



**UNITÀ COORDINAMENTO MUNICIPIO 4
DOCUMENTO N. 23 DEL 12 OTTOBRE 2023**

ESTRATTO DEL VERBALE DELLA SEDUTA DEL CONSIGLIO DEL MUNICIPIO 4

OGGETTO: DOCUMENTO RELATIVO ALLA CICLABILITÀ NEL MUNICIPIO 4

Seduta pubblica del 12/10/2023

CONSIGLIERI/CONSIGLIERE IN CARICA

BIANCO STEFANO	Presidente Municipio
ALENI STEFANIA	Presidente Consiglio
ARENA FRANCESCO	PANDOLFINO GABRIELE
BARATELLI PAOLA	PAZZAGLIA CHIARA
BASSI PAOLO GUIDO	PEREGO GIACOMO
BIGATTI LOREDANA	PEPE GIUSEPPE PIETRO
BORGHI DAVIDE	POZZANI ROSA
BOSSI EMANUELA	ROBERTI SIMONE
CECCHETTO MASSIMILIANO ALESSANDRO	ROCCA DAVIDE
CORMIO MARCO	SCALFI MARGHERITA
DI MATTEO ALFONSO	SCHIAFFINO LAURA
FERRARI BARDILE DAVIDE	SCHIANNI MAURIZIO
FLORIO STEFANO	SCIASCIA BENEDETTA
MARI PIETRO	STEFANELLI TOMMASO
MARIANI GIANCARLO MARIA	STRANGI FABIO ROBERTO ALESSANDRO
MELLONI MARINA ROSA GIUSEPPINA	TURRONI ANNALISA
MISANI ANGELO MARIO	

Assiste alla seduta il Segretario verbalizzante Carmela Bagnato

Fatto eseguire l'appello nominale dal Segretario verbalizzante, il Presidente del Consiglio Marco Cormio accerta che risultano presenti all'appello n. 21 Consiglieri.
Assenti i Consiglieri: Aleni, Bassi, Bossi, Di Matteo, Mari, Mariani, Pepe, Roberti, Scalfi, Strangi.

Partecipa all'adunanza la Responsabile Unità Supporto Organi dott.ssa Carmela Bagnato.
Il Presidente, accertato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la seduta alle ore 19:06.



Votazione proposta documento

Il Presidente Cormio pone in votazione la proposta di documento in oggetto.

Al riscontro dei voti (scrutatori i consiglieri Sciascia, Borghi, Rocca), la votazione dà il seguente esito:

- presenti n. 19 Consiglieri
- favorevoli n. 14
- contrari n. 5 (Pandolfino, Pozzani, Rocca, Schiaffino, Schianni)
- astenuti n. 0
- assenti n. 12 (Aleni, Bassi, Bossi, Di Matteo, Ferrari Bardile, Mari, Mariani, Pazzaglia, Pepe, Roberti, Scalfi, Strangi)

Il Presidente del Consiglio di Municipio ne fa la proclamazione.



IL CONSIGLIO DI MUNICIPIO 4

PREMESSO CHE:

- a Milano nel 2022 abbiamo avuto 45 vittime per incidenti stradali di cui un terzo ha riguardato pedoni;
- da novembre 2022 si sono verificati ben 7 incidenti mortali che hanno coinvolto ciclisti;
- il settore dei trasporti è responsabile del 30% delle emissioni totali di anidride carbonica in Europa, di cui il 72% viene dal solo trasporto stradale;
- Milano, come membro della rete C40, ha fatto proprie le politiche della città a 15 minuti, approfondendo impegno per la costruzione di un tessuto urbano che veda organizzati in modo capillare servizi utili alle cittadine e ai cittadini;
- la mobilità sostenibile, nella definizione riportata nella strategia europea in materia di sviluppo sostenibile approvata nel 2006 dal Consiglio Europeo, ha l'obiettivo di garantire che i sistemi di trasporto corrispondano ai bisogni economici, sociali e ambientali della società, minimizzandone contemporaneamente le ripercussioni negative sull'economia, la società e l'ambiente;
- il surriscaldamento globale e l'emergenza climatica stanno avendo effetti importanti e critici nelle trasformazioni dei nostri territori e della nostra città;

CONSIDERATO CHE:

- il **Piano Aria Clima**, approvato con deliberazione n. 4 del 21 febbraio 2022, in funzione di rientrare nei valori limite delle concentrazioni degli inquinanti atmosferici PM10 e NOx (polveri sottili e ossidi di azoto) previsti dall'Unione Europea a tutela della salute pubblica, ridurre le emissioni di anidride carbonica del 45% al 2030, contribuire a contenere l'aumento locale della temperatura al 2050 entro i 2°C, all'obiettivo 2.1 prevede la riduzione netta della mobilità personale motorizzata a uso privato attraverso anche azioni che prevedano un sistema ciclabile diffuso e connesso all'interno di Milano e con i comuni della città metropolitana;
- il **PUMS**, approvato con deliberazione n. 38 del 12 novembre 2018, mira a guidare la città verso lo sviluppo di una mobilità a bassa impronta ecologica con obiettivi specifici tra cui **Mobilità sostenibile** e **Qualità ambientale**, con l'adozione del limite di velocità a 30 km/h a tutte le strade che non svolgono un ruolo strategico nell'organizzazione generale della circolazione e del trasporto pubblico e gli interventi di "Zona30", che riguardano le aree con funzione prevalentemente residenziale, a favore della riduzione del traffico, della riduzione delle velocità e di interventi di riuso e funzionalizzazione degli spazi a favore dell'uso pedonale e ciclistico;
- l'obiettivo del **Piano d'Azione per l'Energia sostenibile" (PAES)**, approvato con Delibera di Giunta n. 43 del 13 dicembre 2018, è la riduzione delle emissioni di anidride carbonica di almeno il 20% al 2020 rispetto all'anno di riferimento 2005 e, per raggiungere l'obiettivo fissato, agisce sui 5 grandi temi tra cui quello della Mobilità e Trasporti, potenziando e rendendo maggiormente efficienti i servizi di trasporto pubblico e favorendo la mobilità sostenibile (ciclabile, elettrica, car sharing);
- con Deliberazione n. 467 del 8 aprile 2022, la Giunta Comunale ha approvato le linee di indirizzo per l'avvio del procedimento di aggiornamento del **Piano Generale del Traffico Urbano** e dell'aggiornamento del **Programma Urbano Parcheggi** del Comune di Milano, con gli obiettivi di sviluppare la rete ciclabile aumentando il numero di utenti e gli



spostamenti attraverso la bicicletta/monopattino rendendoli sicuri, efficaci, veloci, riconoscibili e attrattivi;

- La rete ciclabile nel Municipio 4 risulta frammentaria e incompleta mentre una rete di percorsi ciclabili e l'imposizione del limite di velocità a 30 km/h nelle tratte di percorrenza ciclabile concorrerebbe ad aumentare il traffico di bici nel nostro municipio con positive ricadute sia ambientali sia di vivibilità;
- il Biciplan Cambio della Città Metropolitana di Milano (la rete ciclabile strutturata di 750 km che prevede 24 linee collegate le une alle altre attraverso percorsi radiali e circolari) non sarebbe adeguatamente collegato con il Municipio 4;
- un maggiore mobilità sostenibile garantirebbe anche una diminuzione del traffico automobilistico con ricadute positive sull'aspetto della sicurezza e del benessere;

CHIEDE ALL'ASSESSORATO ALLA MOBILITA'

- per quanto concerne la rete ciclabile da realizzare, di considerare l'allegato inoltrato dal Municipio 4 in materia di ciclabilità e mobilità sostenibile, avviando studi di fattibilità delle proposte presenti all'interno del citato documento, tenendo presente i sempre maggiori flussi di mobilità sostenibile tra centro e periferia, quelli attorno alle scuole e il Biciplan Cambio per lo sviluppo della rete ciclabile metropolitana in ottica sia lavorativa che di tempo libero e attenzionando le seguenti tematiche:
- individuare e realizzare il prima possibile strade a velocità 30 km/h come percorsi preferenziali per la mobilità dolce, la ciclabilità e la sicurezza dei pedoni, considerando di utilizzare una segnaletica orizzontale e verticale efficace, al fine di allertare automobilisti e ciclisti, specialmente in corrispondenza degli incroci (si riporta come esempio quello di segnalare a terra le aree di percorrenza per biciclette negli incroci e svolte, con pittogrammi e colorazioni con tinte rifrangenti evidenti anche di notte) eventualmente implementando forme di moderazione del traffico efficaci, quali ad esempio la sosta alternata su lati opposti della stessa strada, o alternanze di parcheggio "a spina di pesce" e sosta orizzontale, al fine di aumentare la percezione del limite di velocità in funzione della presenza di mobilità lenta, così da favorirne il rispetto;
- di provvedere per assicurare ai controviali, considerati percorsi ciclabili preferenziali, l'adeguata segnaletica orizzontale e verticale al fine di moderare la velocità e di rendere esplicito il carattere promiscuo della carreggiata;
- avviare prima possibile la proposta delle piste ciclabili in struttura, privilegiando la protezione delle stesse con elementi vegetali in funzione di buffer per la mitigazione di agenti inquinanti, operando eventualmente per steps, se le risorse non fossero attualmente sufficienti, così da adottare inizialmente la segnaletica orizzontale-verticale e il limite di velocità 30 km/h per garantire maggiormente la sicurezza, anche in funzione di eventuali fasi sperimentali;
- promuovere la riprogettazione dei nodi segnalati, al fine di implementare il completamento dei percorsi ciclabili esistenti ed estenderli per garantire sicurezza della mobilità dolce;
- per quanto attiene alla rete ciclabile esistente, di rafforzare con le stesse modalità e tecniche ritenute efficaci, nelle vie a velocità 30 km/h, la segnaletica orizzontale-verticale e la struttura delle strade (disposizione parcheggi, conformazione incroci, barriere, ecc.) al fine di aumentare la percezione del limite di velocità in funzione della presenza di mobilità lenta, così da tutelarla e favorirne il rispetto;



- Raccomandare, al fine di implementare misure che concorrino alla realizzazione di un sistema di mobilità cittadino in cui i diversi utilizzatori abbiano garantite le massime condizioni di sicurezza possibili:
- per quanto concerne la rete ciclabile esistente, una fase di monitoraggio e di valutazione (anche attraverso momenti di ascolto dei diversi stakeholders coinvolti) di quanto realizzato al fine di un'eventuale ottimizzazione delle soluzioni finora adottate
- per quanto concerne la progettazione di nuovi percorsi di rete ciclabile, una fase di analisi ex ante delle misure da adottare anche attraverso momenti di ascolto dei diversi stakeholders coinvolti.



ALLEGATO

Municipio 4





- Ciclabili Esistenti
- - - Aree 30 Esistenti

**STATO DI
FATTO**

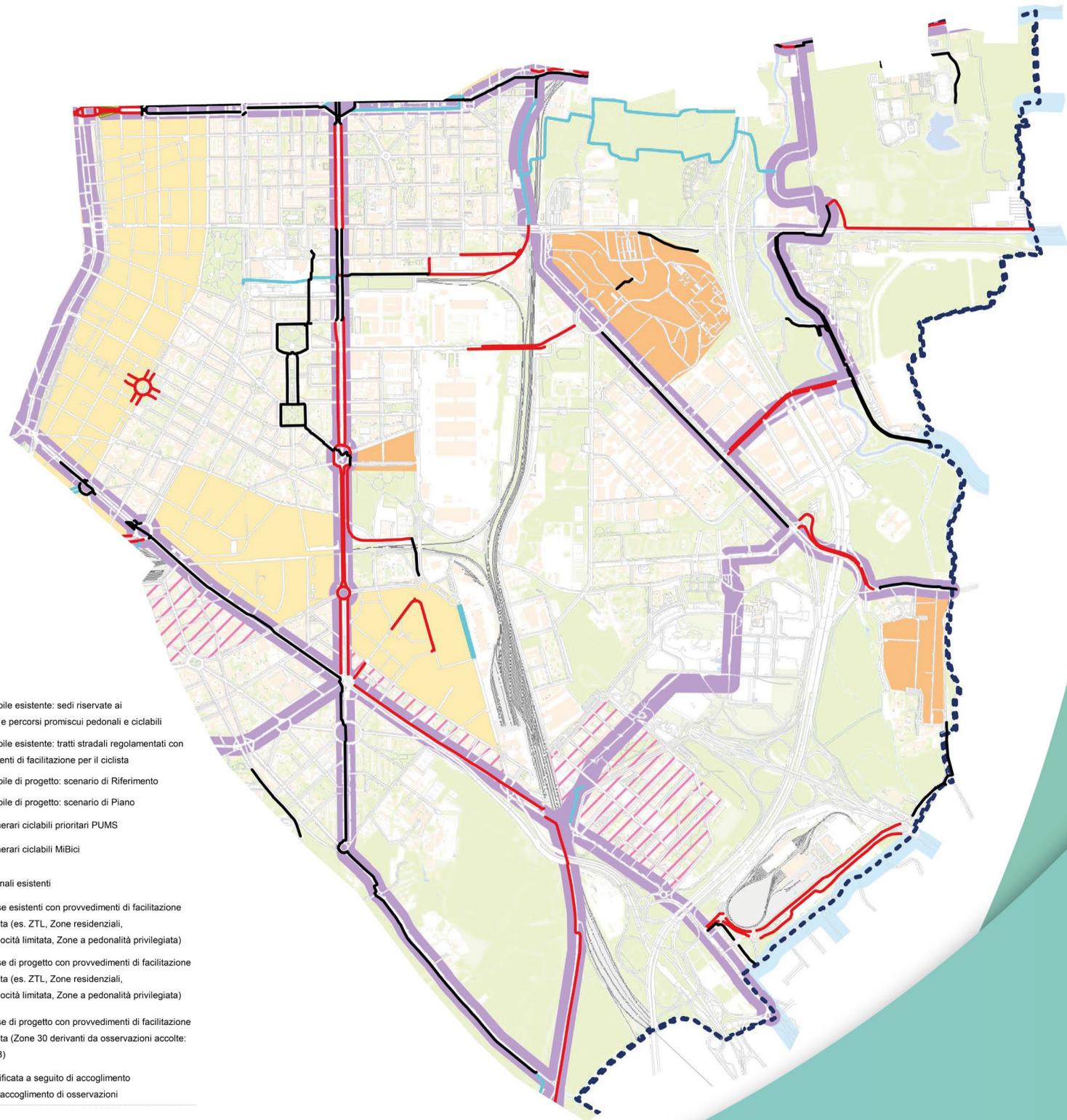


- Ciclabili Esistenti
- - - Aree 30 Esistenti

**STATO DI
FATTO**

LEGENDA

- Rete ciclabile esistente: sedi riservate ai velocipedi e percorsi promiscui pedonali e ciclabili
- Rete ciclabile esistente: tratti stradali regolamentati con provvedimenti di facilitazione per il ciclista
- Rete ciclabile di progetto: scenario di Riferimento
- Rete ciclabile di progetto: scenario di Piano
- Rete di itinerari ciclabili prioritari PUMS
- Rete di itinerari ciclabili MiBici
- Aree pedonali esistenti
- Aree diffuse esistenti con provvedimenti di facilitazione per il ciclista (es. ZTL, Zone residenziali, Zone a velocità limitata, Zone a pedonalità privilegiata)
- Aree diffuse di progetto con provvedimenti di facilitazione per il ciclista (es. ZTL, Zone residenziali, Zone a velocità limitata, Zone a pedonalità privilegiata)
- Aree diffuse di progetto con provvedimenti di facilitazione per il ciclista (Zone 30 derivanti da osservazioni accolte: cfr tavola 3)
- Parte modificata a seguito di accoglimento e parziale accoglimento di osservazioni

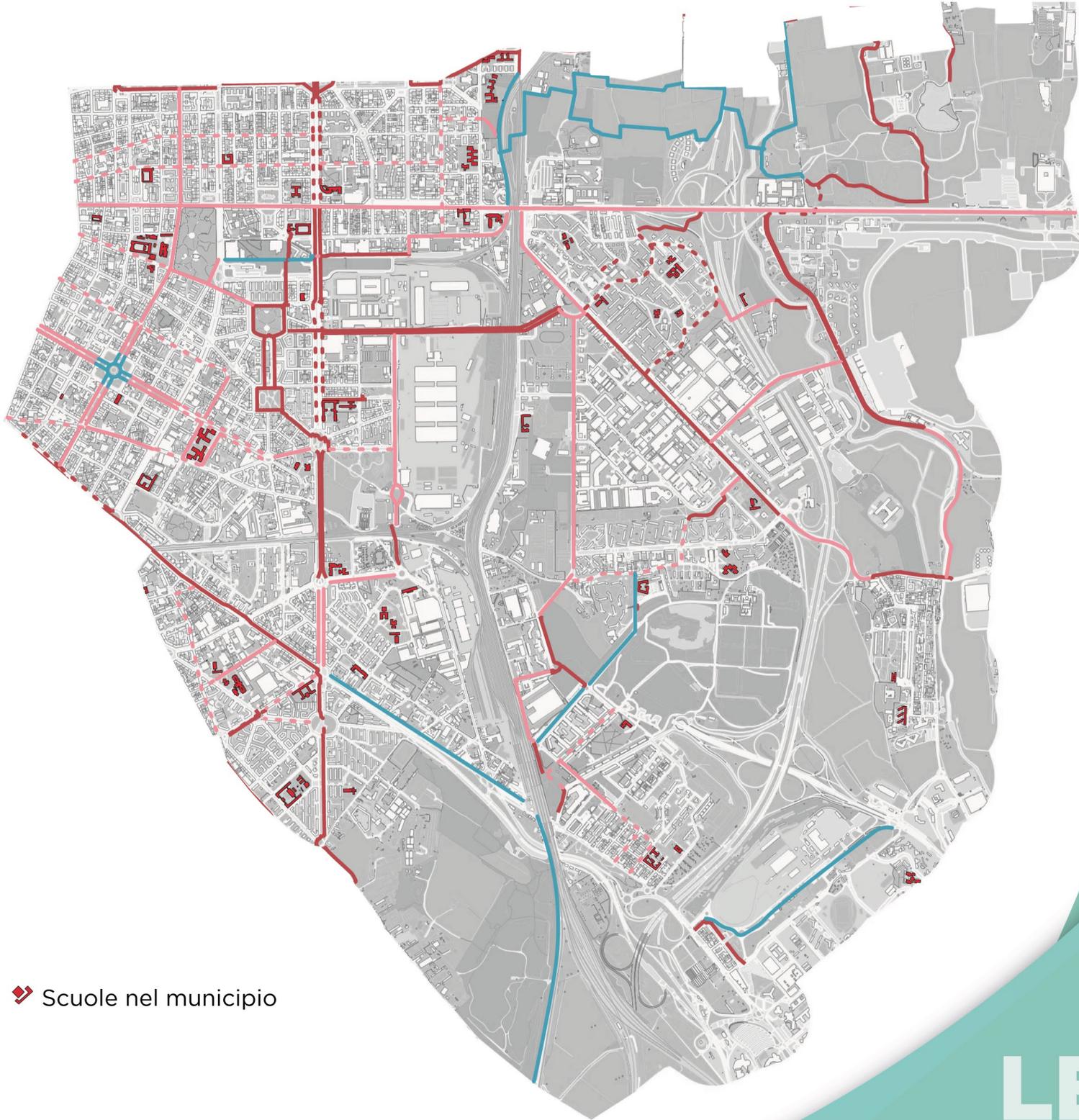


PUMS



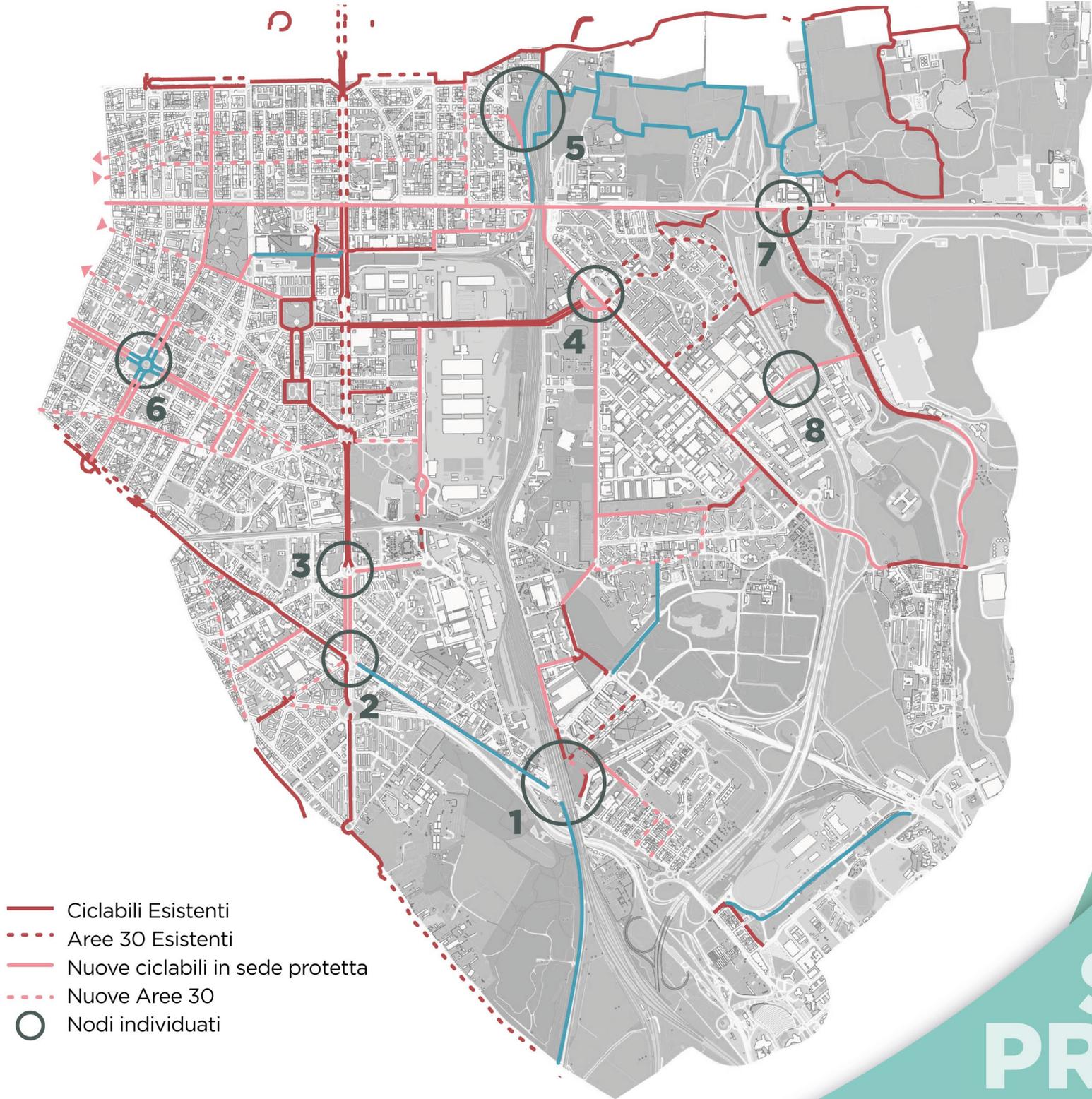
- Ciclabili Esistenti
- - - Aree 30 Esistenti
- Nuove ciclabili in sede protetta
- - - Nuove Aree 30
- Previste da PUMS

**STATO DI
PROGETTO**



◆ Scuole nel municipio

SDP CON LE SCUOLE



- Ciclabili Esistenti
- - - - - Aree 30 Esistenti
- Nuove ciclabili in sede protetta
- - - - - Nuove Aree 30
- Nodi individuati

NODI STATO DI PROGETTO



1 Stazione Rogoredo



2 Piazzale Corvetto



3 Piazzale Bologna



4 Piazzale Ovidio



5 Ambito Pratone



6 Piazzale Libia

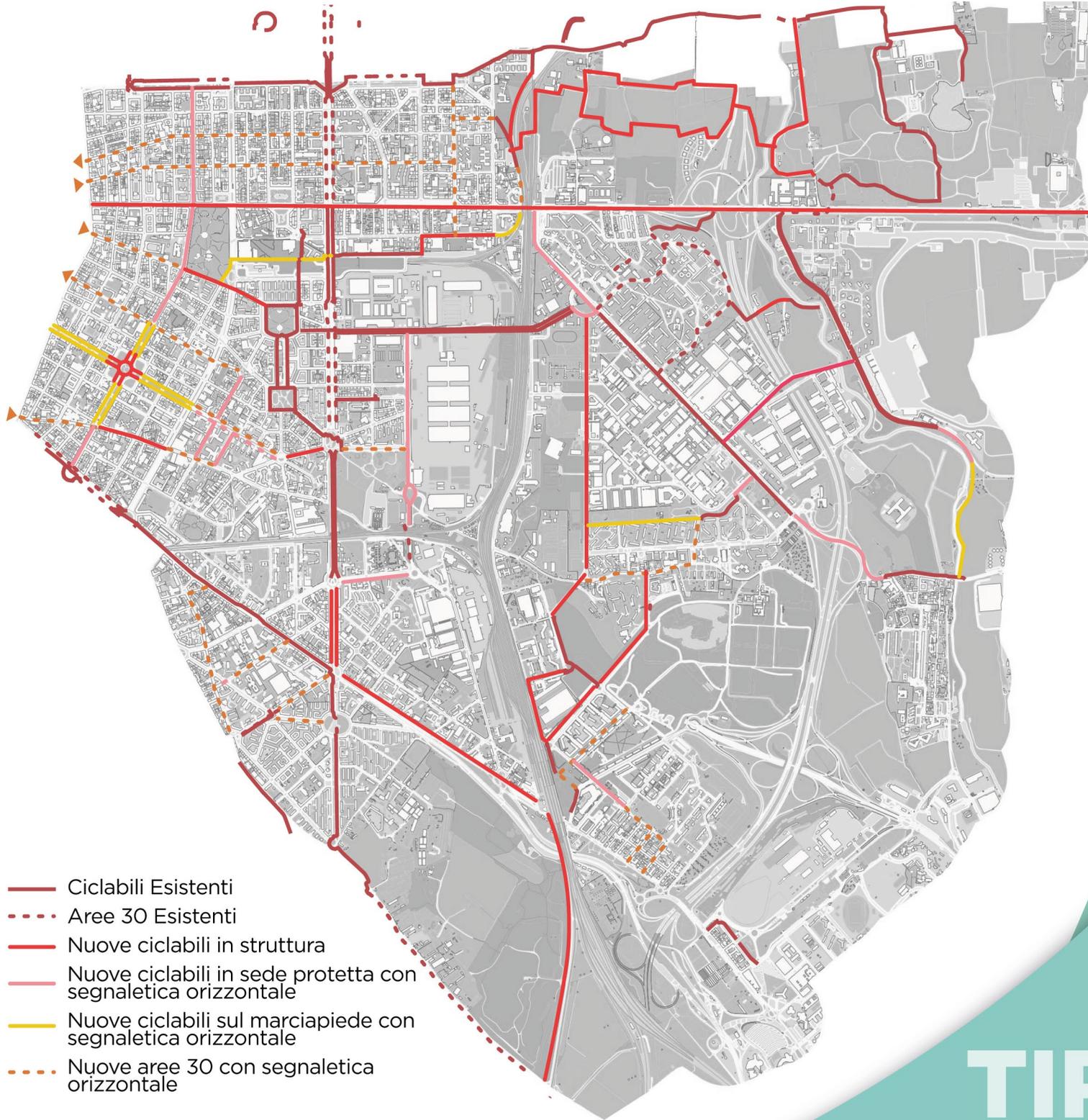


7 Viale Forlanini



8 Via Fantoli

**NODI
STATO DI
PROGETTO**



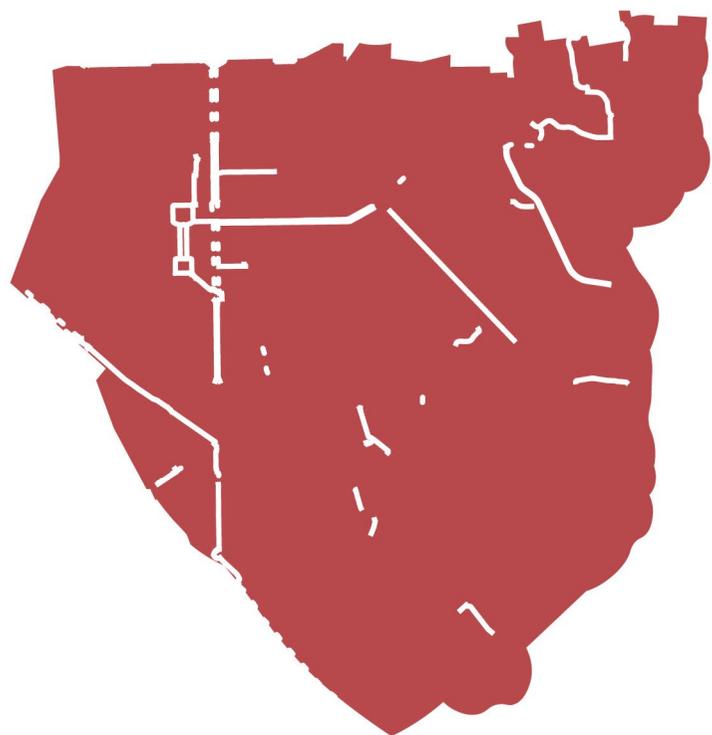
- Ciclabili Esistenti
- - - Aree 30 Esistenti
- Nuove ciclabili in struttura
- Nuove ciclabili in sede protetta con segnaletica orizzontale
- Nuove ciclabili sul marciapiede con segnaletica orizzontale
- - - Nuove aree 30 con segnaletica orizzontale

TIPOLOGIA



- Nuove ciclabili in struttura
- Nuove ciclabili in sede protetta con segnaletica orizzontale
- Nuove ciclabili sul marciapiede con segnaletica orizzontale
- Nuove aree 30 con segnaletica orizzontale

TIPOLOGIA



PRIMA



DOPO

**PRIMA
& DOPO**