



**VERBALE N. 30 DELLA SEDUTA DI CONSIGLIO DI MUNICIPIO 7 DEL 2 OTTOBRE 2017**

Il Consiglio di Municipio 7, regolarmente convocato con lettera del 26 settembre 2017 PG 429021/2017 - si è riunito in seduta di 1° Convocazione presso la sua sede in Cascina Monastero – Via Anselmo da Baggio n. 55 alle ore 20:00 del **2 OTTOBRE 2017** per lo svolgimento dell'ordine del giorno di cui alla susseguente pagina 2.

Presiede il Presidente **Norma IANNACONE** ed assiste il Direttore dell'Area Municipio 7 Gabriella Della Valle.

All'appello dei 30 Consiglieri eletti, sono risultati:

Presenti il Presidente del Municipio **Marco BESTETTI** e i seguenti n. 28 Consiglieri:

AFRUNE Andrea, BERETTA Barbara, BERETTA Daniele, BOATI Lorenzo, CAINERI Marco, CASCIANO Christian, CIFALÀ Rosario, COLOMBO Matteo, COSCELLI Enea, DEL DUCA Josephine, GHILARDI Ernestina, GIANI PENNATI Francesco, IANNACONE Norma, IANNICELLI Mario, MAIANDI Emilio, MAIETTA Massimo, MERENDA Esmeralda, MOCCIA Walter, MOSCHEO Mario, NANNI Stefano, RIVA Martina, SALINARI Antonio, SANTONASTASO Luigi, VASSALLO Franco, VECCHIO Tiziana, VINCENZI Piercarlo, VITA Francesca, ZACCHETTI Lorenzo.

Assenti giustificati i seguenti n. 2 Consiglieri: BOTTELLI Federico, SCIURBA Manuel.

Il Presidente, alle **ore 20:28** accertata la presenza di n. 28 Consiglieri, oltre che del Presidente Bestetti, dichiara aperta la seduta.

Alla riunione hanno assistito n. 5 persone circa.

Esaurita, come risulta da quanto esposto nel verbale, la trattazione degli argomenti iscritti all'Ordine del Giorno, il Presidente del Consiglio, alle ore 22:00 del 2 ottobre 2017 dichiara chiusa la seduta.



Milano



Comune  
di Milano

**VERBALE N. 30 DELLA SEDUTA DI CONSIGLIO DI MUNICIPIO 7 DEL 2 OTTOBRE 2017**

**ORDINE DEL GIORNO**

N°	OGGETTO
1.	Comunicazioni del Presidente
2.	P.U.M.S. (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile). Osservazioni del Municipio 7 – Immediatamente eseguibile

**TRATTAZIONE**

<b>OGGETTO N. 1:</b>	Comunicazioni del Presidente
----------------------	------------------------------

Iannacone – esprime solidarietà a Bestetti per i fatti subiti Venerdì scorso;

Beretta D. – per le questioni urgenti, le interpellanze devono essere trattate subito; sul tema Piazza D’Armi tutti sanno tutto, tranne ufficialmente il Municipio 7;

Iannacone – sulla interpellanza urgente del Consigliere Beretta D. precisa che non è ancora stata data risposta per permettere al Presidente Bestetti, all’Ass. Vecchio ed al Presidente della Commissione Speciale Santonastaso, di formulare una risposta completa; sarà data nella prossima seduta di Consiglio di Municipio;

Santonastaso – ribadisce di non avere ancora potuto visionare il documento relativo alla Piazza D’Armi; ha formalmente chiesto di acquisirlo con Richiesta di Accesso Atti; sottolinea che da un po’ di mesi ci si dimentica di essere in sede politica; prova ne sia che il documento protocollato il 30/08, non è ancora stato trattato in Commissione;

Zacchetti – interviene sull’Ordine dei Lavori, rivolgendo i complimenti a Santonastaso per il suo richiamo al rispetto delle regole, che troppe volte non vengono rispettate; sottolinea la gravità del fatto che si da scarsa considerazione ai lavori di questo Municipio; invita a calendarizzare la sua Interrogazione;

Iannacone – nomina scrutatori i Consiglieri: **Casciano, Colombo e Vita** – supplente **Maietta**.

Milano



Comune  
di Milano

VERBALE N. 30 DELLA SEDUTA DI CONSIGLIO DI MUNICIPIO 7 DEL 2 OTTOBRE 2017

TRATTAZIONE

<b>2</b>	P.U.M.S. (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile). Osservazioni del Municipio 7 – Immediatamente eseguibile
----------	---

Iannacone – Illustra il documento allegato **A** al presente verbale;

Coscelli – Chiede espressamente una relazione sui lavori della Commissione;

Afrune – Risponde a Coscelli spiegando i lavori della Commissione, che si sono svolti in più sedute, per un totale di 5 ore di trattazione;

Iannacone – presenta suo emendamento allegato **B** al presente verbale e dichiara di aver ricevuto altro emendamento dall'Assessore Ghilardi, allegato **C** al presente verbale;

Coscelli – Interviene sottolineando che si sarebbe aspettato più puntualità ed approfondimento da parte di Afrune nella spiegazione del lavoro della Commissione. Auspicava più condivisione ma, alla fine, c'è stata chiusura completa;

Iannacone – Interviene sottolineando che ha partecipato all'intero svolgimento del lavoro in Commissione e spiega in modo più dettagliato il percorso svolto nelle 5 ore;

Boati – Riconosce l'impegno di Afrune e sottolinea che è stato invitato a presentare proposte; sottolinea che molte cose nel documento come minoranza le voterebbero a favore, per questo motivo chiede la votazione per punti separati; infine dichiara che la minoranza non presenterà emendamenti;

Moscheo – Ha partecipato a tutte le sedute di commissione ed ha presentato delle osservazioni; si aspettava che anche tutti gli altri Consiglieri facessero altrettanto; è contrario alla votazione per punti separati;

Beretta D. – Condivide intervento Boati e precisa anch'egli che su alcuni punti concorda; si unisce a Boati con la richiesta di votazione separata;



Milano



Comune  
di Milano

**VERBALE N. 30 DELLA SEDUTA DI CONSIGLIO DI MUNICIPIO 7 DEL 2 OTTOBRE 2017**

Zacchetti – Concorda quasi su tutto ciò che ha dichiarato Beretta D.; precisa che a suo parere l'orientamento della maggioranza è chiarissimo; il lavoro in Commissione è stato sicuramente sopra il livello medio e la linea politica della maggioranza è palesemente in opposizione al Comune Centrale; ribadisce la necessità di votazione per punti separati;

Afrune – Pone alcune precisazioni di carattere politico, legate alla proposta formulata dall'Amministrazione Centrale;

Il Presidente, in assenza di osservazioni, pone in votazione la proposta Boati, di votazione per punti separati, che viene **respinta** con:

astenuti:	//	
favorevoli:	10	
contrari:	19	Afrune – Beretta B. – Bestetti – Casciano – Cifalà – Colombo – Ghilardi – Giani Pennati – Iannacone – Maiandi – Maietta – Moccia – Moscheo – Nanni – Salinari – Santonastaso – Vassallo – Vecchio – Vincenzi

Iannacone – come dichiarato in precedenza segnala 2 emendamenti; 1 aggiuntivo e 1 modificativo; spiega il suo emendamento;

Zacchetti – Visto il diniego sulla votazione per punti, non prosegue la discussione e dichiara di abbandonare l'aula;

Boati – dichiara che il suo gruppo non parteciperà all'intera trattazione; sottolinea la necessità della presenza di un Tecnico dell'Amministrazione Centrale durante i lavori di Commissione;

Alle ore 21,40 escono: Boati, Caineri, Coscelli, Del Duca, Iannicelli, Merenda e Zacchetti, quindi 22 presenti.

Bestetti – risponde a tutti gli interventi precedenti, precisando che non sono pervenute osservazioni dalla minoranza;

Beretta D. – DDV – Sicuramente quella impegnata dall'Amministrazione è una cifra importante; occorrerebbe analizzare il quadro temporale d'applicazione; spalmato su 7 anni il marketing potrebbe dare risultati più tangibili; si asterrà;

Milano



Comune  
di Milano

**VERBALE N. 30 DELLA SEDUTA DI CONSIGLIO DI MUNICIPIO 7 DEL 2 OTTOBRE 2017**

Riva – DDV – Occorre capire che questo fondo è stato istituito per sensibilizzare la gente all'uso della bicicletta; deve cambiare la mentalità delle persone; propone votazione per punti separati senza discussione;

Il Presidente, in assenza di osservazioni, pone in votazione la proposta Riva, di votazione per punti separati senza discussione, che viene **respinta** con:

astenuti:	1	Ghilardi
favorevoli:	4	Iannacone – Maietta – Riva - Vincenzi
contrari:	15	Afrune – Beretta B. – Bestetti – Casciano – Cifalà – Colombo — Giani Pennati – Maiandi – Moccia – Moscheo – Nanni – Salinari – Santonastaso – Vassallo – Vecchio

Non partecipano al voto: Beretta D.– Vita.

Iannacone – in assenza di osservazioni, pone in votazione il suo emendamento, che viene **approvato** con:

astenuti:	2	Beretta D. – Vita
favorevoli:	19	
contrari:	1	Riva

Iannacone – pone in discussione l'emendamento Ghilardi

Ass. Ghilardi – Spiega il suo emendamento

Il Presidente Iannacone, in assenza di osservazioni, pone in votazione l'emendamento Ghilardi, che viene **approvato** con:

astenuti:	2	Beretta D. – Vita
favorevoli:	18	
contrari:	1	Riva

Il Consigliere Nanni non partecipa al voto.

Milano



Comune  
di Milano

**VERBALE N. 30 DELLA SEDUTA DI CONSIGLIO DI MUNICIPIO 7 DEL 2 OTTOBRE 2017**

Iannacone – apre la discussione sul documento così come emendato;

Beretta D. – DDV – dichiara che il suo gruppo si asterrà, per i motivi sopra descritti;

Il Presidente, in assenza di osservazioni, pone in votazione il documento, così come emendato, che viene **approvato** con:

astenuti:	2	Beretta D. – Vita
favorevoli:	19	
contrari:	1	Riva

Il Presidente, in assenza di altre osservazioni, pone in votazione l'immediata eseguibilità che viene **approvata** con:

astenuti:	//	
favorevoli:	19	
contrari:	3	Beretta D. – Riva – Vita

Esauriti gli argomenti iscritti all'Ordine del Giorno, il Presidente del Consiglio, alle **ore 22:00** dichiara chiusa la seduta.

Si dà atto che la documentazione integrale della discussione svolta nella seduta di cui al presente verbale, è reperibile presso l'Area Municipio 7 sotto forma di registrazione in formato digitale, quale documento amministrativo, ai sensi dell'art. 22 – 1° comma lett. d) della Legge n. 241 del 7 agosto 1990 e successive modifiche e integrazioni.

IL DIRETTORE DELL'AREA  
(Gabiella DELLA VALLE)

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO  
(Norma IANNACONE)

**ALLEGATI**

<b>A</b>	Documento di cui al punto 2 O.D.G.;
<b>B</b>	Emendamento Iannacone al punto 2 O.D.G.;
<b>C</b>	Emendamento Ghilardi al punto 2 O.D.G.;

LA

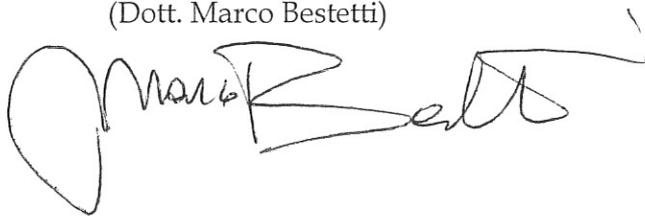
PROPOSTA DI DELIBERAZIONE  
DA SOTTOPORRE ALL'ESAME  
DEL CONSIGLIO MUNICIPALE

- OGGETTO -

P.U.M.S. (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile). Osservazioni del Municipio 7 -  
Immediatamente eseguibile

Il provvedimento non comporta spesa.

di iniziativa del Presidente di Municipio  
(Dott. Marco Bestetti)



## MUNICIPIO 7

### IL CONSIGLIO DI MUNICIPIO 7

#### Premesso che:

- Il Consiglio Comunale nella seduta dell'8 giugno 2017, con deliberazione n. 13/2017 ha adottato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile redatto ai sensi dell'art. 22 della legge n. 340 del 24.11.2000, comprendente l'insieme organico dei progetti di breve-medio periodo degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città;
- Prima dell'approvazione definitiva il Piano è sottoposto per 60 giorni alle osservazioni di cittadini, enti e associazioni al fine di permettere a tutti gli interessati di partecipare alla sua redazione;
- In data 29/08/2017 l'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità ha chiesto a ciascun Municipio di inviare le proprie osservazioni, da presentare entro il termine perentorio delle ore 12.00 del 9.10.2017;

#### Considerato che:

- La Commissione n.5 Sicurezza, Mobilità e Trasporti, nelle riunioni dell'8, 20, 21 e 25 settembre ha esaminato i documenti allegati al Piano;
- In esito ai lavori sono state elaborate le osservazioni allegate, che fanno parte integrante della presente proposta di deliberazione;

#### Visti:

- il D.Lgs. n. 267 del 18.08.2000;
- lo Statuto del Comune di Milano;
- gli artt. 18, 22 e 33 del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano;
- il parere di regolarità tecnica e di legittimità espresso dal Dirigente competente ai sensi dell'art. 33 comma 1 del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano;

#### Atteso che:

- si ravvisano i termini per dichiarare la presente proposta di deliberazione immediatamente eseguibile, ai sensi e per gli effetti dell'art. 33 comma 6 del Regolamento dei Municipi, per presentare in tempo utile le allegate osservazioni;

### DELIBERA

1. di approvare e trasmettere le osservazioni di cui all'allegato parte integrante e sostanziale della presente deliberazione all'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità, secondo le modalità richieste;
2. di dichiarare con separata e distinta votazione la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 33 comma 6 del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano.

## IL CONSIGLIO DI MUNICIPIO 7

### Premesso che:

- Il Consiglio Comunale nella seduta dell'8 giugno 2017, con deliberazione n. 13/2017 ha adottato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile redatto ai sensi dell'art. 22 della legge n. 340 del 24.11.2000, comprendente l'insieme organico dei progetti di breve-medio periodo degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città;
- Prima dell'approvazione definitiva il Piano è sottoposto per 60 giorni alle osservazioni di cittadini, enti e associazioni al fine di permettere a tutti gli interessati di partecipare alla sua redazione;
- In data 29/08/2017 l'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità ha chiesto a ciascun Municipio di inviare le proprie osservazioni, da presentare entro il termine perentorio delle ore 12.00 del 9.10.2017;

### Considerato che:

- La Commissione n.5 Sicurezza, Mobilità e Trasporti, nelle riunioni dell'8, 20, 21 e 25 settembre ha esaminato i documenti allegati al Piano;
- In esito ai lavori sono state elaborate le osservazioni allegate, che fanno parte integrante della presente proposta di deliberazione;

### Visti:

- il D.Lgs. n. 267 del 18.08.2000;
- lo Statuto del Comune di Milano;
- gli artt. 18, 22 e 33 del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano;
- il parere di regolarità tecnica e di legittimità espresso dal Dirigente competente ai sensi dell'art. 33 comma 1 del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano;

### Atteso che:

- si ravvisano i termini per dichiarare la presente proposta di deliberazione immediatamente eseguibile, ai sensi e per gli effetti dell'art. 33 comma 6 del Regolamento dei Municipi, per presentare in tempo utile le allegate osservazioni;

### DELIBERA

1. di approvare e trasmettere le osservazioni di cui all'allegato parte integrante e sostanziale della presente deliberazione all'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità, secondo le modalità richieste;
2. di dichiarare con separata e distinta votazione la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 33 comma 6 del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano.

### Osservazione n. 1

Documento: Documento di piano

Capitolo: 7

Pagina: 253

#### Testo da eliminare:

Il PUMS ha valutato le differenti possibili alternative di sviluppo del pricing della circolazione attuato attraverso Area C, verificandone punti di forza e criticità e valutando i possibili livelli di integrazione di questa azione di piano con le altre politiche di pricing e di regolamentazione della sosta e della circolazione. In sintesi, le principali opzioni considerate, descritte in maggior dettaglio al capitolo 7, hanno riguardato:

- 1 l'estensione territoriale dell'area sottoposta a provvedimento di pricing della circolazione;
- 2 la creazione di due ZTL concentriche con applicazione di una tariffa al transito da ogni cordone di confine;
- 3 la variazione dei livelli tariffari applicati.

#### Motivazioni:

Siamo assolutamente contrari al principio dell'applicazione di una tassa per circolare in automobile tanto più se non viene fornita una adeguata alternativa quale può essere una reale ed efficiente rete di Tpl. Inoltre la attuale Area C non ha prodotto significativi benefici in termini di minore inquinamento e di conseguenza non vi è giustificazione nell'ampliamento.

---

### Osservazione n. 2

Documento: Documento di piano

Capitolo: 7.1.1

Pagina: 119

Testo da inserire: (dopo la frase "la riqualificazione della metrotranvia Milano – Desio – Seregno25")

Per le linee notturne:

- Il prolungamento della linea Notturna M1 a Muggiano

#### Motivazioni:

Ad oggi la linea Notturna M1 ferma al Quartiere degli Olmi così che i residenti del quartiere Muggiano sono costretti a proseguire a piedi per raggiungere le proprie abitazioni.

---

### Osservazione n. 3

**Documento:** Documento di piano

**Capitolo:** 7.4.1.1

**Pagina:** 249

**Testo da inserire:** (alla fine del capitolo)

Realizzazione nuovi parcheggi sotterranei a rotazione lungo la Cerchia Filoviaria per trasferire nel sottosuolo i posti auto oggi presenti in superficie,

**Motivazioni:**

Questo permetterebbe l'aumento del numero delle corsie di marcia e consentirebbe la realizzazione di corsie riservate per il TPL laddove assenti velocizzando la mobilità pubblica e privata.

---

#### **Osservazione n. 4**

**Documento:** Documento di piano

**Capitolo:** 7.4.1.1

**Pagina:** 248

**Testo da eliminare:**

anche la sosta di moto e ciclomotori dovrà essere progressivamente sottoposta a forme [...] di regolazione e controllo, utilizzando le modalità rese possibili dalla moderna tecnologia e in funzione della parallela evoluzione normativa senza prevedere forme di pagamento, almeno fino al 2024.

**Motivazioni:**

Riteniamo che vada incentivato l'acquisto di moto e ciclomotori in quanto mezzi meno inquinanti e che per loro stessa natura non generano traffico.

---

#### **Osservazione n. 5**

**Documento:** Documento di piano

**Capitolo:** 7.4.1.1

**Pagina:** 248

**Testo da eliminare:**

- la sosta residenziale deve vedere una forma di garanzia tendenzialmente decrescente con il crescere del numero dei veicoli per nucleo familiare. Qualora si optasse per una tariffazione di tale componente, si dovranno individuare forme di compensazione tra l'eventuale tariffazione della sosta residenziale, a partire dal secondo veicolo per nucleo familiare, individuabili in una corrispondente scontistica per l'acquisto di titoli di

### Osservazione n. 1

**Documento:** Documento di piano

**Capitolo:** 7

**Pagina:** 253

**Testo da eliminare:**

Il PUMS ha valutato le differenti possibili alternative di sviluppo del pricing della circolazione attuato attraverso Area C, verificandone punti di forza e criticità e valutando i possibili livelli di integrazione di questa azione di piano con le altre politiche di pricing e di regolamentazione della sosta e della circolazione. In sintesi, le principali opzioni considerate, descritte in maggior dettaglio al capitolo 7, hanno riguardato:

- ▢ l'estensione territoriale dell'area sottoposta a provvedimento di pricing della circolazione;
- ▢ la creazione di due ZTL concentriche con applicazione di una tariffa al transito da ogni cordone di confine;
- ▢ la variazione dei livelli tariffari applicati.

**Motivazioni:**

Siamo assolutamente contrari al principio dell'applicazione di una tassa per circolare in automobile tanto più se non viene fornita una adeguata alternativa quale può essere una reale ed efficiente rete di Tpl. Inoltre la attuale Area C non ha prodotto significativi benefici in termini di minore inquinamento e di conseguenza non vi è giustificazione nell'ampliamento.

---

### Osservazione n. 2

**Documento:** Documento di piano

**Capitolo:** 7.1.1

**Pagina:** 119

**Testo da inserire:** (dopo la frase "la riqualificazione della metrotranvia Milano – Desio – Seregno25")

Per le linee notturne:

- Il prolungamento della linea Notturna M1 a Muggiano

**Motivazioni:**

Ad oggi la linea Notturna M1 ferma al Quartiere degli Olmi così che i residenti del quartiere Muggiano sono costretti a proseguire a piedi per raggiungere le proprie abitazioni.

---

### Osservazione n. 3

abbonamento annuale al trasporto pubblico o eventuali crediti di mobilità per altre forme di mobilità sostenibile;

- i permessi per i residenti sono rilasciati a titolo gratuito per la prima auto del nucleo familiare, mentre per le auto successive i permessi [...] saranno concessi gratuitamente all'aumentare del rapporto tra auto e patenti nel medesimo nucleo familiare, comunque non superiore al numero delle patenti; [...]

**Motivazioni:**

La sosta residenziale va tutelata e garantita, laddove risulta strettamente necessario (ad esempio sugli assi delle linee metropolitane), anche per i nuclei familiari che dispongono di più veicoli senza che questo sia una condizione discriminante.

---

**Osservazione n. 6**

**Documento:** Documento di piano

**Capitolo:** 6.2.7.2

**Pagina:** 107

**Testo da inserire:** (dopo la frase "il recupero degli spazi [...] occupazioni di suolo per locali pubblici, edicole, chioschi.")

L'eventuale riduzione dell'attuale offerta di sosta regolare e di quella irregolare ma tollerata e consolidata (es: quella sotto i filari alberati) deve sempre prevedere contestuali interventi compensativi di pari entità nelle immediate vicinanze.

**Motivazioni:**

Qualsiasi intervento atto ad eliminare parcheggi deve sempre essere accompagnato da un intervento compensativo in quanto attualmente la domanda di stalli per la sosta è superiore all'offerta.

---

**Osservazione n. 7**

**Documento:** Documento di piano

**Capitolo:** 7.4.1.2

**Pagina:** 250

**Testo da inserire:** (dopo la frase "Altrettanto importante, al tal fine, è anche l'indicazione dell'estensione delle linee urbane ai comuni di prima cintura")

In occasione degli eventi sportivi e musicali allo Stadio Meazza, predisporre il parcheggio realizzato per i Mondiali di calcio "Italia 90", situato in Via Novara, per la sosta delle auto e dei pullman provenienti da fuori Milano dal quadrante nord-ovest (Tangenziale Ovest e autostrada A4), prevedendo un collegamento di TPL diretto (stile "navetta") con lo Stadio stesso in entrambe le

direzioni, al fine di ridurre il traffico, la sosta irregolare e l'inquinamento nel quartiere di San Siro limitrofo allo stadio.

**Motivazioni:**

La soluzione permetterebbe, oltre all'ottimizzazione di spazi già esistenti, di fornire un servizio ai fruitori dell'impianto sportivo e allo stesso tempo tutelare i residenti delle vie limitrofe.

---

**Osservazione n. 8**

**Documento:** Documento di piano

**Capitolo:** 7.4.1.1

**Pagina:** 248

**Testo da eliminare:**

Saranno inoltre rafforzate le iniziative finalizzate a ridurre la presenza di sosta irregolare soprattutto sui marciapiedi, a difesa degli spazi pedonali. Contestualmente dovrà essere incentivata l'offerta di parcheggi per moto tramite convenzioni con autorimesse, anche private, che possono ottimizzare la gestione degli spazi dedicando spazi non utilizzabili dalle auto.

**Testo da inserire:** (in sostituzione del testo da eliminare)

Saranno inoltre sensibilmente incrementati gli stalli gratuiti di sosta per i motoveicoli. Solo una consistente predisposizione di spazi regolari di sosta per tali mezzi di trasporto – oggi pressoché assenti rispetto al reale utilizzo di questi mezzi – potrebbe determinare una riduzione della relativa sosta sul marciapiede, con eventuale sanzione in caso di inosservanza delle norme.

**Motivazioni:**

Riteniamo che vada incentivato l'acquisto di moto e ciclomotori in quanto mezzi meno inquinanti e che per loro stessa natura non generano traffico.

---

**Osservazione n. 9**

**Documento:** Documento di piano

**Capitolo:** 6.2.8.1

**Pagina:** 109

**Testo da inserire:** (dopo la frase "l'utilizzo mirato di tecnologie [...] in ogni ambito.")

- Abbandonare il nuovo sistema di accertamento della sosta irregolare con i dispositivi di rilevazione con fotografia senza rilascio dell'avviso sul parabrezza, o quantomeno non addebitare il costo di Euro 11,00 di notifica.

**Motivazioni:**

abbonamento annuale al trasporto pubblico o eventuali crediti di mobilità per altre forme di mobilità sostenibile;

- i permessi per i residenti sono rilasciati a titolo gratuito per la prima auto del nucleo familiare, mentre per le auto successive i permessi [...] saranno concessi gratuitamente all'aumentare del rapporto tra auto e patenti nel medesimo nucleo familiare, comunque non superiore al numero delle patenti; [...]

#### **Motivazioni:**

La sosta residenziale va tutelata e garantita, laddove risulta strettamente necessario (ad esempio sugli assi delle linee metropolitane), anche per i nuclei familiari che dispongono di più veicoli senza che questo sia una condizione discriminante.

---

#### **Osservazione n. 6**

**Documento:** Documento di piano

**Capitolo:** 6.2.7.2

**Pagina:** 107

**Testo da inserire:** (dopo la frase "il recupero degli spazi [...] occupazioni di suolo per locali pubblici, edicole, chioschi.")

L'eventuale riduzione dell'attuale offerta di sosta regolare e di quella irregolare ma tollerata e consolidata (es: quella sotto i filari alberati) deve sempre prevedere contestuali interventi compensativi di pari entità nelle immediate vicinanze.

#### **Motivazioni:**

Qualsiasi intervento atto ad eliminare parcheggi deve sempre essere accompagnato da un intervento compensativo in quanto attualmente la domanda di stalli per la sosta è superiore all'offerta.

---

#### **Osservazione n. 7**

**Documento:** Documento di piano

**Capitolo:** 7.4.1.2

**Pagina:** 250

**Testo da inserire:** (dopo la frase "Altrettanto importante, al tal fine, è anche l'indicazione dell'estensione delle linee urbane ai comuni di prima cintura")

In occasione degli eventi sportivi e musicali allo Stadio Meazza, predisporre il parcheggio realizzato per i Mondiali di calcio "Italia 90", situato in Via Novara, per la sosta delle auto e dei pullman provenienti da fuori Milano dal quadrante nord-ovest (Tangenziale Ovest e autostrada A4), prevedendo un collegamento di TPL diretto (stile "navetta") con lo Stadio stesso in entrambe le

Rilasciando l'avviso sul parabrezza, il trasgressore viene incentivato a pagare la sanzione immediatamente, consentendo al cittadino di risparmiare i costi di notifica e riducendo per il Comune il rischio di evasione. Utilizzando invece i dispositivi di accertamento senza avviso, il trasgressore viene chiamato a pagare obbligatoriamente anche i costi di notifica, aumentando il rischio di evasione.

---

### **Osservazione n. 10**

Documento: Documento di piano

Capitolo: 7.3.1.5

Pagina: 199

#### **Testo da sostituire:**

Il Comune di Milano, in accordo con il territorio del Municipio 7, potrà realizzare un ampliamento degli spazi a fruizione pedonale delle vie Belfiore e Marghera.

**Testo da inserire:** (in sostituzione del testo da eliminare)

Il Comune di Milano potrà valutare di realizzare un ampliamento degli spazi a fruizione pedonale delle vie Belfiore e Marghera solo in accordo con il Municipio 7

#### **Motivazioni:**

"in accordo con il territorio del Municipio 7" è una locuzione il cui significato risulta poco chiaro.

---

### **Osservazione n. 11**

Documento: Documento di piano

Capitolo: 7.3.2

Pagina: 211

#### **Testo da sostituire:**

decade la previsione di realizzare due nuove infrastrutture stradali in corrispondenza della caserma Santa Barbara e del Trotter poiché le stesse erano parte di un asse tangenziale nord-sud, che in gran parte è già stato realizzato ricorrendo ad interventi di riqualificazione stradale. Inoltre:

- poiché lo sbocco del tunnel di San Siro (via Patroclo) è stato realizzato ad ovest del Trotter, risulterebbe costosa e di complessa realizzazione la prevista connessione sotterranea in corrispondenza di via Harar, anche per le interferenze con il manufatto della M5, La riqualificazione del tracciato è tuttavia perseguibile mediante interventi di parziale ridisegno delle geometrie stradali realizzabili in ragione dell'ampia disponibilità di spazi, con interventi altrettanto efficaci - in particolare le intersezioni Diomede/Sant'Elia e Ippodromo/Patroclo - ma economicamente più vantaggiosi;
- la continuità viabilistica tra via San Giusto verso via Bisceglie/cavalcavia Giordani è funzionalmente ed efficacemente assicurata attraverso via Cardinal Tosi/via Olivieri, quest'ultima a due corsie per senso di marcia;

**Testo da inserire:** (in sostituzione del testo da eliminare)

decade la previsione di realizzare due nuove infrastrutture stradali in corrispondenza del Trotter poiché la stessa era parte di un asse tangenziale nord-sud, che in gran parte è già stato realizzato ricorrendo ad interventi di riqualificazione stradale. Inoltre:

- poiché lo sbocco del tunnel di San Siro (via Patroclo) è stato realizzato ad ovest del Trotter, risulterebbe costosa e di complessa realizzazione la prevista connessione sotterranea in corrispondenza di via Harar, anche per le interferenze con il manufatto della M5. La riqualificazione del tracciato è tuttavia perseguibile mediante interventi di parziale ridisegno delle geometrie stradali realizzabili in ragione dell'ampia disponibilità di spazi, con interventi altrettanto efficaci - in particolare le intersezioni Diomede/Sant'Elia e Ippodromo/Patroclo - ma economicamente più vantaggiosi;

**Motivazioni:**

Il Municipio 7 ritiene indispensabile il collegamento della Via Cardinal Tosi con la Via Domokos.

---

### **Osservazione n. 12**

**Documento:** Documento di piano

**Capitolo:** 7.1.1

**Pagina:** 119

**Testo da inserire:** (dopo la frase "la realizzazione della linea M4 Linate – Forlanini - San Cristoforo - quest'ultima attesa nella seconda metà del periodo dell'orizzonte di Piano")

Per le linee di superficie:

- Il prolungamento della linea 80 verso Figino/Molino Dorino (e viceversa) per tutte le corse durante tutta la giornata.
- il ripristino del percorso integrale della linea 63 Olmi-De Angeli (e viceversa) per tutte le corse durante tutta la giornata.
- la deviazione della linea 64 dentro il quartiere di Quarto Cagnino collegando Via San Giusto e Piazza Sant'Elena.
- il prolungamento della linea 49 per dotare di adeguato servizio il grosso insediamento residenziale di Via Pompeo Marchesi civ. 54/56 di recente realizzazione.
- la realizzazione di una nuova fermata della linea 63 in Via Muggiano in prossimità del grande centro sportivo di nuova realizzazione.

**Motivazioni:**

Il Municipio 7 ritiene il potenziamento del Tpl in tutte le sue forme, ivi compreso quello di superficie, uno dei migliori incentivi ad una mobilità sostenibile.

---

### **Osservazione n. 13**

**Documento:** Documento di piano

Rilasciando l'avviso sul parabrezza, il trasgressore viene incentivato a pagare la sanzione immediatamente, consentendo al cittadino di risparmiare i costi di notifica e riducendo per il Comune il rischio di evasione. Utilizzando invece i dispositivi di accertamento senza avviso, il trasgressore viene chiamato a pagare obbligatoriamente anche i costi di notifica, aumentando il rischio di evasione.

---

### **Osservazione n. 10**

**Documento:** Documento di piano

**Capitolo:** 7.3.1.5

**Pagina:** 199

**Testo da sostituire:**

Il Comune di Milano, in accordo con il territorio del Municipio 7, potrà realizzare un ampliamento degli spazi a fruizione pedonale delle vie Belfiore e Marghera.

**Testo da inserire:** (in sostituzione del testo da eliminare)

il Comune di Milano potrà valutare di realizzare un ampliamento degli spazi a fruizione pedonale delle vie Belfiore e Marghera solo in accordo con il Municipio 7

**Motivazioni:**

“in accordo con il territorio del Municipio 7” è una locuzione il cui significato risulta poco chiaro.

---

### **Osservazione n. 11**

**Documento:** Documento di piano

**Capitolo:** 7.3.2

**Pagina:** 211

**Testo da sostituire:**

decade la previsione di realizzare due nuove infrastrutture stradali in corrispondenza della caserma Santa Barbara e del Trotter poiché le stesse erano parte di un asse tangenziale nord-sud, che in gran parte è già stato realizzato ricorrendo ad interventi di riqualificazione stradale. Inoltre:

- poiché lo sbocco del tunnel di San Siro (via Patroclo) è stato realizzato ad ovest del Trotter, risulterebbe costosa e di complessa realizzazione la prevista connessione sotterranea in corrispondenza di via Harar, anche per le interferenze con il manufatto della M5, La riqualificazione del tracciato è tuttavia perseguibile mediante interventi di parziale ridisegno delle geometrie stradali realizzabili in ragione dell'ampia disponibilità di spazi, con interventi altrettanto efficaci - in particolare le intersezioni Diomede/Sant'Elia e Ippodromo/Patroclo - ma economicamente più vantaggiosi;
- la continuità viabilistica tra via San Giusto verso via Bisceglie/cavalcavia Giordani è funzionalmente ed efficacemente assicurata attraverso via Cardinal Tosi/via Olivieri, quest'ultima a due corsie per senso di marcia;

Capitolo: 7.3.3

Pagina: 221

Testo da eliminare:

- sviluppare una rete di pompe pubbliche per consentire ai ciclisti di gonfiare autonomamente le camere d'aria delle ruote delle biciclette.

Motivazioni:

Riteniamo tale investimento inutile in quanto è prassi diffusa tra i ciclisti dotarsi di pompe da applicare al telaio delle stesse biciclette.

---

### Osservazione n. 14

Documento: Documento di piano

Capitolo: 7.3.3

Pagina: 221,222,223

Testo da eliminare:

- assegnare priorità di precedenza alle intersezioni e ridurre le intersezioni semaforizzate con le vie della rete locale, agevolando e limitando i tempi di attraversamento delle intersezioni complesse e semaforizzate;
- dare priorità al transito dei ciclisti nelle intersezioni semaforizzate, con la regolazione di onde verdi, l'anticipazione per i ciclisti della fase di luce verde;
- realizzare percorsi in sede propria o corsia riservata di sezione idonea a consentire il sorpasso agevole e sicuro tra ciclisti, limitando i rallentamenti e le fermate alle intersezioni semaforizzate;
- eliminare le situazioni di promiscuità con i pedoni e i veicoli ovunque queste creino condizioni precarie di sicurezza, minore efficienza e comfort degli spostamenti;
- costruire nuove passerelle, rampe, ponti e sottopassi ciclabili in corrispondenza di barriere infrastrutturali, agevolando – attraverso soluzioni risolutive – il superamento dei punti di criticità massima della rete;
- agevolare l'attraversamento delle strade per imboccare l'itinerario principale nella direzione desiderata;
- facilitare il superamento di ponti, passerelle e scalinate inserendo, laddove possibile, canaline specifiche per il trasporto a mano delle biciclette.

Nel resto della rete:

- consentire di seguire i tragitti più brevi per raggiungere gli itinerari principali, per esempio garantendo ai ciclisti la possibilità di percorrere le strade in entrambi i sensi di marcia, all'occorrenza mediante la realizzazione di tratti in corsia riservata o sede propria;
- creare by-pass per ciclisti laddove siano stati realizzati interventi di moderazione del traffico per gli altri utenti;
- mantenere il transito dei ciclisti laddove si provveda a limitare quello dei veicoli a motore;
- agevolare il superamento dei punti di criticità minima, come i passaggi stretti, i cordoli che impediscono o rendono difficoltoso il transito;

- favorire comportamenti corretti anche fornendo risposte nuove alle diffuse esigenze di maggiore praticità, per esempio introducendo attraversamenti ciclabili che consentano manovra prima non ammesse.

L'amministrazione ha il compito di adottare quei provvedimenti che aiutino la popolazione a superare i timori e le paure che frenano o inibiscono la disponibilità individuale all'uso frequente della bicicletta, vale a dire:

- aumentare lo spazio disponibile per i ciclisti, sia allargando le piste ciclabili che i percorsi pedonali e ciclabili laddove promiscui (e comunque preferendo, nel secondo caso, la separazione tra ciclisti e pedoni);
- moderare la velocità dei veicoli a motore lungo le strade dove si reputi più opportuna o sia obbligata la soluzione della promiscuità nel traffico tra veicoli a motore e ciclisti, onde ridurre la differenza di velocità tra gli uni e gli altri;
- limitare il traffico di veicoli a motore, riducendo il numero e la lunghezza complessiva di questi spostamenti;
- adottare provvedimenti di regolamentazione della circolazione che riducano l'accessibilità dei veicoli a motore a pochi aventi diritto, riducendo quindi le possibilità di conflitto e il rumore da traffico, che tolgono serenità negli spostamenti;
- ampliare la rete di percorsi protetti e dedicati e dando ad essa continuità, qualità e comfort, sia in sede propria che in corsia riservata ricavata dalla carreggiata o dal marciapiede;
- ridurre i rischi di conflitto in fase di apertura delle portiere dei veicoli;
- rendere più visibili gli attraversamenti ciclabili, per esempio grazie alla colorazione della pavimentazione; migliorando in generale la visibilità reciproca tra gli utenti, sia lungo i tracciati che in particolare alle intersezioni;
- estendere gli interventi di manutenzione della rete, eliminando o coprendo le rotaie fuori esercizio e dando complanarità alle pavimentazioni in pietra, oppure estendendo le superfici in conglomerato bituminoso;
- applicare soluzioni innovative (si veda paragrafo precedente rispetto alle attese modifiche legislative in materia), tra cui la linea di arresto avanzata, la svolta a sinistra in due tempi previo accostamento a destra, l'utilizzo di lanterne semaforiche dedicate ai ciclisti per consentire manovre di svolta specializzate;
- modificare l'assetto strutturale delle strade e delle intersezioni laddove la presenza del ciclista e degli altri veicoli a motore non sia compatibile, agendo di volta in volta con la soluzione tecnica più confacente al miglioramento della sicurezza e del senso di sicurezza percepito dagli utenti (vale a dire con interventi di separazione tra i flussi o con idonei provvedimenti di moderazione di velocità che garantiscano ugualmente l'obiettivo mantenendo la promiscuità).

#### **Motivazioni:**

La parte di testo della quale si richiede l'eliminazione specifica interventi che, a nostro avviso, andrebbero in maniera significativa a congestionare ulteriormente il traffico veicolare. Ottenendo peraltro il risultato opposto a quello sperato e verso il quale dovrebbe tendere il PUMS stesso, ovvero la diminuzione dell'inquinamento. Per quanto riguarda la colorazione dell'asfalto, questa viene giudicata da noi negativamente in quanto pericolosa in fase di arresto specialmente per chi percorre le strade con motocicli e ciclomotori. In conclusione non riteniamo che la via per l'incremento degli utilizzatori delle biciclette sia quella di vessare fino allo sfinimento i proprietari e gli utilizzatori di veicoli a motore.

### Capitolo: 7.3.3

Pagina: 221

#### Testo da eliminare:

- sviluppare una rete di pompe pubbliche per consentire ai ciclisti di gonfiare autonomamente le camere d'aria delle ruote delle biciclette.

#### Motivazioni:

Riteniamo tale investimento inutile in quanto è prassi diffusa tra i ciclisti dotarsi di pompe da applicare al telaio delle stesse biciclette.

---

### Osservazione n. 14

Documento: Documento di piano

Capitolo: 7.3.3

Pagina: 221,222,223

#### Testo da eliminare:

- ▢ assegnare priorità di precedenza alle intersezioni e ridurre le intersezioni semaforizzate con le vie della rete locale, agevolando e limitando i tempi di attraversamento delle intersezioni complesse e semaforizzate;
- ▢ dare priorità al transito dei ciclisti nelle intersezioni semaforizzate, con la regolazione di onde verdi, l'anticipazione per i ciclisti della fase di luce verde;
- ▢ realizzare percorsi in sede propria o corsia riservata di sezione idonea a consentire il sorpasso agevole e sicuro tra ciclisti, limitando i rallentamenti e le fermate alle intersezioni semaforizzate;
- ▢ eliminare le situazioni di promiscuità con i pedoni e i veicoli ovunque queste creino condizioni precarie di sicurezza, minore efficienza e comfort degli spostamenti;
- ▢ costruire nuove passerelle, rampe, ponti e sottopassi ciclabili in corrispondenza di barriere infrastrutturali, agevolando – attraverso soluzioni risolutive – il superamento dei punti di criticità massima della rete;
- ▢ agevolare l'attraversamento delle strade per imboccare l'itinerario principale nella direzione desiderata;
- ▢ facilitare il superamento di ponti, passerelle e scalinate inserendo, laddove possibile, canaline specifiche per il trasporto a mano delle biciclette.

#### Nel resto della rete:

- ▢ consentire di seguire i tragitti più brevi per raggiungere gli itinerari principali, per esempio garantendo ai ciclisti la possibilità di percorrere le strade in entrambi i sensi di marcia, all'occorrenza mediante la realizzazione di tratti in corsia riservata o sede propria;
- ▢ creare by-pass per ciclisti laddove siano stati realizzati interventi di moderazione del traffico per gli altri utenti;
- ▢ mantenere il transito dei ciclisti laddove si provveda a limitare quello dei veicoli a motore;
- ▢ agevolare il superamento dei punti di criticità minima, come i passaggi stretti, i cordoli che impediscono o rendono difficoltoso il transito;

Documento: Documento di piano

Capitolo: 7.3.3.1

Pagina: 227

Testo da eliminare:

Si potranno introdurre itinerari "a traffico ciclistico privilegiato", ovvero nell'ottica di garantire continuità, una composizione di interventi e discipline a "priorità ciclabile" avendo quindi a disposizione, oltre a piste ciclabili in struttura e segnaletica altri strumenti di regolazione quali, per esempio: percorsi ciclopedonali; Aree Pedonali, dove è concessa la circolazione delle biciclette; Zone 30, dove la moderazione della velocità deve garantire sicurezza; Zone a Traffico Limitato, dove, con opportuna limitazione della circolazione ai soli residenti ed aventi diritto, in numero comunque esiguo, la bicicletta deve trovare un percorso idoneo, fino alla realizzazione del senso di marcia opposto ciclabile, in assenza di separazione strutturale.

Motivazioni:

Non riteniamo che la via per l'incremento degli utilizzatori delle biciclette sia quella di vessare fino allo sfinimento i proprietari e gli utilizzatori di veicoli a motore.

---

### Osservazione n. 16

Documento: Documento di piano

Capitolo: 7.3.3.4

Pagina: 241,242

Testo da eliminare:

*LINEE STRATEGICHE*

Diffondere cultura e educazione vuol dire puntare l'attenzione sui benefici che si possono avere da un uso diffuso della bicicletta, benefici che valgono sia per il ciclista che per la città. La strategia di comunicazione passa attraverso una campagna di informazione alla cittadinanza e i contenuti, il linguaggio e i relativi canali di diffusione dei messaggi dovranno essere modulati in funzione del target di riferimento e della tipologia di spostamenti che si vogliono incentivare, come quelli casa-scuola e casa-lavoro.

Le azioni legate alla comunicazione e al marketing e un nuovo sistema di segnaletica devono far percepire che la mobilità ciclistica ha forte rilevanza nella pianificazione dei trasporti metropolitani ed è considerata al pari di altre modalità di spostamento: è necessario comunicare i cambiamenti in atto e una nuova visione di città che, attraverso una sinergia di azioni (moderazione del traffico, itinerari prioritari, sistemi pedonali), favorisca la sicurezza e incentivi tutti gli utenti, *individuando modalità di accorpamento*

*dei cartelli stradali, che evitino il fenomeno di eccesso di pali che caratterizza strade, piazze e marciapiedi.*

Il tema della comunicazione merita una analisi di benchmarking per individuare le migliori strategie possibili per favorire lo sviluppo delle azioni. I materiali di questo scenario:

- ▣ sviluppare una comunicazione forte e coordinata, all'interno della più ampia comunicazione occorrente per la mobilità urbana;
- ▣ realizzazione di un sistema di segnaletica dedicato, sulla base degli orientamenti indicati nel Documento di Piano del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica;
- ▣ sviluppare politiche di marketing sia all'interno della comunità urbana e dei pendolari sia verso i turisti, specialmente per invogliare cicloturisti di provenienza da quei Paesi che hanno già sviluppato attenzione a questa forma di turismo;
- ▣ lavorare intensamente sulla intermodalità con i gestori del TPL urbano e regionale affinché sia massimizzata la possibilità di trasporto della bici con adeguati spazi soprattutto nei nuovi convogli, e adeguata comunicazione segnaletica e informativa nelle stazioni;
- ▣ lavorare a fondo sulla educazione stradale delle giovani generazioni e quindi penetrare maggiormente nella scuola, accompagnando i docenti nei percorsi formativi con progetti dedicati; investire in essa adeguate risorse finanziarie attingendo direttamente dal fondo derivante dalle sanzioni stradali e altre risorse reperibili; l'attività va svolta da personale formato ad hoc sia in quanto educatori, sia con l'aiuto della Polizia Locale;
- ▣ sviluppare materiale comunicativo sui supporti tradizionali assieme ai supporti a tecnologia avanzata, sfruttando appieno le potenzialità che esse possono fornire;
- ▣ valorizzare l'iniziativa spontanea e associativa organizzata, capace di creare consenso e attrattività al modello di sviluppo della città ciclabile: cogliere nelle iniziative dei gruppi associativi le positività che sanno rappresentare: l'esempio eclatante è quello di "massa marmocchi", l'attività di accompagnamento a scuola dei bambini con la bicicletta coordinata da genitori e volontari, che ha ottenuto un grande successo di efficacia e visibilità comunicativa;
- ▣ eventi dedicati di varia natura, da quelli di massa come il Cyclopride<sup>65</sup> a eventi culturali, come conferenze in bicicletta per scoprire la città;
- ▣ massimizzare il rapporto con i mobility manager affinché pongano al centro delle loro azioni la valorizzazione della ciclabilità: questo sottoinsieme include fra gli ingredienti l'agevolazione all'uso di BikeMi, adeguati spazi protetti per il parcheggio bici in azienda, copertura assicurativa infortuni (l'Inail attualmente non copre l'infortunio in bici), incentivi di ordine economico se possibili; orientamento delle sponsorizzazioni a favore della città sui progetti che incentivino la bici.
- ▣ Tra le attività di comunicazione si annovera anche la redazione e pubblicazione di rapporti da pubblicare a cadenza regolare (con tempi da stabilire in relazione alla tipologia di informazione e allo strumento utilizzato a questo scopo), che riguardino per esempio il monitoraggio degli incidenti stradali, delle infrazioni al Codice della strada, della estensione e dell'analisi della qualità della rete, dell'andamento dei flussi di biciclette.

## SCENARIO DI RIFERIMENTO

Per la diffusione della cultura della mobilità ciclistica è fondamentale agire nelle e con le scuole, con forme di educazione ambientale e stradale, come dimostrano le azioni intraprese dall'amministrazione e dalle associazioni con i progetti di BiciBus e PediBus, Cyclopride, il progetto europeo Stars e il progetto #BICittadini, che ha compreso uscite sul territorio e corsi di ciclomeccanica per i bambini della scuola primaria e secondaria.

L'Amministrazione ha creato spazi di informazione sulla ciclabilità via internet e sui principali social media; cartografia dedicata e, in via sperimentale, i primi itinerari segnalati: Porta Romana – Lodi – Chiaravalle, Maciachini – Fermi – Affori, Sempione – Fiera Rho. Il tipo di segnale relativo è stato condiviso con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in conformità alle norme in materia.

Documento: Documento di piano

Capitolo: 7.3.3.1

Pagina: 227

Testo da eliminare:

Si potranno introdurre itinerari "a traffico ciclistico privilegiato", ovvero nell'ottica di garantire continuità, una composizione di interventi e discipline a "priorità ciclabile" avendo quindi a disposizione, oltre a piste ciclabili in struttura e segnaletica altri strumenti di regolazione quali, per esempio: percorsi ciclopedonali; Aree Pedonali, dove è concessa la circolazione delle biciclette; Zone 30, dove la moderazione della velocità deve garantire sicurezza; Zone a Traffico Limitato, dove, con opportuna limitazione della circolazione ai soli residenti ed aventi diritto, in numero comunque esiguo, la bicicletta deve trovare un percorso idoneo, fino alla realizzazione del senso di marcia opposto ciclabile, in assenza di separazione strutturale.

Motivazioni:

Non riteniamo che la via per l'incremento degli utilizzatori delle biciclette sia quella di vessare fino allo sfinimento i proprietari e gli utilizzatori di veicoli a motore.

---

### Osservazione n. 16

Documento: Documento di piano

Capitolo: 7.3.3.4

Pagina: 241,242

Testo da eliminare:

*LINEE STRATEGICHE*

Diffondere cultura e educazione vuol dire puntare l'attenzione sui benefici che si possono avere da un uso diffuso della bicicletta, benefici che valgono sia per il ciclista che per la città. La strategia di comunicazione passa attraverso una campagna di informazione alla cittadinanza e i contenuti, il linguaggio e i relativi canali di diffusione dei messaggi dovranno essere modulati in funzione del target di riferimento e della tipologia di spostamenti che si vogliono incentivare, come quelli casa-scuola e casa-lavoro.

Le azioni legate alla comunicazione e al marketing e un nuovo sistema di segnaletica devono far percepire che la mobilità ciclistica ha forte rilevanza nella pianificazione dei trasporti metropolitani ed è considerata al pari di altre modalità di spostamento: è necessario comunicare i cambiamenti in atto e una nuova visione di città che, attraverso una sinergia di azioni (moderazione del traffico, itinerari prioritari, sistemi pedonali), favorisca la sicurezza e incentivi tutti gli utenti, *individuando modalità di accorpamento*

*dei cartelli stradali, che evitino il fenomeno di eccesso di pali che caratterizza strade, piazze e marciapiedi.*

Il tema della comunicazione merita una analisi di benchmarking per individuare le migliori strategie possibili per favorire lo sviluppo delle azioni. I materiali di questo scenario:

## SCENARIO PUMS

È necessario produrre un'immagine coordinata del sistema complessivo della ciclabilità, composto da reti e servizi, che comprenda per esempio un logo, un sistema di segnaletica, manifesti, locandine e infografica. Tale immagine deve poi armonizzarsi alla segnaletica prevista dal codice della strada, affinché questa possa utilmente essere collocata sulla pubblica via.

### Motivazioni:

Consideriamo l'investimento di 3,5 milioni di euro (come da voi riportato a pagina 352 del Documento di piano) eccessivo e non prioritario.

---

### Osservazione n. 17

**Documento:** Documento di piano

**Capitolo:** 7.3.1.6

**Pagina:** 203

### Testo da eliminare:

- istituzione di Zone a Velocità Limitata;
- divieto di accesso permanente o temporaneo nella strada che dà accesso alla scuola (strade car free);
- individuazione, segnalazione e promozione dei percorsi casa scuola prioritari;
- promozione di misure volte alla incentivazione della mobilità attiva: pedibus, bicibus, ecc.
- promozione di misure volte allo sviluppo dell'autonomia dei movimenti.

### Motivazioni:

Riteniamo che possano essere messe in atto misure per incrementare la sicurezza degli utenti delle scuole senza limitare i veicoli a motore. In conclusione riteniamo anche che alcuni tra gli investimenti proposti (pedibus, bicibus e autonomia dei movimenti) non abbiano il giusto rapporto costi-benefici.

---

Milano



Comune di Milano

① ore 20,50  
GDV

ALLEGATO \_\_\_\_\_ AL VERBALE N. \_\_\_\_\_

Seduta del Consiglio Municipale 7 del \_\_\_\_\_

EMENDAMENTO PER IL PUNTO N. \_\_\_\_\_ iscritto all'O.d.G.

Municipio n.7

"B"

Presentato dal/i Consigliere/i NORMA IANNAcone

Gruppo FDI in data \_\_\_\_\_

Oggetto: OSSERVAZIONE N° 18 - MOTIVAZIONI  
MODIFICA

\*\*\*

Testo: L' INVESTIMENTO DI 3,5 MILIONI DI EURO (.....)  
DI SPESA PER IL MARKETING UTILE A  
PROMUOVERE L'USO DELLA BICICLETTA RIVOLTO AL  
96% DELLA POPOLAZIONE CHE NON LA PUÒ O NON  
LA VUOLE ~~USARE~~ UTILIZZARE, E' SENZA DUBBIO  
UN INSENSATO SPRECO DI SOLDI PUBBLICI,  
CHE POTREBBERO ESSERE STORNATI DAL  
PUMS E UTILIZZATI PER FINI PIÙ NOBILI.

Milano, \_\_\_\_\_

Firma/e

Riservato al Segretario Verbalizzante:

ACCOLTO / NON ACCOLTO: \_\_\_\_\_

VOTAZIONE (sì / no) \_\_\_\_\_ APPROVATO (sì / no) \_\_\_\_\_

inoltre essendo anche la bicicletta un veicolo  
deve attenersi al codice ed alle segnaletica  
statale come qualsiasi altro automezzo.

②  
0m  
20,55  
Gpv

In aggiunta alle motivazioni del Testo da eliminare  
del capitolo 4.3.3.1 pag. 228  
Osservazione 15

R. Ghilardi

Emendamento

u  
u

, inoltre essendo anche la bicicletta un veicolo  
debe attenersi al codice ed alla regolamentazione  
statale come ogni altro mezzo.

②  
014  
20.55  
GPN

In aggiunta alle motivazioni del Testo da eliminare  
del Capitolo 7.3.3.1 pag. 228

Osservazione 15

R. Ghislandi

Emendamento

, inoltre essendo anche la bicicletta un veicolo <sup>②</sup>  
deve attenersi al codice ed alla segnaletica <sup>ovv</sup>  
stradale come qualsiasi altro automezzo. <sup>20.55</sup>  
GPN

In aggiunta alle motivazioni del Testo da eliminare  
del capitolo 4.3.3.1 pag. 228  
Osservazione 15

R. Ghislandi

Emendamento

2