

An aerial photograph of a wide, busy urban street in Milan, Italy. The street is filled with pedestrians and cyclists. White painted markings on the pavement, including large squares and lines, delineate pedestrian crossings and bicycle lanes. The scene is captured from a high angle, showing the density of the urban environment and the mix of people using the space.

Milan Cycling Initiatives

Antonella Bruzzese

City Councillor for Urban
Planning, Green and Public Space
and Mobility District-3 Milan

June 3rd 2020

Urbanlogue E03



Cycling: A green means to
COVID recovery





36 MILIONI  = **17%** **DELLE AUTO CIRCOLANTI IN EUROPA**

65  ogni **100**  in



ITALIA

70  ogni **100**  a



ROMA

52  ogni **100**  a



MILANO

29  ogni **100**  a



BERLINO

25  ogni **100**  a

PARIGI, AMSTERDAM

31  ogni **100**  a

LONDRA

35  ogni **100**  a

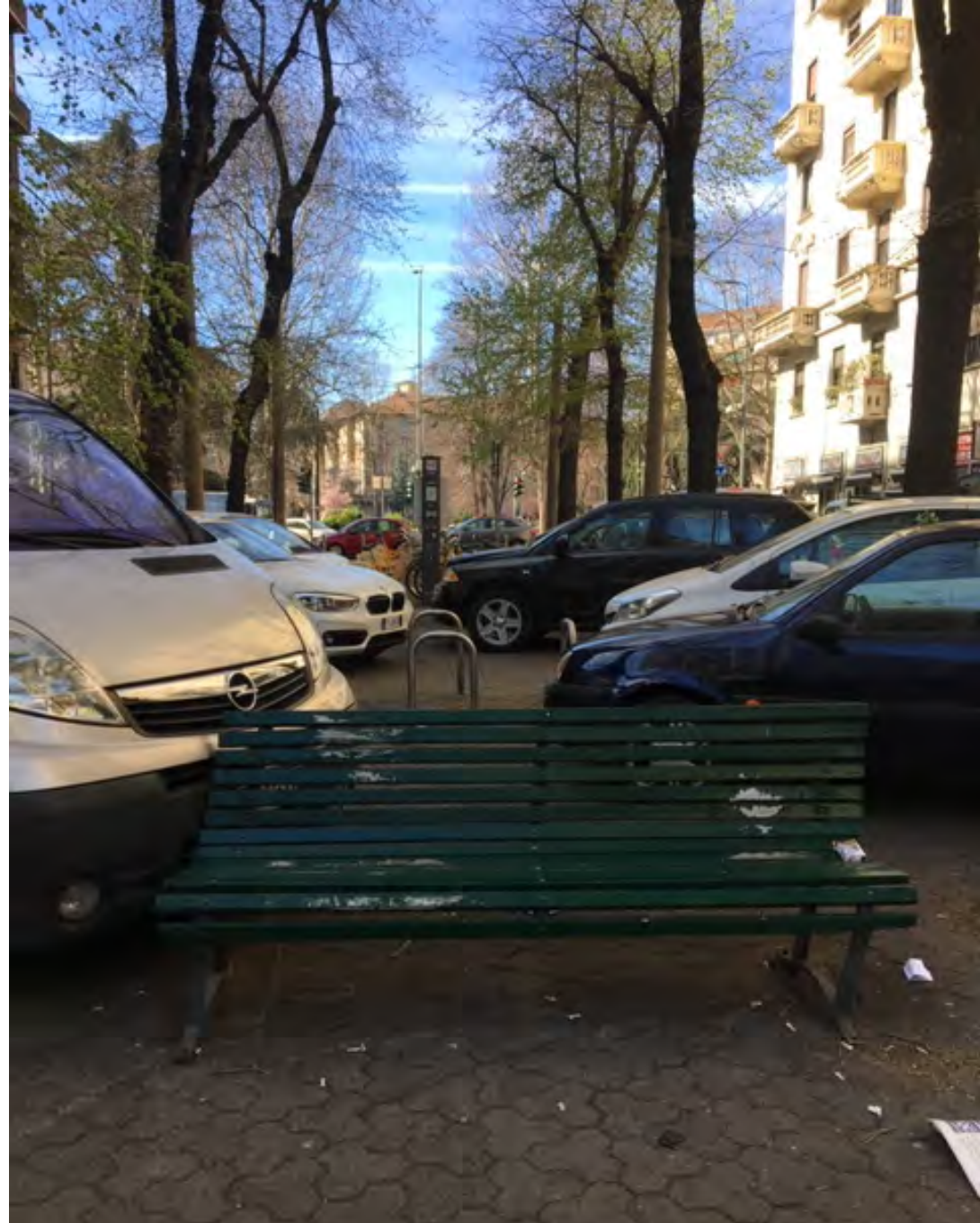
MONACO

Cars are parked 92% of the time

1/3 of the driving time is spent
looking for parking

On average, a 5 car seats car only
move 1.5 people

40% of journeys by car are less than
3 km, 60% less than 5 km



About Milan and its mobility

Ciclabilità

Bike sharing, 2017

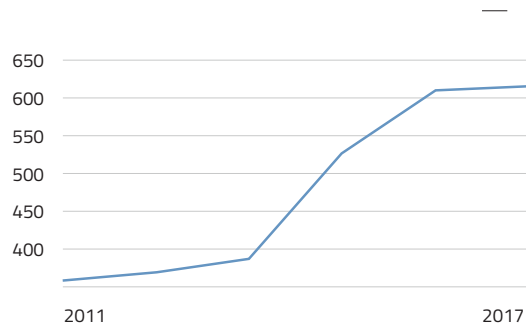
280 stazioni
4.285.017 prelievi annui
57.021 utenti
4.650 bici bikeMi
12.000 bici free floating

Piste ciclabili, 2017

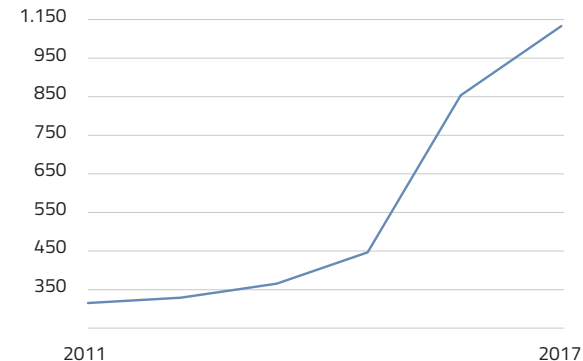
218 km di piste ciclabili
+59% dal 2011 al 2017

Aree a pedonalità privilegiata

Aree pedonali (migliaia di m²)



Zone 30 (migliaia di m²)



Mobilità privata

568.000 autovetture a Milano
-6% tra il 2006 ed il 2016

505 auto ogni 1.000 abitanti
-27% tra il 2006 ed il 2016

127.000 motocicli a Milano
+26% tra il 2006 ed il 2016

320 veicoli station-based di car sharing con 46.000 iscritti

3.134 veicoli free floating di car sharing con 705.000 iscritti

107 colonnine per ricarica elettrica

Passeggeri su mezzi di superficie e metro

750 milioni nel 2017

728 milioni nel 2016

736 milioni nel 2015

+4% di biglietti acquistati

99% indice di regolarità metropolitana

82% indice di regolarità mezzi di superficie

Milano 2020 Strategies of adaptation



Milano 2020. Strategia di adattamento

Open Street

Strategies, actions and tools for cycling, walking, granting social distances in urban transfer for a sustainable mobility

Unsustainable traffic

- **congestion**, especially at peak times,
- levels of **pollution** (CO₂, Nox and altering climate emissions)
- occupation of urban **space**, limited parking offer

Strade Aperte

Strategie, azioni e strumenti per la ciclabilità e la pedonalità, a garanzia delle misure di distanziamento negli spostamenti urbani e per una mobilità sostenibile



Lock-down effects

Strong push

The actions necessary to manage the sanitary emergency became urgent.

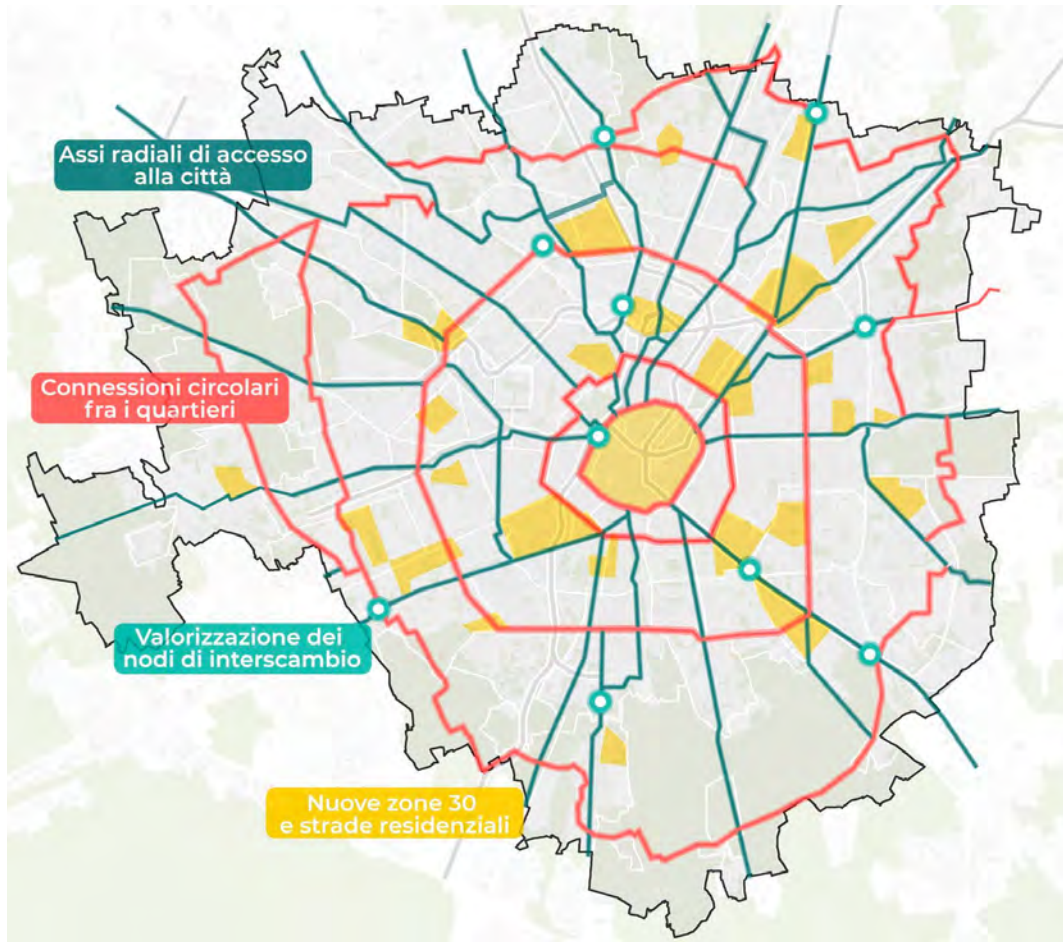
Unique conditions

The lockdown caused a strong reduction in urban traffic

Possibility to testing

Using light and cheap, fast and reversible solutions, allow to **test them** and then - if effective - to consolidate them.

Extraordinary cycle plan



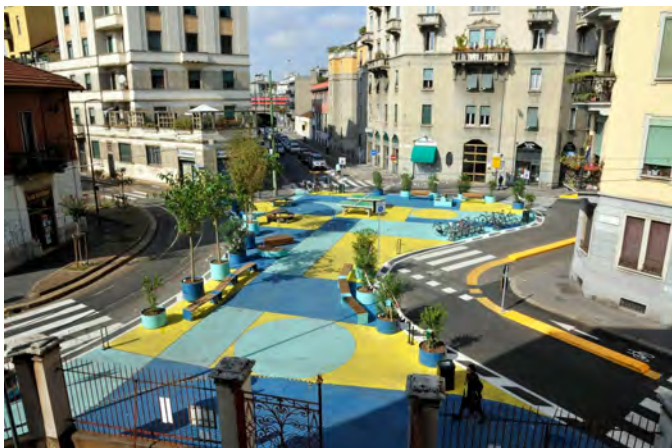
Rete degli itinerari ciclabili previsti dal PUMS della Città di Milano

new emergency cycle routes to significantly extend and better connect the existing cycle network through the construction, between May and December 2020, of approximately **35Km** of new cycle routes, of which over 22 Km already by summer

+

"**City 30**" indicated in the PUMS, namely the expansion of the areas 30 especially in the districts of the part of the city outside the trolleybus ring road.

The role of public space: «open squares» experimentations

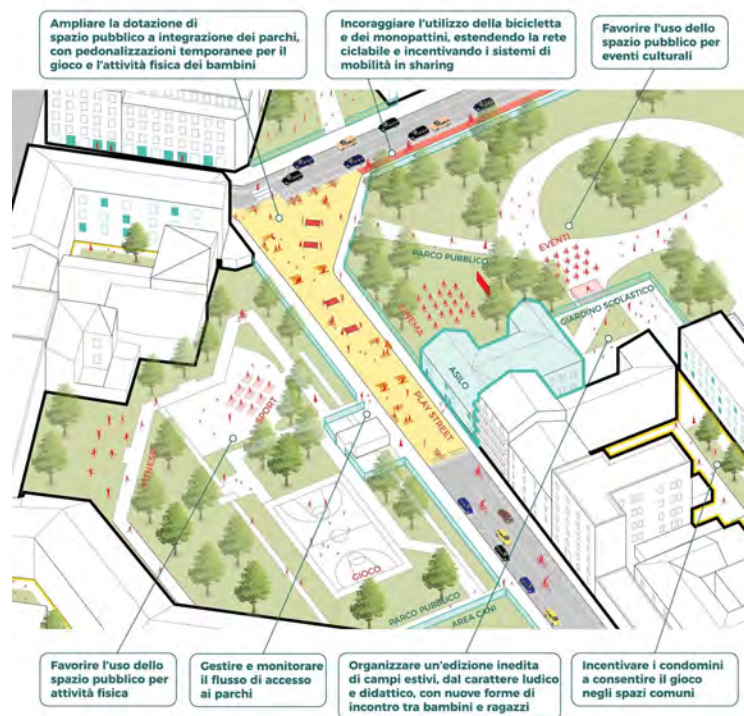


Piazze Aperte, prima e dopo l'intervento di urbanistica tattica a Nolo (Via Spoleto, Via Venini)

Other measures: the role of public space - open squares

Vivere la strada come spazio pubblico

Vista la necessità di gestire e monitorare i flussi di accesso ai parchi, nella fase di nuovo ordinario sarà necessario ripensare l'uso delle strade, in particolare nei contesti di quartiere con minor dotazione di verde, per ampliare la dotazione di spazio pubblico a integrazione delle aree verdi, prevedendo **pedonalizzazioni temporanee** per permettere il gioco e l'attività fisica dei bambini (*Play Streets*).



I quartiere Isola. Via Toce

Per via delle misure di distanziamento, sarà inoltre necessario adeguare l'estensione dei marciapiedi, così come facilitare la possibilità di posare tavolini per bar e ristoranti sulle aree di sosta ai fini di recuperare parte della capienza persa all'interno. Favorire l'uso dello spazio pubblico all'aperto per eventi culturali e sportivi potrà inoltre consentire agli organizzatori di svolgere le loro attività nel rispetto dei criteri di contingentamento del pubblico.



Strade aperte nel quartiere Isola. Piazza Minniti

Interventions on cycle paths

Casi tipologici e sperimentazioni

Interventi in sola segnaletica

tipologia: ↑ in mano
strumenti: segnaletica stradale
reversibilità: alta

Road signages
 Following the car flow
 High reversibility

L'intervento consiste nella realizzazione della corsia ciclabile in carreggiata a fianco dei marciapiedi, integrata eventualmente da tratti in promiscuo in zona 30, riduzione del numero e/o della dimensione delle corsie destinate ai veicoli, con costi e tempi di realizzazione limitati.



prima

dopo

Road signages
 Following
 and against car flow
 High reversibility

Interventi in segnaletica protetta da sosta

tipologia: ↑ in mano ↓ contromano
strumenti: segnaletica stradale
reversibilità: alta

L'intervento consiste nello spostare lo spazio della sosta all'interno della carreggiata, per creare nuovo spazio pedonale e/o ciclabile protetto dalle auto stesse. Questa soluzione può essere utile sia nelle strade a doppio senso di marcia per la realizzazione di corsie monodirezionali, sia nelle strade a senso unico per permettere il doppio senso ciclabile.



prima

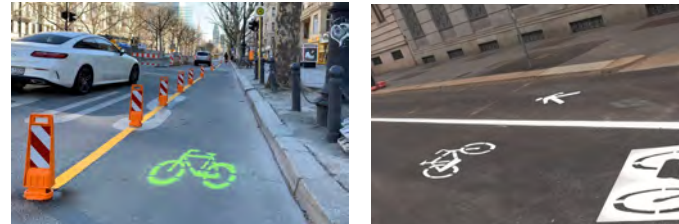
dopo

Road signages + emergency devices
 Following and against car flow
 Medium reversibility

Interventi con segnaletica e dispositivi di emergenza

tipologia: ↑ in mano ↓ contromano
strumenti: segnaletica stradale e dissuasori o cordoli
reversibilità: media

L'intervento consiste nella realizzazione di corsie ciclabili separate dalle corsie veicolari tramite dispositivi e segnaletica temporanea omologata.

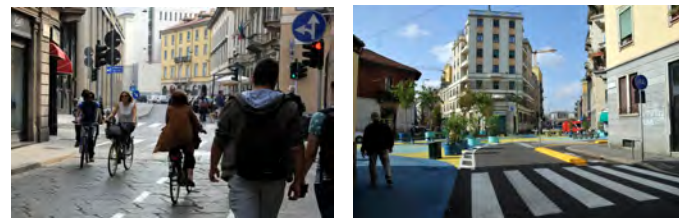


Doppio senso ciclabile

tipologia ciclabile: ↑ in mano ↓ contromano
strumenti: segnaletica stradale e/o dissuasori o cordoli
reversibilità: medio-alta

L'intervento consiste nell'inserimento di un senso di marcia ciclabile in senso contrario a quello veicolare all'interno di strade a velocità moderata e/o vietate a particolari categorie di veicoli e con opportune caratteristiche geometriche. Può essere realizzato in sede propria, con la protezione della sosta o cordolo, o in sola segnaletica, attraverso l'istituzione del "doppio senso di marcia con transito consentito ai soli velocipedisti".

Road signages + emergency devices + curbs (street protections)
 Following and against car flow
 High- Medium reversibility



Other Interventions

traffic calming

Interventi di moderazione del traffico

tipologia ciclabile: ↑ in mano
strumenti: segnaletica stradale e/o dissuasori
reversibilità: medio-alta

Questa categoria comprende sia l'istituzione di **strade 30**, come ad esempio nei controviali dei grandi assi urbani, e **zone 30**, in ambiti residenziali a protezione della ciclabilità e pedonalità di quartiere. Gli interventi di moderazione risultano più efficaci se accompagnati dalla installazione di **dissuasori** della velocità, utili a garantire il rispetto delle velocità senza entrare in conflitto con il passaggio di bus, mezzi di soccorso e veicoli a due ruote.



prima



dopo

Shared street

Strada condivisa

tipologia ciclabile: ↑ in mano ↓ contromano
strumenti: segnaletica verticale
reversibilità: alta

L'intervento consiste nell'individuazione di una zona urbana condivisa in cui vigono particolari regole di circolazione a priorità pedonale e ciclabile.



Road vertical signages
 Following /against car flow
 High reversibility

sidewalks

Allargamento dei marciapiedi

strumenti: segnaletica stradale e/o dissuasori
reversibilità: medio-alta

Tra gli interventi per la pedonalità, si individua la possibilità di allargare i marciapiedi che non permettono il rispetto delle distanze di sicurezza tra le persone, ricavando spazio dalla carreggiata e separandolo con elementi temporanei e altri strumenti di urbanistica tattica.



prima



dopo

Pedestrian street

Strada pedonale

tipologia ciclabile: ↑ in mano ↓ contromano
strumenti: segnaletica stradale, dissuasori temporanei / permanenti
reversibilità: medio-alta

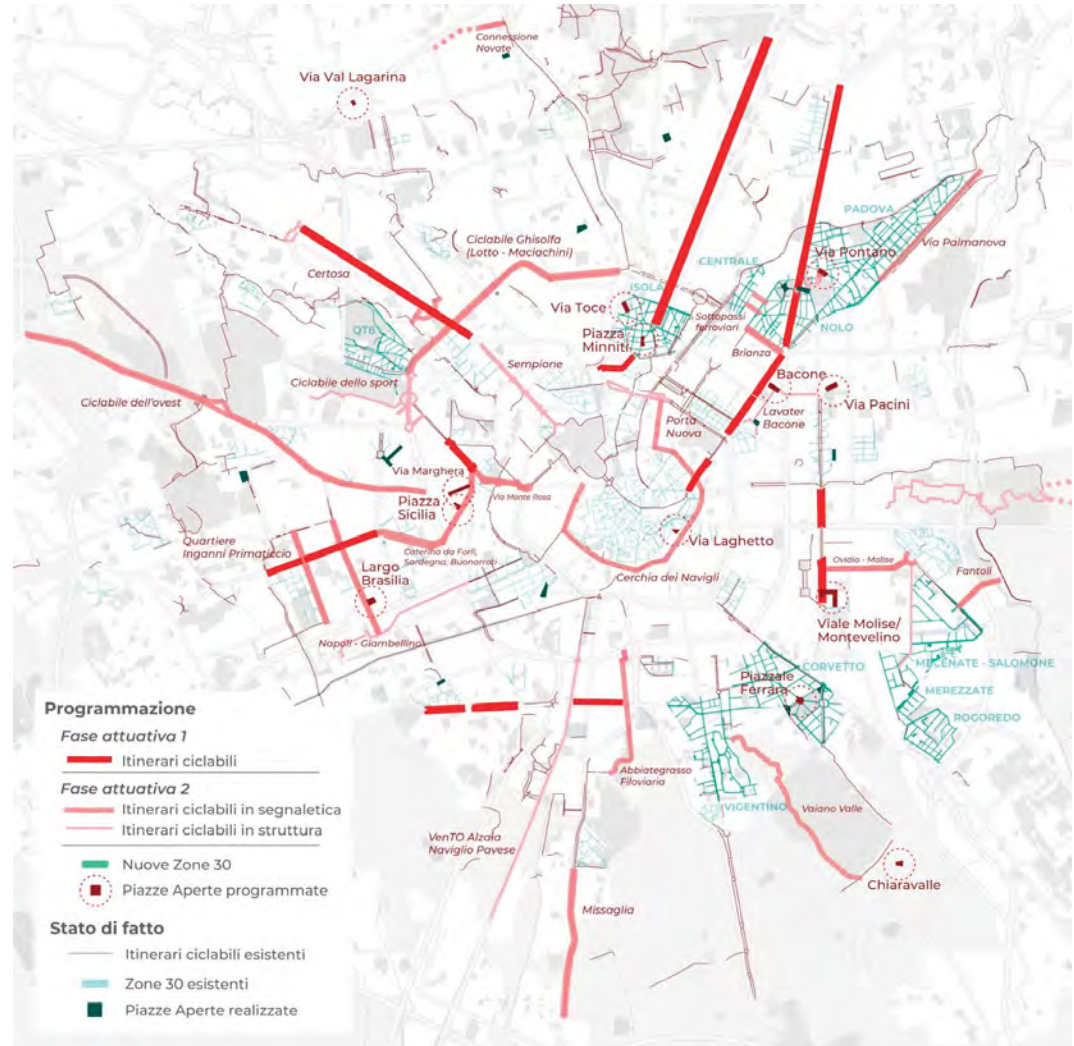
E' compresa la possibilità di realizzare nuove **aree pedonali**, con la chiusura al traffico veicolare di una strada o di una porzione di essa, senza impattare sull'accessibilità locale (anche temporaneamente, come ad esempio le strade scolastiche car free).



Road signages +
 emergency devices
 High- Medium
 reversibility

Road signages +
 emergency devices
 High- Medium
 reversibility

Interventions on cycle paths



Interventi programmati per la ciclabilità e la pedonalità della Città di Milano.

In the background (work directions)

Intermodality

Communication

Incentives

Experimentations to change rules (Codice della strada)

Monitoring

Servizi e intermodalità

La promozione della mobilità attiva non può basarsi solo sulla realizzazione di itinerari ma anche sull'implementazione di servizi e altre infrastrutture.

Interscambio e intermodalità

- Sinergia tra il trasporto pubblico, soprattutto rapido di massa, e i servizi di bike-sharing, attraverso soluzioni integrate di abbonamenti con modalità "mobility as a service".
- Presenza del bike-sharing alle stazioni di interscambio.
- Politiche per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici.
- Aumento della dotazione di parcheggi sicuri per la bicicletta, con maggiori rastrelliere diffuse in città e velostazioni nei punti di maggiore interscambio.
- Ampliamento del sistema di bike-sharing, sia a trazione muscolare che a pedalata assistita.

Sicurezza

- Realizzazione di un Registro bici per la prevenzione dei furti.

Comunicazione

- Attenzione alla comunicazione dei comportamenti da adottare per la mobilità in emergenza.
- Dialogo e confronto periodico con gli stakeholder, tramite il Tavolo della ciclabilità.
- Ricorso all'utilizzo della segnaletica di indirizzamento lungo gli itinerari ciclabili e realizzazione di un'app della rete ciclabile milanese

Incentivi

- Politiche premianti per chi utilizza la bicicletta per gli spostamenti sistematici.
- Incentivi economici per l'acquisto di biciclette a trazione muscolare, a pedalata assistita, cargo e pieghevoli.
- Coinvolgimento dei Mobility Manager per l'attuazione di politiche incentivanti nei contesti aziendali.

Logistica

- Promozione dell'utilizzo delle cargo bike per le consegne, anche con servizi di sharing.
- Politiche per la regolamentazione dei rifornimenti per gli esercizi commerciali attuati con veicoli a motore solo in orario notturno.

Sperimentazione e Codice della Strada

- Azioni per ottenere rapidi cambiamenti normativi in materia di Codice della Strada e ciclabilità, attraverso modifiche da inserire nei Decreti Legge, urgenti e dettati dall'emergenza.
- Sperimentazioni, condivise con il Ministero, al fine di permettere realizzazioni di nuovi percorsi efficaci e in tempi brevi.

Monitoraggio dati

- Creazione di un osservatorio per il monitoraggio costante dell'efficacia degli interventi, della loro capacità di rispondere alle misure di sicurezza sul distanziamento sociale, necessarie in questa fase, e dell'opportunità di apportare eventuali modifiche sulla base delle verifiche e dei dati raccolti (incidentalità, utilizzo della bicicletta, commercio, mobilità casa-scuola, ecc.)



Fase 2 a Milano, la ciclabile di corso Buenos Aires piace ai ciclisti: 6 mila bici la percorrono ogni giorno



(fotogramma)

Il bilancio del sindaco Sala, che annuncia: "Andremo avanti". La polemica di De Corato che ha lanciato una petizione online contro la pista: è "la più insicura d'Italia"





Thank you for your attention



Antonella Bruzzese - City Councillor for Urban Planning, Green and Public Space, Mobility in District-3 Milan

antonella.bruzzese@comune.milano.it