

**CICLOBBY**  
ONLUS

Via P. Borsieri, 4/E  
20159 Milano  
Tel e Fax 02 69311624  
Mar. Ven. Ore 17 - 19  
Sabato Ore 10.30 - 12

www.ciclobby.it  
segreteria@ciclobby.it  
CF e P. IVA 08970250158  
C/C P 11358207

MM2: Gioia o Garibaldi FS  
Passante: Garibaldi FS  
Bus : 41, 43, 51, 70, 82, 83  
Tram : 3, 4, 11, 30, 33



Federazione Italiana  
Amici della Bicicletta

European Cyclists'  
Federation (ECF)

Milano, 18 gennaio 2013

Alla Direzione centrale Mobilità Trasporti Ambiente  
Via Beccarla 19  
20122 Milano

### **Procedura VAS del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) di Milano Osservazione**

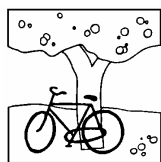
Il documento di aggiornamento del PGTU mantiene ed amplia la parte dedicata alla ciclabilità anche se tale approfondimento non sia esplicitamente richiamato nella norma (art. 4 D.M. 24 giugno 1995). Questo aspetto ci sembra un segnale positivo in quanto, anche a questo livello, viene riconosciuta l'importanza della bicicletta negli spostamenti quotidiani delle persone e il contributo che questo mezzo può dare nelle risoluzioni dei problemi del traffico.

Osserviamo che opportunamente è presente una suddivisione fra interventi a breve termine e a medio lungo periodo e che nella tavola 7 sono presenti, oltre all'indicazione dei percorsi ciclabili, anche le zone 30, aree pedonali, le ZTL etc.

Gli interventi riportati non appaiono però inseriti all'interno di un disegno complessivo, né immediatamente collegabili ad una strategia d'insieme. Se nella relazione relativa allo "stato di attuazione e aggiornamento" (paragrafo 3.1.4.2) si fa riferimento alla rete degli itinerari prioritari del PGT o alla realizzazione parziale di tratti di "raggi verdi", in planimetria la definizione di questi assi ordinatori non viene riportata.

A nostro avviso, proprio perché il PGTU rappresenta lo strumento di primo livello di una programmazione che prevede diversi livelli di approfondimento, ci sembra opportuno che all'interno di questo strumento vengano definiti alcuni elementi chiave della programmazione generale.

Andrebbe, quindi, a nostro avviso, identificato un sistema di itinerari ciclabili prioritari (eventualmente desunti, per semplificazione dalla rete degli itinerari ciclabili prioritari del PGT o da strumenti di pianificazione sovracomunale come il Piano provinciale MiBici) con caratteristiche tali da costituire assi ciclistici per il collegamento funzionale veloce fra diverse zone della città (sull'esempio delle cycle-superhighways londinesi o le strade ciclabili centro-europee) sia in senso radiale che circolare.



**CICLOBBY**  
**ONLUS**

Via P. Borsieri, 4/E  
20159 Milano  
Tel e Fax 02 69311624  
Mar. Ven. Ore 17 - 19  
Sabato Ore 10.30 - 12

www.ciclobby.it  
segreteria@ciclobby.it  
CF e P. IVA 08970250158  
C/C P 11358207

MM2: Gioia o Garibaldi FS  
Passante: Garibaldi FS  
Bus : 41, 43, 51, 70, 82, 83  
Tram : 3, 4, 11, 30, 33



Federazione Italiana  
Amici della Bicicletta

European Cyclists'  
Federation (ECF)

Tali itinerari devono essere messi in stretto rapporto con le aree pedonali, le ZTL e le zone 30 e con i servizi alla ciclabilità (stazioni metropolitana e punti di intermodalità, bike sharing, parcheggi bici, velostazioni) individuandone a breve termine la loro implementazione.

Relativamente alle Isole ambientali (paragrafo 5.1.1) riteniamo opportuno approfondire il tema degli interventi a favore della ciclabilità all'interno di queste aree e delle zone 30 specificando lo sviluppo delle soluzioni che in quegli ambiti rendono sicuri ed efficaci gli spostamenti in bici (accesso preferenziato alle zone 30, doppi sensi ciclistici, parcheggi diffusi, etc)

Nell'ambito delle zone 30, pur verificando una certa diffusione di questa soluzione su tutto il territorio comunale, riteniamo opportuno valutare l'inserimento di altre aree. In particolare, immaginando un assetto finale con la moderazione del traffico omogeneamente diffusa su tutto il territorio comunale con esclusione dei soli grandi assi viari, riteniamo opportuno inserire nel piano tutte quelle zone 30 ove è stato raggiunto un buon livello di progettazione e condivisione con i comitati e consigli di zona (come, ad esempio le zone Sarpi e Savona/Tortona) e la grande area del centro storico interessata dal provvedimento di Area C.

Nelle prospettive di diffusione delle zone 30 è opportuno infatti affiancare lo strumento della ZTL e delle aree di road pricing con il limite dei 30 km/h e la moderazione del traffico.

Siamo convinti che alcune delle soluzioni prospettate possano avere la necessità di un approfondimento ed una condivisione con i cittadini ed è per questo che alcuni di questi temi verranno da noi riproposti all'interno degli incontri previsti per l'elaborazione del PUMS, ma riteniamo comunque opportuno anticiparli anche del PGTU in modo da creare un'unità di indirizzo all'interno degli strumenti di pianificazione e progettazione comunali.

**Fiab CICLOBBY onlus**

Il Presidente  
Eugenio Galli