cittadini, singoli ed organizzati in associazioni, aziende e altre forme di aggregazione, immagina, progetta e costruisce ogni giorno una Milano a misura di bicicletta.

La futura amministrazione comunale deve credere in questo cambiamento, coinvolgere la città e i suoi corpi intermedi, e agire, con azioni e risorse concrete, immediate e progettate con cura per creare le condizioni affinché questo cambiamento avvenga in tempi rapidi e coinvolga un numero crescente di cittadini.

PROGETTI

Crediamo che per perseguire la svolta auspicata, sia necessario ed urgente mettere in campo una strategia mirata agendo sui seguenti livelli:

studio - conoscenza approfondita, dati, coinvolgimento università e specialisti dell'indagine sociale

partecipazione - coinvolgimento enti attivi, apertura di canali di comunicazione diretta e utilizzo di tutti gli strumenti a disposizione per coinvolgere, stimolare, accompagnare le attività del mondo della bici. Utilizzo a questo scopo dei risultati del progetto Ciclopolis

comunicazione - il cambiamento deve coinvolgere una parte importante della cittadinanza, per farlo è necessario dotarsi di strumenti, risorse e professionisti della comunicazione. Un'azione non comunicata adeguatamente è inutile e può essere controproducente

progettazione delle soluzioni - intervenire in un contesto complesso come quello della mobilità Milanese, su un tema delicato, come quello della bicicletta, richiede competenza, ricerca, esperienza. È necessario coinvolgere competenze formate e progettisti esperti, anche internazionali, e però è necessario calare le soluzioni nella realtà milanese, con le sue peculiarità e le sue difficoltà.

A titolo di suggerimento proponiamo un argomento specifico.

È necessario individuare gli ostacoli principali alla scelta dell'uso della bicicletta: per nostra esperienza questi sono, in gran parte, le paure, quella legata ai rischi della strada e la paura del furto della bicicletta. È necessario intervenire con soluzioni che prospettino, da subito, un miglioramento delle condizioni di sicurezza ed un superamento di queste paure, e che prevedano, nel tempo, un progressivo raggiungimento di quegli standard di qualità dello spazio pubblico che vediamo nelle città dove la bicicletta ha raggiunto una diffusione importante.

INDICATORI

Ogni azione pubblica, in particolare su una realtà complessa come la città metropolitana di Milano, deve partire dai dati, strumento necessario ed unico per avere la conoscenza dello stato di un particolare aspetto della vita cittadina.

Crediamo che sia necessario conoscere e monitorare

- numero di cittadini che utilizzano la bici, sia per spostamenti quotidiani, che sporadicamente e nel tempo libero
- monitorare e valutare la propensione dei cittadini a cambiare strumento di mobilità,
- monitorare e quantificare quali sono gli ostacoli alla scelta della bicicletta, e quali sono i rischi percepiti.

Questi dati ed informazioni devono essere organizzati e segmentati per

- zone della città
- tipologia di cittadini
- tipologia di ciclista: gli utilizzatori della bicicletta non sono semplificabili con un'unica tipologia di cittadino, bensì costituiscono un gruppo molto variegato di tipologie.

Il ciclista sportivo, il genitore che porta il figlio a scuola, il bike messenger, sono solo alcune delle tipologie che caratterizzano l'ecosistema del ciclismo urbano: studiare tutte queste tipologie e come queste raccolgono le varietà di quanti utilizzano (e soprattutto utilizzerebbero) la bici in città, è necessario per disegnare delle politiche mirate, che agiscano puntualmente sulle necessità peculiari della tipologia.

È inoltre evidente, dai risultati del progetto Ciclopolis, che gli enti che promuovono la bicicletta danno un importante contributo alla vivacità del sistema bicicletta urbano: monitorare nel tempo lo sviluppo della rete, le sue caratteristiche e le sue relazioni è un indicatore dello stato di salute del sistema, della sua vitalità.

La conoscenza approfondita ed estensiva di questa rete, mette inoltre a disposizione della città, della rete stessa e dell'amministratore, una serie di dati ed informazioni utilissimi per progettare azioni e politiche di partecipazione efficaci.





VISIONE

Auspicio una città più lenta, in termini di spostamenti e di azioni frenetiche. Rafforzando la vita sociale di quartiere tramite attività per la cittadinanza, i municipi (o quartieri) potrebbero diventare dei piccoli centri, interconnessi con la città "madre", città nella città, facilmente collegati tra di loro attraverso una rete ciclabile ben pensata. In questo senso la mobilità sostenibile, bicicletta in primis, è l'unico modo per attuare spostamenti (senza compulsive ricerche di parcheggio) sotto i 3 km, e l'auto diventa totalmente inutile. Le zone di socialità dovranno essere incrementate, attraverso vaste aree pedonali nei singoli quartieri, come punto principale di aggregazione, da cui fare sviluppare dei percorsi mirati e di interconnessione con altri quartieri; anche una riapertura della cerchia dei navigli, potrebbe rendere fruibile alle bici un cerchio intorno al centro, da cui fare partire raggi ciclabili per le varie zone, di cui sopra.

PROGETTI

In ordine casuale:

- Campagne di sensibilizzazione nelle scuole, rafforzando la figura di mobility manager e creandone una dedicata alle scuole primarie, qualora non ci fosse;
- Premiare i negozi virtuosi che offrono parcheggio e servizi a chi raggiunge l'attività commerciale in bicicletta;
- Posizionare pompe e punto riparazione fai da te, vicino a strutture pubbliche (piscine/biblioteche/casette dell'acqua/ospedali ecc.);
- Incentivare i servizi di ultimo miglio tramite i bike courier, con una parte della consegna pagata dal comune;
- Relazionarsi in modo più sostanziale con le aziende per incentivare il bike to work, anche tramite la messa a disposizione di armadietti e docce, regalare gite fuori porta ai dipendenti virtuosi (incentivi del comune);
- Trovare accordi con aziende di abbigliamento tecnico per incentivo ad acquisto di vestiario antipioggia (bici);
- Strutture di parcheggio protette per bici nelle stazioni e interscambi modali;
- Zone 30 e 20 con speed bump in tutte le vie minori della città;
- Segnaletica univoca per tutta la zona urbana e periurbana;
- Accesso garantito e gratuito anche sui mezzi di superficie per almeno 3-5 biciclette (tram, bus) e ad esaurimento spazio sulla metropolitana, anche negli orari di punta;
- Accesso VIETATO alle auto nelle zone adiacenti le scuole, durante tutto l'orario scolastico, e chiusura temporanea alle vie d'accesso laddove non fosse possibile deviare il traffico;
- App sempre aggiornate per percorsi ciclabili urbani, dove incontrare poco traffico (Google Maps per bici, anche se non ci fossero le ciclabili).

INDICATORI

- Il passaggio di ciclisti dalle arterie principali (in varie fasce orarie e con vari contesti climatici).
- La qualità dell'aria tramite misurazioni di biossido di azoto (No2), durante il periodo primavera/estate.
- Verifica fatturati annui delle attività commerciali laddove il traffico automobilistico è stato ridotto.



CASCINA QUADRI IN BICI DI P.M. GRASSI

www.cascinaquadriinbici.com

VISIONE

Una città in cui le persone si muovono abitualmente in bici, utilizzando l'auto solo per esigenze particolari. Quotidianamente a scuola, al lavoro, a far la spesa a incontrarsi con gli amici si va in bici. Una città progettata per favorire la mobilità ciclistica: piste ciclabili, aree attrezzate per il parcheggio bici. Perseguire l'obiettivo di facilitare la mobilità ciclistica e disincentivare nella città il possesso e l'uso dell'auto privata.

PROGETTI

Incremento piste ciclabili, appoggiarsi agli influencer che diventino campioni dell'uso della bici, aumento del bike sharing (e anche del car sharing per ridurre le auto private in città).
Ridurre gli spazi di parcheggio e di circolazione delle auto.

INDICATORI

Numero di bici presenti in città, numero di bici circolanti, numero di autovetture presenti in città, numero di autovetture circolanti, spazi occupati dalle autovetture parcheggiate, misurazioni della qualità dell'aria e delle emissioni di CO2, misurazione dei tempi di percorrenza.



VISIONE

Una enorme disincentivazione dell'auto privata e una massiccia rioccupazione degli spazi pubblici (piazze e strade) a favore di mobilità attiva, luoghi di socializzazione sia per adulti ma soprattutto per bambini. Progetti: Ciclopolis rappresenta la base fondamentale per un approccio sistemico alla questione della mobilità urbana e nello specifico quella ciclistica. Non esiste una singola soluzione che possa ottenere la visione di cui sopra. Servono tante azioni su tanti piani diversi che vadano con costanza e determinazione nella stessa direzione. Azioni non necessariamente coordinate centralmente ma devono essere almeno consapevoli, ciascuna, di far parte di uno sforzo più grande che va verso una visione se pur approssimata, comunque condivisa, nei suoi principi generali. Tutte queste azioni andrebbero supportate nei loro sforzi con un approccio metodologico che aiuti a sviluppare una mentalità progettuale che possa identificare ed esplicitare obiettivi ed elementi di monitoraggio per verificare l'efficacia o meno degli sforzi fatti.

PROGETTI

Le azioni possibili sono numerose e di vario tipo, intanto operare sulla OFFERTA, quindi sostenere azioni di aggregazione e professionalizzazione del settore Ciclistico e consolidarne la (auto)consapevolezza (Milano Bike City, ASSOBICI etc).

Produrre offerte commerciali aziendali più semplici possibili per offrire Flotte Aziendali ciclistiche.

Continuare a realizzare un sistema di piste ciclabili sempre più capillare.

Per quanto riguarda la DOMANDA di bici:

Sviluppare una cultura generale desiderosa di mobilità sostenibile che richiede un lavoro di comunicazione sul posizionamento della bicicletta. Quindi azioni di "propaganda" intelligente e creativa.

Poi azioni di formazione "concreta" di basi meccaniche e di guida (il tutto dato per scontato ma in realtà ce n'è ancora bisogno), sia nelle scuole (SUPER FONDAMENTALE) sia

nelle aziende (che potrebbero essere un enorme motore di cambiamento).

Accordi e partnership con associazioni di categoria aziendali.

INDICATORI

KPI - elemento fondamentale, per uscire da ragionamenti soggettivi basati sull'aneddotica personale. Ogni progetto/azione dovrebbe avere suoi specifici indicatori e poi si dovrebbe individuare una serie di indicatori generali come, banalmente, questionari effettuati con cadenze regolari (e modalità scientifiche) per verificare l'andamento di utilizzo della bici nelle varie fasce della popolazione (misurando soprattutto i motivi per cui NON viene utilizzata la bici da quelli che non ci vanno).



UPCYCLE

www.upcyclecafe.it

VISIONE

Riduzione traffico automobilistico, aumento piste ciclabili, collocazione rastrelliere sicure, parcheggi bici gratuiti e diffusi a partire dalle stazioni ferroviarie, più zone 30, incentivi acquisto bici, lotta ai furti, registro nazionale e comunale delle bici e punzonatura, raccordo con i comuni dell'hinterland.

PROGETTI

Educazione del ciclista/cittadino fin dalla scuola (esempio Massa Marmocchi), recupero aree per utilizzo ciclabile (sull'esempio del MTB Porto di Mare a Rogoredo), elaborazione circuiti ciclabili (sull'esempio di AbbracciaMi), aumento aziende bike friendly (esempio locali e docce per dipendenti che vanno al lavoro in bici).

INDICATORI

Contabici (tipo quello sulla ciclabile di porta Venezia o sulla ciclabile San Donato Milanese-Peschiera Borromeo), elaborazione e distribuzione dati sulla diminuzione inquinanti nell'aria, dati utilizzo bike sharing, mezzi pubblici, interventi formativo-educativi soprattutto nelle scuole, incontri pubblici con enti e istituzioni, creazioni di tavoli di confronto tra utenti della bici, istituzioni, associazioni.





VISIONE

L'obiettivo da perseguire è la demotorizzazione (almeno del 50% rispetto all'attuale 495 auto/1000 abitanti). Immagino una città inclusiva, democratica e sicura per tutte le età e le abilità.

PROGETTI

La tassazione del posto auto su suolo pubblico, la riduzione delle carreggiate e una moderazione del traffico che comporti non solo l'indicazione del limite di velocità ma la completa riprogettazione dello spazio pubblico. Inoltre, introdurre massicciamente il lavoro di prossimità (near working) ristrutturando gli spazi inutilizzati nei diversi quartieri, edifici scolastici compresi, e rendendoli funzionali alla logistica familiare. Inoltre, deve essere introdotto un piano di forestazione urbana, non periurbana, veicolato anche attraverso i nuovi assi ciclabili.

INDICATORI

Quella dei dati è un'idea quantitativa che non funziona. A monte è richiesta una scelta politica, non una soluzione tecnica. Un dato da prendere in considerazione è l'aumento della redditività degli spazi e delle persone nel singolo areale di intervento. L'altro è qualitativo: il fattore di gradimento (degli spazi) e la qualità dell'esperienza (senso di benessere).



VISIONE

Muoversi per Milano è difficile, sia in auto che in bicicletta. In auto, per il troppo traffico e le code infinite ai semafori. In bicicletta, per la mancanza di piste ciclabili complete e sicure. Per questo motivo riteniamo che la nostra città debba puntare a una riduzione degli autoveicoli in circolazione e ad un'implementazione dei percorsi ciclabili, affinché sia possibile raggiungere qualsiasi luogo della città in sicurezza. Milano dovrebbe mettere in sicurezza le ciclabili esistenti, passando da quelle temporanee a quelle messe in sicurezza con cordolo e/o marciapiede. Inoltre, le vie storiche della città sono difficilmente percorribili a causa del pavé e delle rotaie dei mezzi, perciò una riduzione delle auto e creazione di nuovi percorsi ciclabili è auspicabile.

La riduzione dei posti auto non deve costituire una preoccupazione ma piuttosto un incentivo a spostarsi per la città in maniera più sostenibile.

PROGETTI

1. Realizzare un'intera cerchia ciclabile della città messa in sicurezza, parallela a quella della circonvallazione (es. progetto AbbracciaMi).
2. Realizzare percorsi ciclabili che congiungano il centro storico con le periferie.
3. Stanziare fondi per incentivare i pendolari a raggiungere la città in bicicletta, anche elettrica.

INDICATORI

Gli indicatori che secondo noi dovrebbero essere misurati per valutare il successo di tali azioni e il raggiungimento degli obiettivi sono:

1. riduzione dell'uso dei mezzi di trasporto privati (es. macchina propria)
2. contatore fisico sulle ciclabili cittadine in grado di misurare l'affluenza dei ciclisti
3. monitoraggio sul traffico cittadino
4. monitoraggio sugli inquinanti presenti nell'aria



ASD CICLISTI DERGANO MILANO

www.ciclistidergano.org

VISIONE

Perché Milano sia a misura di bicicletta, occorre innanzitutto una politica di insegnamenti ad indirizzo esclusivo della guida del mezzo bicicletta. Si deve partire dalla scuola, impartendo lezioni di guida e riconoscimento della segnaletica, del codice stradale che viene costantemente ignorato, sia dagli autoveicoli a motore, sia dalle bici, sia dai monopattini di ultima generazione. Si leggono tutti i giorni notizie di incidenti nei quali sono coinvolti ciclisti e non, dove la parte debole ha ovviamente la peggio. Poi la mancanza di pazienza e di rispetto purtroppo non mancano, ma questo fa parte del bagaglio culturale di ognuno e si ritorna all'insegnamento dell'educazione civica.

PROGETTI

Non è facile acquisire nel breve tempo le nozioni e gli insegnamenti necessari al cambio di rotta. Corsi obbligatori potrebbe essere una proposta interessante, ma quasi impossibile da introdurre. Teniamo altresì conto che chi va in bici spesso guida anche l'auto, quindi coinvolgere le scuole guida, e poi le scuole civiche per chi non ha la patente.

INDICATORI

L'indicatore principale è quello di azzerare gli incidenti stradali e il resto arriva di conseguenza. Tutto deve essere integrato in disposizioni da Codice Stradale chiare, che scorragino chi non segue le regole, che indichino come utilizzare le ciclabili e la strada in generale. Poi proporrei degli incentivi per coloro che vogliono sostituire il veicolo a motore con una bicicletta per raggiungere il posto di lavoro, fare acquisti, è sempre una questione di promozione dello spirito e cultura ciclistica.



VISIONE

Centro chiuso alle automobili, aree pedonali quadruplicate. Zone carfree anche fuori dal centro (scuole, oratori, palestre) piste ciclabili in tutte le strade che non sono pedonali o zone 30. Rastrelliere davanti ai supermercati, mercati, poste, ospedali, scuole.

PROGETTI

Il comune di Milano deve intervenire con meno proclami e più azioni concrete e rapide. Deve esaminare strada per strada ed intervenire drasticamente (corsie ciclabili, piste ciclabili, piantumazione alberi, eliminazione della sosta abusiva in strada con accordi, ad esempio, con i parcheggi interrati, pedonalizzazioni come se non ci fosse un domani, non con cemento e vado, ma decementando il più possibile. No green washing, ma veri boschi).

INDICATORI

Qualità dell'aria, misurazione della temperatura del pavimento e dei muri dopo gli interventi di riqualificazione, misuratori acustici, valore in salita del prezzo degli immobili nelle aree pedonali, numero dei passaggi di ciclisti e pedoni nelle vie dello shopping dopo gli interventi. Interviste e questionari ai residenti prima e dopo aver rigenerato l'area.



CONFESERCENTI

www.confesercentimilano.it

VISIONE

Creare le condizioni affinché la bici possa essere usata tutti i giorni in sicurezza.

PROGETTI

Registro delle bici, rastrelliere, piste ciclabili.

INDICATORI

Numero delle bici circolanti in rapporto alla popolazione e misurazione degli indicatori della qualità ambientale e di traffico.





VISIONE

Estensione della rete di bikelines a partire dagli assi importanti e dalle circonvallazioni; zone 30 km/h strutturate e connesse tra loro, zone residenziali a 15 km/h nei quartieri e in area C; tasso di occupazione suolo pubblico per il parcheggio di auto di proprietà privata su strada; riduzione degli accessi automobilistici a Milano con richiesta a Regione Lombardia di potenziamento trasporto su rotaie con implementazione trasporto bici sui treni; riorganizzazione della logistica delle merci con mezzi elettrici e cargo bike.

PROGETTI

Stiamo riprogrammando anche per il 2021 le azioni degli anni passati; il discorso è complesso e non si può ridurre a due righe di un questionario, disponibili ad un approfondimento in presenza: fare riferimento alle attività dell'associazione che trovate documentata sul sito www.ciclobby.it

INDICATORI

Numericamente: monitorare l'aumento dei ciclisti e pedoni su strada, diminuzione dei veicoli a motore e diminuzione degli incidenti su strada. Qualitativamente: aumento delle zone pedonali e piazze aperte.



CICLISMO CALVAIRATE

www.ciclismocalvairate.com

VISIONE

Penso bisognerebbe porsi obiettivi limitati, ben circoscritti e misurabili che non comportino sperpero di risorse pubbliche a pioggia o tempi troppo lunghi. Il principale e forse unico che risponde a questi requisiti probabilmente è la riduzione significativa della congestione del traffico, per il resto la città è già a misura di bicicletta o altri mezzi alternativi all'automobile.

PROGETTI

Modificare l'area B trasformandola da zona di divieto di ingresso a zona dove si può circolare ma dove si applica a tutti (residenti compresi) una tassa di efficienza sulla circolazione che colpisce le due esternalità negative prodotte da un veicolo a motore cioè 1 congestione (per il solo fatto di circolare) 2 inquinamento (azzerabile per veicoli elettrici). La tassa si può modulare nelle due componenti, volendo, sulla base della targa (classe di veicolo e livello inquinanti) ma va applicata a tutti senza eccezioni legate alla residenza o considerazioni di equità che non hanno niente a che vedere con una operazione puramente tecnica di correzione di un fallimento del mercato, che peraltro va a beneficio anche degli automobilisti. I proventi possono andare nel bilancio comunale e non c'è nessun bisogno di destinarli a qualche funzione particolare.

Per metterla a punto in dettaglio il comune deve chiedere una consulenza a qualcuno (al Politecnico o altrove) che si occupi di economia dei trasporti e NON perdere tempo dialogando con una miriade di soggetti che hanno oltretutto degli interessi non necessariamente coincidenti con quelli della collettività generale.

INDICATORI

Quali che siano devono essere pochi, non soggetti a interpretazione e facilmente misurabili. Presumo si possa stimare abbastanza precisamente il numero di veicoli circolanti in città ogni giorno.



VISIONE

Pedonalizzare il più possibile, tutta la città zona 30, realizzazione raggi verdi ciclabili, sanzionare pesantemente chi utilizza, acquista, vende biciclette rubate, campagne di comunicazione importanti e formazione nelle scuole sul codice della strada per pedoni, ciclisti, auto etc, limitare gli orari del transito, carico e scarico di camion e furgoni al mattino presto, sanzionare pesantemente assembramenti di rider di fronte a locali. RISTABILIRE IL DECORO, LA SICUREZZA E LA LEGALITÀ NELLE VIE DI MILANO. I bambini/ragazzi devono sentirsi sicuri di poter andare a scuola da soli con qualsiasi mezzo. Sharing: togliere il free floating per bici, monopattini, motorini elettrici: ci devono essere degli stalli altrimenti permane disordine, chi lascia in giro ciò che ha noleggiato viene multato direttamente sulla carta di credito comunicata in fase di sottoscrizione dell'abbonamento.

PROGETTI

Tutte le azioni precedentemente elencate sono a carico di Comune, Provincia, Forze dell'Ordine, Ministeri preposti.

INDICATORI

Misurazione di: livello di rumore, qualità dell'aria, numero di auto ferme per kmq, verde per kmq, verde per abitante, ingressi in pronto soccorso per risse, pulizia delle strade, multe comminate per divieto di sosta, seconda fila, parcheggio in ciclabili, utilizzo di bici elettriche non omologate e truccate, etc.



IGOR BIKE

VISIONE

Aumento piste ciclabili, massiccia campagna di educazione stradale per tutti gli utenti della strada ciclisti compresi, far rispettare le regole ai ciclisti (luci, ecc), multare pesantemente le auto parcheggiate sulle piste ciclabili o in doppia fila, regolamentare o meglio abolire la circolazione dei monopattini elettrici e seria prevenzione dei furti.

PROGETTI

Risposto alla domanda precedente. Per quanto riguarda la prevenzione furti basterebbe che la polizia lasciasse una bici parcheggiata e legata con una catena non troppo massiccia: si appostasse non visibilmente filmando il ladro in flagranza di reato, e poi lo mandasse in galera.

INDICATORI

Seguire l'esempio della Danimarca e vedere cosa hanno fatto loro. Che qualche responsabile guardasse il documentario "La bicicletta ci salverà" visibile su RaiPlay per la trasmissione Presadiretta.





VISIONE

Milano è una città piccola, pianeggiante e provinciale. Ha tutti gli elementi ideali per trasformarsi in una città ciclistica. Per farlo però è necessario ripensare la città mettendo al centro le persone che la vivono anziché il suo indotto commerciale. Non possono essere il lavoro e la crescita gli obiettivi da perseguire, perché è da quelli che ne derivano l'aumento del traffico e della velocità (che uccide). La pandemia in corso ha fatto capire molto chiaramente che è il modello stesso di città ad essere sempre meno sostenibile. Se si vuole garantire un futuro a Milano è necessario: essere meno persone e muoversi meno. Ed entrambi gli elementi trovano nella mobilità ciclistica un indirizzo ideale.

INDICATORI

- Il numero di auto circolanti al giorno in città;
- il numero di nuove auto immatricolate;
- il bilancio di ATM;
- il numero di mezzi pubblici circolanti e la loro utenza;
- il numero di posti auto eliminati;
- l'indice di edificabilità (con l'obiettivo zero nuovi edifici entro 5 anni);
- il numero di alberi abbattuti (con l'obiettivo zero entro un anno, esclusi i tagli necessari per questioni di salute, che andrebbero compensati);
- i chilometri di percorsi ciclabili continui e interconnessi.

PROGETTI

Il primo passo fondamentale è iniziare a mettere al centro la persona, anziché la bicicletta. Quindi:

- trasporti pubblici gratuiti in tutta l'area metropolitana;
- estensione dei principali mezzi di trasporto (metropolitana, filobus) sulle 24 ore;
- servizio di scuolabus comunale, da considerare ove non si riesca a incoraggiare e sostenere modalità alternative di trasporto;
- chiusura al traffico del maggior numero di strade possibili, limitazione a 30 km/h ove non possibile la chiusura tramite infrastrutture di limitazione della velocità;
- riduzione dei posti auto, in particolare i più pericolosi (curve, incroci, strisce pedonali, marciapiedi), tramite infrastrutture leggere tipo marciapiedi allargati, archetti, piccole aiuole;
- sosta a pagamento in tutta la città dalle 8 alle 18;
- riduzione drastica del traffico: chiusura delle attività commerciali nel weekend, rinuncia preventiva ai grandi eventi (a partire dalle Olimpiadi invernali), abolizione degli eventi locali a forte impatto tipo settimana della moda o altre "settimane" simili;
- stop immediato alle grandi opere urbanistiche (San Siro, scali ferroviari, grattacieli vari) che, oltre all'inquinamento hanno un enorme impatto sulla mobilità per via dei camion e dell'ovvio maggior traffico attirato in città;
- drastico aumento delle tasse sul turismo per scoraggiare la crescita di visitatori.

Una volta liberate le strade dall'ingombro di auto, si interviene sulla mobilità ciclistica.

No piste ciclabili separate, sì percorsi attraverso bike lane o utilizzo di strade secondarie, con indicazioni chiare tramite cartelli, pittogrammi, mappe (modello USA). Eventuale creazione di piste ciclabili temporanee in determinate fasce orarie ad uso dei pendolari.



SOTTOSOPRA COMUNICAZIONE BIKE FRIENDLY

www.sottosopracomunicazione.it

VISIONE

Qual è la Milano che vorremmo? Una Milano molto più silenziosa, più spaziosa, più equa, fresca e rigogliosa, più vissuta all'aperto e da persone di ogni età, più facile da vivere e da godere.

- Una città che si raggiunge facilmente in treno e si attraversa in bici (e coi mezzi pubblici)
- Una città come Milano in agosto, più silenziosa e vivibile perché meno intasata, e dove ti viene voglia di rimanerci anche la domenica
- Una città che inverte il concetto di libertà, la libertà non è la macchina ma la bici (o la pedonalità)
- Una città pensata per le persone e non per le auto, dove sia più conveniente muoversi a piedi o in bicicletta
- Una città dove ci sia più equità nella distribuzione degli spazi e le persone possano scegliere fra più mezzi senza che ce ne sia uno egemone
- Una città più lenta e sicura per tutti e per tutte le età, dove andare a scuola in bici o attraversare la strada non rappresenti un rischio
- Una città più vissuta all'aperto, attività fisica e sportiva all'aria aperta e negli spazi pubblici, anche le palestre a cielo aperto
- Una città partecipativa e verde che insegna ai cittadini a prendersi cura dello spazio comune ed esserne orgogliosi

PROGETTI

Infrastrutture e iniziative

- Tutte le domeniche senz'auto per abituare le persone a vivere la città in un altro modo. Creazione di iniziative speciali, percorsi ciclopedonali, convenzioni con cinema, teatri, ecc.
- Via le auto dalle strade, obiettivo decennale per avere una città più silenziosa e ariosa: auto sotto terra e bellezza in superficie.
- Massima sinergia tra treni pendolari e bicicletta. Treno e bici devono diventare un mezzo unico, dove la bicicletta sia il prolungamento della ferrovia arrivando dove il treno non può, e cioè door-to-door. Stazioni attrezzate con sharing, noleggio, colonnine e parcheggi sicuri.
- Mezzi pubblici bike friendly, metropolitane e autobus attrezzati, come avviene in altre città all'estero (da Berlino a Miami).
- Bici taxi e bici tour senior: servizio di taxi in e-bike. E cargo bike tour per gli anziani con guida turistica a pedali per far scoprire il piacere e le meraviglie delle ciclabili dei Navigli (Grande, Pavese, Martesana).

Comunicazione

Per favorire un cambiamento comportamentale di questa portata è necessario sviluppare una strategia di comunicazione che abbia determinati requisiti.

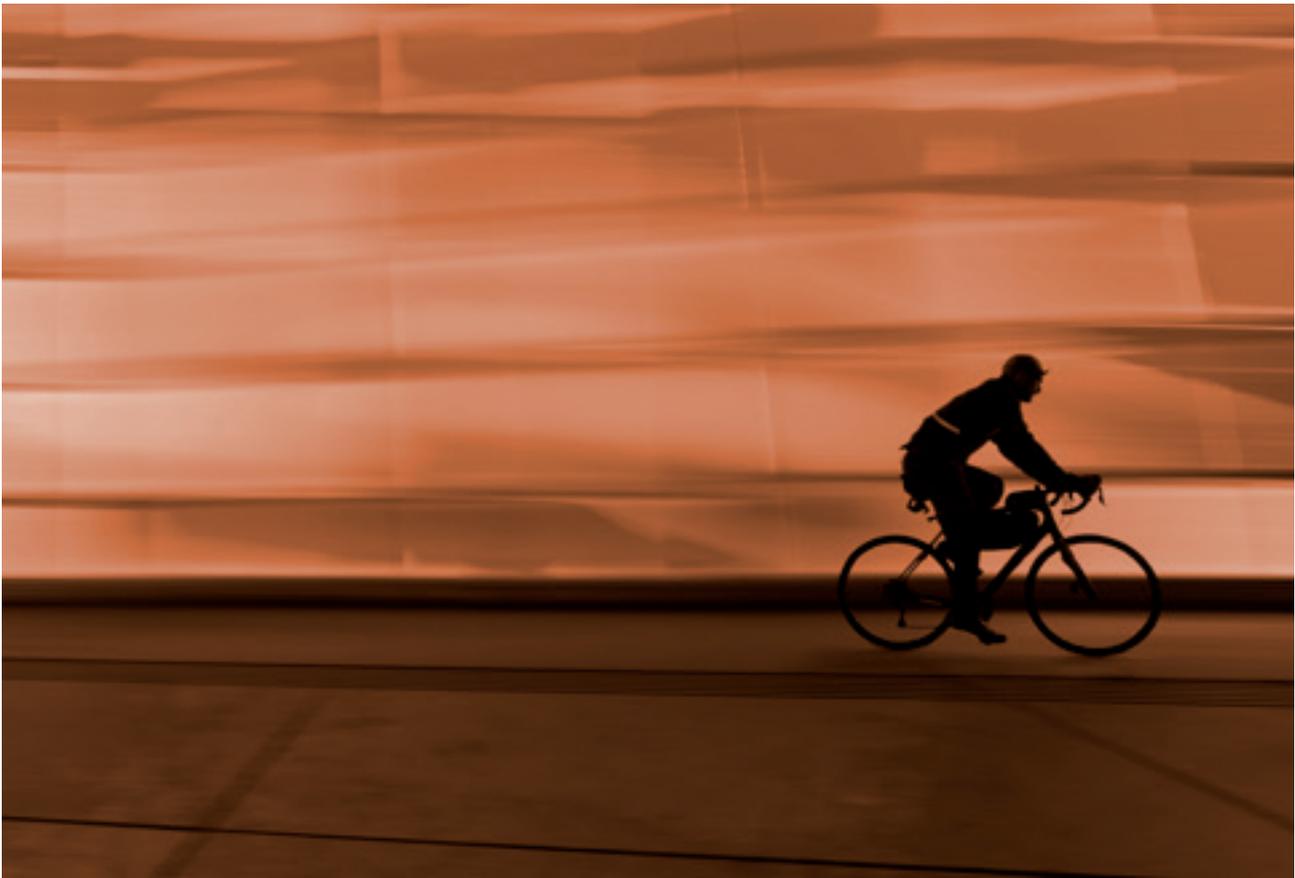
- Il 25% del budget complessivo investito nella ciclabilità milanese deve essere destinato alla comunicazione. Non si può avviare un cambiamento senza spiegare, coinvolgere, ascoltare chi sta vivendo un passaggio così delicato.
- La comunicazione deve essere costante e persistente, multi-target e multi linguaggio per raggiungere tutti, positiva, sorridente e autoironica (no paternalistica, no polemica), emozionale e non razionale.
- Competizione, Campionato Europeo: le capitali si sfidano a chi pedala/cammina di più in base a obiettivi proporzionati alle singole realtà. La competizione coinvolge e unisce nel nome della nostra città. Fa sì che gli avversari siano altri, non il Sindaco.
- Fare immaginare alle persone un futuro diverso e molto

figo, assolutamente raggiungibile e internazionale. Aiutiamole a immaginare, facciamogliela vedere questa Milano come potrebbe essere. Con la tecnologia, l'animazione e l'unconventional marketing.

- Gemellaggi e scambi culturali con città come Copenaghen, viaggi agevolati per sperimentare quello che diventerà anche la nostra città.
- Partecipazione verde: i cittadini imparano a prendersi cura dello spazio comune, oltre che privato. Il bosco verticale sia di ispirazione e insegni a rendere boschi verticali anche le nostre case. Contest a chi ce l'ha più verde o più fiorito.

INDICATORI

- Web monitoring per monitorare l'andamento delle campagne e il sentiment dei cittadini lungo tutto il corso della campagna di comunicazione.
- Survey qualitative che approfondiscano il livello di engagement, di disponibilità al cambiamento, di resistenza della cittadinanza.
- Survey quantitative che misurino l'andamento del consenso, presumendo un iniziale periodo di crisi destinato a moderarsi nel tempo.





DINAMO SAS DI RICCARDO NOVARA & C

www.dinamociclo.it

VISIONE

Città interamente ciclabile, incentivi a lungo termine per l'acquisto di biciclette, manutenzione e utilizzo. Contrasto e prevenzione furti bici.

PROGETTI

Incentivi a lungo termine, contrasto furti, rastrelliere - parcheggi per bici con antifurto. Piste ciclabili più larghe adatte a cargo bike e tricicli in genere. Disincentivare l'uso di auto e furgoni in città. Privilegiare l'uso di mezzi di trasporto leggeri e lenti. Incentivi ai condomini per la creazione di posti bici/rastrelliere nei condomini, adeguamento degli spazi, portoni per poter parcheggiare bici, monopattini e cargo bike.

INDICATORI

Numero di bici vendute, numero di biciclette in circolazione, distanza media percorsa mensilmente. Queste comparate con l'impiego di mezzi pubblici, auto private, car sharing, altri sharing come monopattini, scooter, bike. E anche comparate con l'utilizzo di auto in città. Questo in modo da poter monitorare nel tempo l'effetto che hanno le azioni intraprese.





VISIONE

La mia visione e speranza è quella di avere assolutamente una ciclabilità/pedonabilità urbana totale, senza grandi infrastrutture ma con un grosso taglio al traffico, mettere area C, B, A, a pagamenti molto alti, soprattutto nei fine settimana. Insomma obbligare e far capire alla gente che è il momento di cambiare abitudini.

PROGETTI

Come già scritto, il comune dovrebbe diventare "intollerante" al traffico, almeno quello urbano o almeno farlo pagare, progetto associativo (vedi Fiab, ma molti altri) ma legati al comune o enti pubblici, cominciare a fare vera informazione ed educazione civica sulla mobilità partendo dalle nuove generazioni, insegnando anche quello che è il codice della strada, perché in bicicletta è fondamentale.

INDICATORI

Come indicatori, semplicemente la quantità, le auto in circolazione ancora oggi sono troppe, andrebbero dimezzate, raddoppiare le cargo per consegne delle aziende e attività commerciali, aumentare parcheggi soprattutto custoditi sia per biciclette che per cargo; fondamentale è creare una forma di registro (nazionale) per tutte le biciclette, questo a livello di quantità aumenterebbe notevolmente il numero di utenti su due ruote.



SGAGNAMANUBER

www.sgagnamanuber.it

VISIONE

ZONA 30 ovunque, educazione stradale obbligatoria nella scuola dell'obbligo. Scambi intermodali agevolati per i pendolari.

PROGETTI

Come fece la Moratti, domeniche car free, dalla circonvallazione esterna verso l'interno.

INDICATORI

Semplicemente il numero di utenti per strada con mezzi di mobilità dolce, il numero di traumatologia che coinvolge i ciclisti potrebbero essere un indicatore, se il numero resta costante a fronte di un aumento di utenti, il dato sarà da valutare positivamente, ma, solo un punto di partenza da migliorare.





VISIONE

Una città in cui area B e area C funzionino veramente e a costi elevati. Il ricavato utilizzato per riconsegnare la città ai cittadini. Meno auto per strada ma più parcheggi, a pagamento, per i residenti. Una città che sul modello di Parigi abbia quartieri autosufficienti nel raggio di 15 minuti. Dove gli spostamenti avvengano a piedi, in bici e con mezzi pubblici.

PROGETTI

Diminuire i parcheggi per strada per le auto private restituendo lo spazio ad una città più facile per essere girata in bici o a piedi. Più verde.
Istituzione di parcheggi, anche multi piano per i residenti a pagamento nelle prossimità delle abitazioni.

INDICATORI

Diminuzione del numero di auto possedute pro capite e di quelle circolanti in città durante il giorno. Devono necessariamente diminuire. Se aumentasse il costo per il possesso di un'auto in città e diminuissero le possibilità di parcheggiarla facilmente e comodamente sotto casa si otterrebbe facilmente questo obiettivo. Per muoversi piedi, bici, moto e mezzi pubblici.



ASD MILANO BIKE POLO

www.milanobikepolo.com

VISIONE

Rete ciclabile sicura e affidabile, meno auto e più posti parcheggio auto per evitare occupazione ciclabile, torrette gonfiaggio e riparazione per la città, incentivi per usare la bicicletta sui trasporti pubblici.

PROGETTI

Europeo di bike polo nel 2023, idealmente nell'area sportiva dell'Idroscalo, corsi pubblici di bike polo, al pari di altri sport, apertura di spazi pubblici multisport ibridi dove poter praticare pattinaggio, hockey, bike polo, bike tricks (campi circa 20x40mt con sponde e senza porte/canestri/reti fisse).

INDICATORI

Un modo per verificare l'efficacia delle operazioni di promozione del Bike Polo è quello di misurare la partecipazione del pubblico di fan/interessati, non per forza concorrenti degli eventi sportivi sopraccitati, che partecipino in modo attivo agli eventi, portando di conseguenza una conoscenza maggiore dello sport, e quindi una potenziale crescita di richieste/iscrizioni alla partecipazione, includendo quindi fasce di età più giovani, chiave per far crescere uno sport in maniera sana e generare promesse del bike polo internazionale.



CICLOFFICINA CARGO BIKE DI FERRARIS ALESSANDRO

www.cargobikemilano.it

VISIONE

Milano dovrebbe avere strade più ampie e percorribili facilmente dalle biciclette con piste ciclabili che arrivano fino alle estremità della città. Il flusso delle auto dovrebbe diminuire considerevolmente soprattutto nelle vie centrali per la sicurezza dei ciclisti.

PROGETTI

Bisognerebbe creare concorsi o premi per chi utilizza di più le bici in città per motivare e incentivare l'uso delle due ruote. Anche con sconti o convenzioni da sfruttare nei centri di riparazione o vendita biciclette.

Organizzare tour per visita della città in bici per turisti e istruttori o accompagnatori per bambini che si recano a scuola in bici in sicurezza.

INDICATORI

Il numero dei ciclisti in circolazione e la diminuzione delle auto sulle strade del centro. L'aumento dei chilometri delle piste ciclabili. Aumento dei depositi biciclette presso le stazioni e/o fermate metropolitane.





ASSOCIAZIONE MONGOLFIERA

gdldg4.wixsite.com/website

VISIONE

Milano deve fare delle scelte drastiche e veloci come le bike line degli ultimi mesi.

Milano deve mettere molti più cartelli di bici e fare trovare il modo di togliere le soste selvagge nelle abitudini dei cittadini.

PROGETTI

Corsi di formazione per imparare ad andare in bici in strada in condivisione con tutti gli utenti.

Corsi obbligatori per il conseguimento della patente di guida in bicicletta in città.

Corsi base di manutenzione ordinaria della bicicletta nelle scuole.





RI-SHOW SRL

www.veloleo.com

VISIONE

Chiusura dell'attuale Area C, 5 Vie, Pedonalizzazione di Via Torino, Corso Magenta, Corso Buenos Aires, Corso Vercelli.

INDICATORI

Incremento delle piste ciclabili, piste ciclabili fatte in modo migliore rispetto alle attuali, parcheggi di prossimità per gli utilizzatori delle auto, ottimizzazione degli spazi nei garage pubblici e privati, conta dei passaggi delle biciclette sulle strade. Incremento dei parcheggi e degli stalli per lasciare le biciclette, evitare il fenomeno dei furti.





TURBOLENTO THINKBIKE SSD A RL

www.turbolento.net

VISIONE

La ciclabilità di una città non si misura solo in chilometri di piste ciclabili disponibili, ma dalla attitudine dei suoi cittadini all'uso della bicicletta. E dalla pacifica, educata e rispettosa condivisione della strada e degli spazi collettivi.

L'educazione alla mobilità sostenibile dovrebbe entrare nel piano didattico delle scuole dell'obbligo. Più che battere contro le auto si deve affermare il beneficio per tutti che deriva dal muoversi diversamente, tutti. Prima di andare dove dobbiamo andare, chiediamoci COME ci conviene andare. Impariamo dalla semplice essenzialità della bicicletta. Recuperiamo il minuto mantenimento della città. Più verde diffuso e più manutenzione di ogni singolo spicchio di verde cittadino. Troppi giardinetti trascurati, troppa sosta ormai tollerata sui marciapiedi e sulla terra viva che serve ad alimentare le piante. Nessuna battaglia contro le auto, ma tolleranza zero nei confronti della sosta non autorizzata. Chi possiede un'auto deve possedere uno spazio privato dove ricoverarla quando è ferma. E il tempo in cui le auto non condivise sono ferme (spesso in spazi collettivi) è davvero tanto, troppo. Per una città di piccole dimensioni.

PROGETTI

Sistemazione delle strade, dei marciapiedi, dei minimi giardini (non solo dei grandi parchi storici) in chiave di mobilità ciclopedonale. Via le rotaie fuori servizio, maggiore manutenzione del pavè (non va eliminato, ma mantenuto con più cura, dedizione, esperienza). Più vigili per strada per sanzionare chi non rispetta le regole della corretta circolazione. Meno convegni e più impegni. Impegno di tutti, perché tutti noi siamo la città, ma un ente "controllore" più severo.

INDICATORI

Maggiori incassi dalle multe "basiche": divieto di sosta, sosta in doppia fila, bici e monopattini contromano e sui marciapiedi. Maggiori incassi da parte dei parcheggi a pagamento (per effetto della tolleranza zero nei confronti della sosta selvaggia). Meno movida concentrata e più utilizzo diffuso degli spazi collettivi. Indici di utilizzo di car e bike sharing. Severo monitoraggio della qualità dell'aria. Monitoraggio dell'utilizzo del TPL. E infine una battuta: PIL come Pedalata Interna Lorda...



MAURIZIO BARUFFALDI

www.facebook.com/maurizio.baruffaldi.9

VISIONE

Vedo interi vagoni dei mezzi pubblici sui quali salire con le biciclette. Piste ciclabili colorate, in contrasto col grigio dell'asfalto per le auto. Solo auto di piccola cilindrata.

PROGETTI

Biciclette leggerissime e pieghevoli portate come zainetti. Da acquistare con sostanzioso contributo statale. Telai con dispositivi di localizzazione, come succede per gli smartphone. Bici cargo, per portare i figli piccoli. La chiusura della città a qualunque SUV. Punti per ciclisti seminati per la città, dove ci sia presidio medico, officina, consulenza generale. Cartelloni pubblicitari che mostrano biciclette: l'immaginario deve essere sollecitato.

INDICATORI

Monitorare il consumo di carburante in città. Ovviamente la qualità dell'aria. La percezione di un buonumore diffuso. La discesa del numero delle visite e dei ricoveri per malattie cardiovascolari, polmonari e non solo. Il numero di biciclette, che andrebbero registrate, rispetto a quello degli abitanti.



CICLO L'HUB

www.ciclohuh.it

VISIONE

1. Sperimentare a partire dalla circonvallazione della 94 (col passare del tempo allargandosi) una zona vietata alle macchine ad uso privato.
2. Predisporre parcheggi custoditi nelle fermate di interscambio metro-treno e ai capolinea della metro con abbonamenti mensili a prezzi calmierati.
3. Istituire una circonvallazione/bike line a scorrimento veloce tra quella della 90 e quella del 29 vietata alle macchine.
4. Bandi dedicati al mondo della bicicletta per promuovere azioni di bicibus per le scuole elementari e medie.

PROGETTI

- I punti 1, 2, 3 sono progetti che prevedono un'azione diretta dell'ente pubblico, la nostra realtà sarebbe a disposizione per la promozione dei servizi sia tramite social che direttamente con i clienti.
- La nostra realtà si può proporre come promotrice della costruzione di una rete sul territorio (scuola, associazionismo, municipio, polizia municipale) per l'attivazione di bicibus.

INDICATORI

1. Giornate di monitoraggio della frequenza di utilizzo della bicicletta e di diminuzione del traffico nelle zone limitrofe.
2. Monitoraggio del numero di abbonati.
3. Numero scuole che hanno attivato bicibus, numero reti coinvolte nella promozione del bicibus.



VISIONE

1. Centro storico completamente chiuso al traffico automobilistico/motoristico
2. Mobilità integrata treno/bici/metro
3. Infrastrutture ciclabili incluse piste ciclabili che colleghino tutta la città sin dagli snodi periferici (e.g. parcheggio di Lampugnano)
4. Rastrelliere attrezzate per parcheggio biciclette incluse di tools per la manutenzione base
5. Potenziamento infrastruttura ciclabile separata dalla carreggiata per rendere più agevole commuting e servizi di delivery basati su cargo bikes
6. Mezzo di delivery standard dal magazzino a casa --> Cargo e-bike

PROGETTI

1. Riqualificazione aree urbane prive di infrastrutture ciclabili (Comune di Milano)
2. Accordi tra aziende e produttori per soluzioni di BIKE2WORK
3. Incentivi BIKE2WORK (Comune di Milano, Regione Lombardia)
4. Accordi tra aziende di logistica (e.g. Amazon) con produttori per delivery con cargo e-bike
5. Recupero di telai/biciclette muscolari e trasformazione in e-bike per uso urbano

INDICATORI

1. Km di piste ciclabili.
2. Numero di commuter urbani.
3. Utilizzo bicicletta pro-capite (km/mese).
4. Penetrazione della bici (attiva) vs popolazione.
5. Numero di incidenti stradali.
6. Spese mediche per malattie cardiovascolari.
7. Livello di PM10 in città.
8. Numero di consegne in bici vs numero di consegne totali.
9. Spese di manutenzione manto stradale.



URBAN BIKE MESSENGERS

www.urbanbm.it

VISIONE

Un'importante e radicale comunicazione da parte del comune verso i cittadini per spiegare i benefici dell'utilizzo della bici come mezzo di trasporto, di sviluppo, di modello di sostenibilità.

Agevolazioni per aziende che favoriscono lo spostamento in bici dei propri dipendenti.

Città zona 30 con precedenza a pedoni e ciclisti rispetto ai mezzi motorizzati.

Investimenti strutturali per favorire una logistica sostenibile che permetta di sviluppare e implementare la ciclabilità di Milano.

PROGETTI

- Favorire la mobilità dolce a svantaggio di quella motorizzata.
- Creazione di aree sicure per il parcheggio delle bici.
- Sviluppo del noleggio di bici cargo.
- Incentivi per acquisti di bici.
- Sgravi fiscali per chi sceglie la bici come mezzo di trasporto.
- Aumento sensibile delle aree pedonali.
- Zona 30 in tutta la città.
- Formare le forze di Polizia per tutelare le utenze deboli della strada.
- Tolleranza zero contro l'abuso delle auto, della sosta selvaggia.
- Obbligatorietà di togliere parcheggi alle auto a favore di parcheggi per bici.
- Penalizzare l'utilizzo dell'auto privata.
- Fare campagne di sensibilizzazione nelle scuole primarie per l'utilizzo delle bici.

INDICATORI

Arrivare nel minor tempo possibile al 50% di persone che si muovono in bici rispetto a quelle che si muovono in auto. Scoraggiare l'utilizzo delle auto per spostamenti brevi aumentando e migliorando servizi pubblici e di mezzi in sharing. La riduzione drastica del numero di vittime di incidenti stradali, la riduzione drastica di patologie legate all'inquinamento atmosferico, la diminuzione di spazio occupato dalle auto private.



IRD SQUADRA CORSE

www.ird-squadracorse.com

VISIONE

Gli italiani e i milanesi, si muovono solo se li tocchi nel portafoglio. Sgravi fiscali o buoni sconto per chi va in bicicletta.

PROGETTI

Rimettere in uso il Velodromo Vigorelli.

INDICATORI

Basta che solo uno dismetta l'automobile per la bicicletta, e abbiamo già vinto. La qualità viene di conseguenza. Se vogliamo proprio usare dei numeri, sarebbe soddisfacente un 30% in più di utilizzatori attivi della bicicletta, ad arrivare al 2027.





VISIONE

Tre cose per Milano in bicicletta:

- Strade più sicure: piste ciclabili e strade 30 da realizzare, percorsi sicuri casa - scuola.
- Multe e controlli per chi non rispetta la velocità e i parcheggi.
- Incentivare il commercio di prossimità e uso di cargo bike per il commercio e le consegne.

Credo che i cittadini di Milano siano molto propensi all'uso della bicicletta ma allo stesso tempo molto scoraggiati dal rischio concreto che corrono ogni giorno a causa della velocità delle auto e della promiscuità. Ci vuole un po' di coraggio e determinazione (anche a costo di essere impopolari) per creare una vera rete di piste ciclabili.

PROGETTI

- Il Comune di Milano potrebbe proseguire con la realizzazione di piste ciclabili annunciate a maggio 2020 (realizzata solo quella di Buenos Aires) e iniziare con la realizzazione di piste ciclabili anche a costo di limitare i parcheggi o renderli a pagamento. In molte città d'Europa funziona già così;
- Limitare la velocità in prossimità di scuole e rendere i controlli effettivi.
- Incentivare il commercio di prossimità e dare incentivi a chi preferisce la bici all'auto.
- Introdurre un incentivo per i dipendenti delle aziende che usano la bici per andare al lavoro.

INDICATORI

- Km di nuove piste ciclabili prodotte
- Numero di bici in circolazione/giorno
- Riduzione Co2
- Quantità di merci trasportate su bici e non su mezzi inquinanti

Oltre a questo non saprei.

MIRAGGIO

www.facebook.com/OfficinaBicicletteOrtles

VISIONE

Una visione per il futuro può avere senso solo se migliora la vita dei cittadini nel suo insieme. L'equazione + bici = + benessere è tutta da dimostrare. Una proposta potrebbe essere: istituire una tassa di circolazione sulle bici, i cui fondi andrebbero a favore del trasporto pubblico. Inoltre disporre anche l'assicurazione obbligatoria.

PROGETTI

Rigoroso rispetto del codice della strada: auto in sosta doppia fila, sulle ciclabili etc. non serve altro che l'applicazione delle regole che già ci sono.

INDICATORI

N° bici in circolazione, n° furti bici, n° incidenti, con le targhe si risolve facilmente tutto.





VISIONE

Piano serio di mobilità sostenibile che sappia integrare trasporto pubblico (sia urbano che extraurbano) con i mezzi privati in chiave di sostenibilità (quindi privilegiando mezzi elettrici e penalizzando moto e auto a combustibile fossile). In questa chiave maggiore spazio alla ciclabilità in sicurezza. Incentivazione dei sistemi di sharing mobility con qualsiasi mezzo, dal monopattino alla bicicletta all'auto elettrica in una logica di integrazione dei mezzi. Coinvolgimento dei mobility manager delle aziende per concordare l'integrazione dei piani di mobilità aziendale. Revisione anche della logistica commerciale a favore di mezzi più sostenibili con punti di interscambio ai bordi del comune che trasferiscano le merci a mezzi più leggeri e sostenibili per l'interno. Il tutto da effettuare sulla base di un'analisi precisa ed efficace dei flussi di movimento interni ed esterni alla città con i vari mezzi.

PROGETTI

Momenti di confronto e dibattito sull'evoluzione del trasporto a Milano, coinvolgendo amministrazione comunale, enti istituzionali, commercianti, aziende private.

INDICATORI

Riduzione del numero di mezzi privati in circolazione all'interno del Comune di Milano.

Riduzione effettiva dei tempi di trasferimento interni per i cittadini: inizialmente sugli assi di maggior spostamento per poi passare agli altri.

Aumento degli utilizzatori di mezzi sostenibili (scooter, monopattini, biciclette, trasporto pubblico).

FUCINE VULCANO

www.fucinevulcano.org

VISIONE

Aumentare e migliorare le piste ciclabili, implementare più servizi di sharing, dare incentivi per l'uso e la manutenzione delle biciclette.

PROGETTI

Vorremmo organizzare ulteriori ciclo-tours per sensibilizzare la cittadinanza e le istituzioni sulla percorribilità ciclabile e sulla vivibilità urbana in bici.

INDICATORI

I fattori secondo noi da tenere sotto controllo per una misurazione oggettiva del successo degli obiettivi su scritti dovrebbero comprendere: i chilometri di piste ciclabili a Milano, il numero di ciclisti che transitano ogni giorno sulle ciclovie principali ed avere un sistema di segnalazione cittadino o un'app o un sito che permettano alla cittadinanza di avvisare se qualcosa non funziona, se c'è qualche problema o se semplicemente è possibile migliorare la situazione attuale.





VISIONE

È il momento delle scelte di campo, come fatto da molte altre città del mondo: Milano ha il pubblico giusto per stare dalla parte della bellezza, senza indugi e senza troppi “servilismi” ai commercianti e residenti poco illuminati e retrogradi. I cambiamenti creano anche disagi e mugugni, occorre una visione più moderna e un pochino più coraggiosa dei timidi segnali visti finora, altrimenti non diventeremo mai una città d'avanguardia sul fronte del vivere meglio.

PROGETTI

Costruzione di molte piste ciclabili, VERE e separate in sicurezza delle sedi stradali per auto.

NON SOLO poche strisce che poi vengono spesso disattese e quasi mai controllate con sanzioni!

Le vere piste ciclabili presenti in tutte le città più vivibili d'Europa e non solo, semplicemente togliendo parcheggi e spazi alle auto. Un Sindaco autorevole coglie il momento favorevole e fa scelte nette per le quali sarà riconosciuto e ricordato anche in futuro. A cascata tutti gli abitanti e turisti ne trarranno benefici, in salute, benessere e bellezza. Ed in poco tempo anche benefici economici, con più attenzione ai negozi ed esercizi locali raggiungibili in bici anziché ai centri commerciali raggiungibili in auto.

INDICATORI

Meno traffico privato, meno ingressi in città rilevati poiché si scoraggiano gli arrivi in auto con la diminuzione dei parcheggi e le sanzioni divieti di sosta. Con le piste ciclabili separate si incoraggia l'uso in sicurezza delle biciclette di intere famiglie per i movimenti quotidiani.

Milano dovrebbe diventare “faro” per la mobilità sostenibile in Italia, e non farsi superare da altre città minori. Sarebbe un'occasione sprecata accontentarsi di sensazioni o timidi segnali: dovrebbero invece arrivare invasioni di pacifici cittadini che non ne possono più delle auto!



I LOVE AMATORI

www.facebook.com/iloveamatori

VISIONE

Milano con una viabilità dedicata ed esclusiva alle bici e mobilità leggera (monopattini, skate, bici, ebike).

PROGETTI

Se non sono possibili delle ciclabili decenti, vedrei bene delle vie completamente ciclopedonali, anche poche ma tutte collegate intorno alla città, per poterla attraversare incontrando poche auto.

INDICATORI

Numero di bike-commuters che attraversano la città per andare a lavorare.

Preso una via dedicata al "progetto", contare con telecamere dedicate l'afflusso di ciclisti.

Quantitativamente si potrebbe pensare ad una percentuale da incrementare in relazione al quartiere "pilota" coinvolto.





CARGO BIKE TRIKEGO

www.trikego.com

VISIONE

Maggior numero di percorsi ciclabili in prossimità delle scuole e delle vie commerciali - Manutenzione costante delle piste ciclabili (ciclo-pedonali) - Rimozione delle barriere architettoniche per facilitare l'accesso delle cargo bike sulle piste ciclabili.

PROGETTI

Estensione delle aree ciclo-pedonali nei pressi delle scuole e delle vie commerciali (restrizioni all'uso dei veicoli a motore privati) - Incentivi economici comunali per l'acquisto di mezzi a pedali (muscolari ed elettrici).





VISIONE

Ci vorranno anni e molto giudizio per renderla tale, serve l'impegno di tutti per poter riscrivere l'urbanistica di una città a misura di automobile.

Ampliare la rete di piste ciclabili non è sufficiente, serve rendere Milano a portata di ciclista: occorrono numerosi interventi sia a livello architettonico sia a livello amministrativo ma soprattutto scolastico, atti a sensibilizzare e formare le nuove generazioni di ciclisti e automobilisti.

L'educazione stradale in primis, la segnaletica e le strutture apposite e i dovuti controlli su strada sono solo i primi accorgimenti da adottare per raggiungere l'obiettivo.

PROGETTI

- Sicuramente bisogna intervenire a livello urbanistico con giudizio per poter ampliare la rete di piste ciclabili.
- Riduzione netta dei veicoli a motore sulle strade cittadine ottimizzando e ampliando la fruibilità dei mezzi pubblici per ridurre il numero di veicoli a motore presenti sulle strade.
- Sensibilizzazione fin dalle scuole primarie e promozione dell'uso della bicicletta in città, educando al codice della strada i futuri ciclisti.
- Revisioni patenti B ogni 2/3 anni per tutti gli automobilisti e maggior controllo delle autorizzazioni alla guida + diminuzione età massima per poter guidare una autovettura.
- Aumentare le zone pedonali e a traffico limitato sia in centro città che in zone di movida.
- Costituire una segnaletica ad hoc per coloro che usufruiscono delle piste ciclabili.
- Sensibilizzazione e formazione dei Vigili Urbani sui pericoli che corre un ciclista in città.

INDICATORI

- Livello smog in città in diminuzione = aria più sana.
- Numero di automobili/automobilisti che cala = meno incidenti.
- Numero di ciclisti e utilizzatori di piste ciclabili che aumenta.
- Pericolosità nel circolare in bici a Milano che diminuisce.
- Inquinamento acustico in diminuzione.
- Aumento spazi verdi in città.
- Aumento spazi pubblici dedicati alla manutenzione delle bici.
- Aumento eventi dedicati al mondo delle due ruote.



VISIONE

Sogniamo una Milano in cui non ci si debba più stupire di vedere genitori che trasportano bambini sui seggiolini o in cargobike, coppie che pedalano in tandem, anziani che pedalano su una Graziella, di vedere signore che fanno acquisti in bicicletta per le vie dello shopping, ciclovaghiatori che attraversano le strade della città, ciclofattorini che consegnano merce con speciali biciclette da carico. Sogniamo una Milano in cui il passaggio e l'avvistamento di questa eterogenea tribù di ciclisti sia ordinaria amministrazione.

VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO URBANO TRAMITE LA BICICLETTA

Sogniamo una Milano che riconosca nella bici lo strumento ideale per valorizzare e far ri-scoprire la Bellezza e la varietà del suo patrimonio artistico e culturale, per scoprire luoghi, quartieri e le storie legate ad essi che altrimenti resterebbero preclusi alla nostra conoscenza.

Sogniamo una Milano che grazie alla bicicletta riesca ad offrire un'immagine completamente diversa della città e che sfati quel mito della città povera di attrattive e bellezza.

Sogniamo una Milano in cui chi ci vive non la percepisca più come la città del solo lavoro, della produttività, dei ritmi lavorativi ossessivi, in cui non si consideri la città come un luogo dove svolgere soltanto le attività che ci danno immediato profitto e dal quale fuggire alla prima occasione utile.

Sogniamo una Milano in cui è bello starci ed è bello ritornarci, in cui si possano vivere le emozioni di un viaggio semplicemente allontanandosi nel raggio di pochi chilometri da casa pedalando sulla propria bicicletta.

MILANO CAPITALE DELLE BICICLETTE

Sogniamo una Milano che dopo aver ricevuto l'appellativo di "Capitale morale", di "Capitale della Moda e del Design", venga definita la "capitale italiana delle biciclette". Perché in fondo cosa c'è di più di moda (una moda che vince la prova del tempo e delle epoche), di più design, di più morale ed etica della bicicletta?

VISIONE, COERENZA

Sogniamo una Milano che abbia una visione coerente del modello di città al quale vuole ambire, che sappia raccontare la sua visione, spiegarne i motivi e i benefici dell'attuazione di questa visione.

Sogniamo una Milano in cui le azioni intraprese dall'amministrazione comunale siano coerenti con le sue visioni, che non ci si sforzi di accontentare tutti e non scontentare nessuno.

Sogniamo una Milano in cui questa visione trovi riscontro nei bilanci e negli stanziamenti di fondi per progetti volti alla sua concreta attuazione.

PROGETTI

CAMPAGNE DI COMUNICAZIONI ED EVENTI

Prendendo spunto da altre municipalità nazionali e europee (Bolzano e Monaco di Baviera in primis), bisogna investire in una massiva campagna di comunicazione che abbia l'obiettivo di raccontare la visione della città, spiegando in modo opportuno che una città a misura di bici e di persone è a vantaggio di tutti; la campagna di comunicazione dovrebbe puntare ad ottenere un cambio di percezione sui ciclisti urbani e sulla mobilità in bicicletta.

Oltre alla comunicazione sotto forma di pubblicità e materiale informativo, bisogna creare iniziative che puntino al coinvolgimento delle persone (cicloraduni, contest fotografici, iniziative giocose), creare iniziative per aiutare le persone a usare meno l'auto (ad esempio, giornate di prova di cargo bike, uso di tandem per insegnare alle persone a non avere paura del traffico e a stare correttamente in strada). Teatro ideale di questi eventi sono le piazze pedonalizzate o che hanno visto interventi di riqualificazione tramite l'urbanismo tattico.

CITTÀ ACCESSIBILE PER TUTTI

Tutte le infrastrutture ciclabili esistenti e quelle di futura costruzione vanno testate per essere percorribili e accessibili con rimorchi, tandem, cargo e handbike.

Il Comune dovrebbe prendere in carico il lavoro di

segnalazione e mappatura iniziato dall'iniziativa "nata dal basso" #disincastraMI (<https://www.facebook.com/groups/554074492229430>) e lavorare per la risoluzione delle criticità già individuate.

MESSA IN SICUREZZA DELLE STRADE, LOTTA ALLA VELOCITÀ E AL RUMORE

- Introduzione del limite di velocità a 30 km/h nella maggior parte delle strade urbane ad eccezione delle circonvallazioni nelle quali deve essere prevista una infrastruttura ciclabile separata rispetto al traffico veicolare motorizzato.
- Incremento dell'utilizzo dei nuovi provvedimenti del Codice della Strada per favorire la sicurezza ciclabile quali "corsie ciclabili", "corsie ciclabili per doppio senso ciclabile", "zone scolastiche" e "strade urbane ciclabili (E-bis)".
- Riduzione dei "posti auto pericolosi" ovvero quelli in prossimità di curve, incroci, strisce pedonali, marciapiedi, tramite infrastrutture leggere tipo marciapiedi allargati, archetti, piccole aiuole.
- Tolleranza zero su sosta in doppia fila, parcheggi sui marciapiedi o su piste ciclabili.
- Seguire l'esempio della Francia e provvedere alla sperimentazione di autovelox acustici contro l'eccessivo rumore di auto e moto."

INDICATORI

Sul fronte della misurazione, si può fare riferimento agli indicatori individuati da FIAB tramite l'iniziativa ComuniCiclabili che consentono una valutazione delle misure messe in atto per migliorare la ciclabilità del territorio sotto esame.

Milano è stata recentemente insignita della bandiera gialla di ComuniCiclabili ricevendo un punteggio di 2 bike smile su 5 dunque ancora molto resta da fare per raggiungere parametri di eccellenza come ci si aspetterebbe da una città come Milano.

Tra i parametri individuati da FIAB, a nostro avviso, i più importanti sono:

- diminuzione del tasso di motorizzazione (numero auto per abitante)
- diminuzione degli incidenti su strada
- aumento numero dei ciclisti e pedoni su strada
- aumento posti bici
- aumento dei mq di aree pedonali
- aumento di piazze riqualificate tramite meccanismi di urbanismo tattico



VISIONE

Sogniamo una Milano in cui nessun luogo sembri così lontano o la cui strada sembri così impervia o pericolosa per essere raggiunto in bicicletta, in cui ci sia sempre un modo sicuro per andare e tornare la sera da un teatro, da un cinema, da un museo, da un concerto.

Sogniamo una Milano in cui si possano raggiungere i luoghi della cultura e i parchi della città in bicicletta tramite itinerari ben segnalati e protetti in modo da poter essere percorsi in sicurezza da adulti, anziani, bambini e disabili.

Sogniamo una Milano che adotti tutte le contromisure possibili affinché gli utenti motorizzati non abbiano la possibilità di nuocere all'utenza debole, in cui non sia tollerato chi mette a repentaglio la vita di ciclisti e pedoni con la velocità, con quella che viene impropriamente definita "guida sportiva" ma che in realtà è solo una "guida criminale".

Sogniamo una città in cui non sia più tollerata la doppia fila e il parcheggio su marciapiedi o aiuole, in cui l'infrastruttura ciclabile sia percepita come tale e che non venga costantemente invasa dalla sosta abusiva di auto e camion.

Sogniamo una Milano in cui vi sia la consapevolezza che ogni posto auto sia spazio sottratto alla collettività e che si lavori sempre più per restituire questo spazio alla comunità trasformandolo in luoghi di aggregazione e socialità.

Sogniamo una Milano che consideri la bicicletta come fondamentale strumento di inclusione e coesione sociale, come strumento per avvicinare le persone, per farle sentire parte di una comunità attiva, il cui benessere dipende dal benessere altrui e in cui ci si senta strettamente connessi gli uni agli altri.

Sogniamo una Milano che combatta attivamente la disgregazione sociale che si è perpetrata nel corso degli ultimi decenni, che svolga iniziative per ritrovare coesione utilizzando gli spazi pubblici restituiti alla comunità (ottenendo il duplice effetto di rendere evidente lo scopo di interventi di pedonalizzazione e di urbanismo tattico).

Sogniamo una Milano in cui chi si muove in bicicletta non

venga considerato un folle, un nullafacente o un perdigiorno o in cui venga percepito come un intralcio.

Sogniamo una Milano in cui venga riconosciuto il valore a chi può e decide di fare una scelta di mobilità più consapevole e sostenibile, a chi sceglie di diminuire il suo impatto ambientale, a chi sceglie di non possedere un'auto o a chi ne limita fortemente l'uso in città utilizzando al suo posto una bicicletta.

PROGETTI

ARMONIZZAZIONE DELLA RETE CICLABILE

È necessario un serio lavoro di armonizzazione e messa in sicurezza dei percorsi ciclabili, valorizzando i segmenti esistenti (ad es. riasfaltatura della ciclabile che costeggia il Parco Sempione) e sviluppandone di nuovi al fine di realizzare itinerari continuativi e sicuri che interconnettono i vari quartieri della città e i punti di interesse nevralgici quali parcheggi di interscambio, poli universitari, scuole, urban center ma anche luoghi della cultura quali musei, cinema, teatri e sale da concerto.

Nello studio della rete ciclabile, Milano non può limitarsi a ragionare nei confini urbani ma deve pensare sempre più in termini di Città Metropolitana sviluppando itinerari che interconnettono l'hinterland con il centro città integrandosi dunque ad eventuali itinerari esistenti nei comuni limitrofi. Al fine di migliorare la comunicazione dell'esistenza di questa infrastruttura e facilitarne la fruizione da parte della cittadinanza, si dovrebbe proporre la rete ciclabile sotto forma di "Bicipolitana" prendendo ispirazione da quanto fatto nel comune di Segrate o a Pesaro. Tramite la "marchiatura" dei vari itinerari ciclabili con un numero e un colore e installando segnaletica verticale dedicata si aiutano le persone a muoversi in lungo e in largo sulla rete ciclabile della città. Si potrebbe anche offrire l'indicazione dei tempi di percorrenza di alcune tratte della rete sfruttando il lavoro svolto da Legambiente con il progetto "GuidaMI".

INCENTIVO AL BIKE2WORK, AL BIKE2SHOP E AL BIKE4FUN

Attivazione di politiche di incentivo all'uso della bici sia per chi si reca al lavoro (bike2work), per chi effettua shopping (bike2shop) in negozi di Milano (commercio di prossimità) prendendo ispirazione dai progetti già esistenti e utilizzati con successo in altre città italiane (ad es. PinBike).

Sviluppo di un'offerta organica di incentivi sotto forma di sconti e agevolazioni per chi si reca nei luoghi della cultura in bici. In particolare, il Comune dovrebbe fare in modo che ogni luogo della cultura (teatri, cinema, musei, etc) sia dotato di servizi che incentivino il raggiungimento di questi luoghi in bicicletta garantendo servizi rivolti ai ciclisti quali rastrelliere, ai guardaroba magari con il deposito gratuito del casco.

Creazione di eventi di esplorazione urbana in bicicletta alla scoperta dei vari quartieri di Milano o dei parchi urbani (AbbracciaMI).

INDICATORI

A parte tutti gli indicatori identificati da FIAB tramite l'iniziativa ComuniCiclabili (Milano deve incrementare il suo punteggio dagli attuali 2 "bike smile" a 4 almeno), come parametro per valutare il reale impegno dell'amministrazione, il budget stanziato per progetti di miglioramento della mobilità leggera deve raddoppiare se non triplicare rispetto agli anni precedenti. Come ha infatti affermato l'urbanista Brent Toderian "The truth about a city's aspirations isn't found in its vision. It's found in its budget."

Infine, il Comune dovrebbe introdurre come strumento di monitoraggio del benessere comune l'indice FIL ovvero Felicità Interna Lorda, basato su parametri come qualità dell'aria, salute dei cittadini, istruzione e ricchezza di rapporti sociali.





ASD CASSINIS CYCLING TEAM

VISIONE

1. Città dotata di un centro ampio (aria C) e nuclei periferici caratterizzati da dinamiche di aggregazione (piazze, giardini, chiese, oratori, servizi di ristorazione) totalmente pedonali e ciclabili.
2. Piste ciclabili di collegamento delle principali aree della "movida" (Navigli, Isola, Porta Venezia, San Marco, Porta Romana, City Life...).
3. Messa a punto di una rete ciclabile per ogni istituto scolastico/universitario studiando le aree di provenienza principale degli studenti.
4. Città intransigente rispetto alle violazioni degli automobilisti e finalizzazione di parte degli introiti alle politiche per la mobilità dolce e condivisa.
5. Città a ridotta congestione e occupazione degli spazi da parte delle automobili, favorendo l'incontro tra domanda e offerta dei box mediante idonee politiche fiscali per acquirente e venditore.
6. Città capace di guidare e imporre alle aziende con sede operativa sul territorio, l'assunzione di politiche a favore del ricorso a mezzi pubblici e bicicletta per il trasferimento casa-lavoro.
7. Incremento bike sharing.
8. Miglioramento snodi intermodali (es. punti di interscambio ferro-gomma-bici).
9. Polizia urbana che svolge programmi di controllo rispetto alle dinamiche di furto riconosciute che investono i mezzi privati dei ciclisti.
10. Sviluppo della filiera di recupero delle bici usate o abbandonate nell'ottica dei principi dell'economia circolare e al recupero della materia prima.
11. Sviluppo APP su territorio della Città Metropolitana di Milano con identificazione piste ciclabili, caratteristiche, punti intermodali, parcheggi, punti manutenzione, stazioni di ricarica, etc.
12. Sistema ferroviario regionale totalmente integrato con la bicicletta e dotato di spazi appositi. Incremento posti bici in treno, possibilità di trasporto bici su tutti i treni.
13. Incremento dei km di piste ciclabili (fino a 2500 km di ciclabili protette in città). Treno più bici da tutti i

capoluoghi di provincia della Lombardia a Milano e da tutte le città dell'hinterland.

14. Autostrade per biciclette lungo i Navigli e tutti i principali assi viari della provincia di Milano.
15. Posteggi custoditi per biciclette in tutte le STAZIONI ferroviarie di Milano.
16. Ciclabili con fondo ben mantenuto, illuminazione sufficiente a garantire la sicurezza, presenza di punti di SOS meccanica (es. stazioni pompaggio etc.).

PROGETTI

- Ampliare le aree individuate come oggetto di rimozione forzata delle automobili in violazione dei divieti di sosta.
- Indirizzare l'azione della polizia locale sulle violazioni che intralciano l'agevole uso delle biciclette, la sicurezza dei ciclisti, la vigilanza sulle bici nelle aree di sosta pubblica, specie presso i parcheggi di collegamento con il trasporto pubblico locale, le aree di vendita dei mezzi rubati.
- Sviluppo di un accordo di collaborazione con i mobility manager delle aziende con sede operativa in città allo scopo di condividere obiettivi e sistemi premianti per i lavoratori che si spostano in bici non solo nella tratta casa-lavoro ma anche nel resto delle attività.
- Stabilire un obiettivo di spostamento dei dipendenti pubblici dalla mobilità privata alla bicicletta o alla mobilità integrata bici+tpl nello spostamento casa-lavoro.
- Incentivare le aziende che adottano programmi di bike to work.
- Stabilire riconoscimenti in termini di riduzione di costi di servizi pubblici, voucher per controlli meccanici delle biciclette o per prevenzione medica, ai lavoratori o cittadini che attestano con apposite app il ricorso all'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti sul territorio regionale.
- Realizzare nelle principali stazioni ferroviarie parcheggi sicuri per le bici e concordare con Regione l'incremento delle carrozze dei treni regionali destinati al trasporto delle bici.
- Destinare parte dei controvalori a maggiore percorrenza alle bici.

-
- Trasformare in senso unico con corsia per bici le arterie minori nelle aree a buona domanda di circolazione ciclabile.
 - Prevedere sistemi di supporto allo sviluppo delle attività di rottamazione, recupero e sistemazione di bici usate e relativo mercato di vendita.
 - Incrementare il costo della sosta auto in città per i non residenti.
 - Usare questi fondi per incentivare uso bici.
 - Chiudere alcuni assi viari nord sud ed est ovest alle macchine e riservarli alle bici, dedicare una circonvallazione alle biciclette.
 - Digitalizzare e rendere fruibili tutti i percorsi ciclabili e relativi servizi in Milano e città metropolitana.
 - Creare cartellonistica, segnavie, indicazione dei parcheggi.
 - Consentire alle bici di percorrere in senso inverso le strade a senso unico.

INDICATORI

- Passaggi ciclisti su piste ciclabili su strada.
- Utilizzo della bici (km/giorno), differenziato per macrocategorie di finalità (lavoro, famiglia, sport, ...), dei cittadini milanesi che ambiscono a ricevere i benefit proposti.
- Utilizzo sistemi di bike sharing.
- Esigenze degli utilizzatori dei mezzi del bike sharing comunale.
- Vendite biciclette.
- Denunce di furti.
- Riduzione del traffico automobilistico a campione.
- Misurare numero km percorsi quotidianamente.





VISIONE

È ormai evidente che i cambiamenti climatici siano un elemento costante della nostra quotidianità e che questi esigono azioni concrete e immediate. Lo sviluppo di una mobilità sostenibile soprattutto in una città come Milano, che possiede molte caratteristiche favorevoli, è l'obiettivo da raggiungere. Limitare l'uso di auto, favorire l'utilizzo delle bici in città per uso personale e professionale è il minimo che si possa fare per il futuro di Milano.

In una frase: rendere la città più amabile per i suoi abitanti.

PROGETTI

Incentivare tutte le attività commerciali ad attivare una mobilità sostenibile, incentivare l'utilizzo della bici creando piste ciclabili, rastrelliere adatte anche a bici cargo, sviluppare maggiormente il commuting e il noleggio anche di bici cargo, educare bambini e studenti all'utilizzo della bici e implementare piste ciclabili e rastrelliere per raggiungere gli istituti scolastici, la promozione di assicurazioni che tutelino il ciclista e il suo mezzo, scongiurare l'abbandono dei mezzi in bike sharing per la città, regolamentare maggiormente l'utilizzo dei monopattini elettrici. Sostenere le attività produttive e commerciali che promuovono il settore. Incentivare anche un utilizzo dell'auto privata a km/mese.

Alcuni esempi concreti da realizzare:

- Riduzione dei parcheggi per i mezzi inquinanti (anche piccoli numeri, strada per strada) a favore di parcheggi per mezzi non inquinanti (bici, cargo bike, monopattini) migliorando di fatto la capacità complessiva di poter parcheggiare a Milano —> 'n° bici/monopattini invece di 1 posto auto'.
- Spazi per le persone del quartiere: aree giochi per i bambini, aree di riposo, agricoltura urbana...
- Spazi esterni per bar e ristoranti ('dehors') con aree per il parcheggio dei clienti con mezzi non inquinanti.
- Rinforzare il concetto della città da 15 minuti con delle Zona 30 in ogni 'mini quartiere': collegamenti 'in sicurezza' tra le principali piazze, attività e punti d'interesse (scuole, ospedali, mercati...).
- Realizzazione di parcheggi custoditi per le bici presso le stazioni principali (treno e metro) con area riparazione e servizio di noleggio.
- Prezzi agevolati per i lavoratori di consegne (bici e cargo bike).

INDICATORI

Valutazioni da parte delle comunità (scolastiche, dei vari municipi, commerciali) della mobilità sostenibile sia in termini qualitativi che quantitativi. Partecipazione ad eventi mirati e censimento delle nuove piste ciclabili. Il conteggio degli accessi di automobili all'interno dell'area B e C di Milano.

