



COMUNE DI MILANO

Servizio Presidenza del Consiglio
Ufficio Commissioni Consiliari

COMMISSIONE CONSILIARE N. 8 MOBILITA' - TRAFFICO - AMBIENTE

Verbale della seduta del giorno 18 ottobre 2006

Il giorno 18 ottobre 2006 alle ore 16.00, presso la Sala Commissioni di Palazzo Marino, si è riunita la Commissione Consiliare Mobilità - Traffico - Ambiente per discutere il seguente ordine del giorno:

- 1) Approvazione dei verbali delle sedute dei giorni: 20, 22 e 26 settembre 2006
(Ins. Prog. 0000106.999/06)
- 2) Discussione in merito alle problematiche dei motocicli a Milano
(Ins. Prog. 0000107.999/06)
- 3) Varie ed eventuali

Erano presenti i Signori Consiglieri:

- Osnato Marco - Presidente - (A.N.)
- De Angelis - V. Presidente - (Gruppo Misto)
- Altitonante Fabio - Componente - (Forza Italia)
- Beretta Giacomo - Componente - (Forza Italia)
- Colombo Carola - Componente - (Forza Italia)
- Comotti Natale Francesco - Componente - (Ulivo)
- Fedrighini Enrico - Componente - (Verdi)
- Fidanza Carlo - Componente - (A.N.)
- Gallera Giulio - Componente - (Forza Italia)
- Garocchio Alberto Primo - Componente - (Forza Italia)
- Grassi Raffaele - Componente - (Lista Ferrante)
- Landonio Giuseppe Fortunato - Componente - (Ulivo)
- Manca Guido - Componente - (Forza Italia)

- Maran Pierfrancesco - Componente - (Ulivo)
- Merlin Vladimiro - Componente - (Rifond. Com.)
- Montalbetti Carlo Maria - Componente - (Lista Ferrante)
- Rizzi Alan Christian Giulio - Componente - (Forza Italia)
- Rizzo Basilio - Componente - (Uniti con Dario Fo)
- Santarelli Claudio - Componente - (Lista Letizia Moratti)
- Spirolazzi Fabrizio - Componente - (Ulivo)
- Talia Leone - Componente - (Forza Italia)
- Triscari Binoni Francesco - Componente - (Forza Italia)
- Ugliano Aldo - Componente - (Ulivo)
- Vagliati Armando - Componente - (Forza Italia)
- Malagola Lorenzo in sostituzione del Consigliere De Pasquale Fabrizio (Forza Italia)
- Mardegan Michele in sostituzione del Consigliere Bozzetti Giovanni (A.N.)
- Massari Paolo in sostituzione del Consigliere Pezzimenti Giovanni (Forza Italia)
- Pagliarini Giancarlo in sostituzione del Consigliere Salvini Matteo (Lega Nord)

Erano altresì presenti i Signori:

- ing. Stefano Riazzola - Funzionario Agenzia Milanese Mobilità - Ambiente
- dr. sa Sara Corneliani - Funzionario Settore Attuazione Mobilità e Trasporti
- dr. Andrea Trentini - Rappresentante Associazione Motocivismo
- dr. Claudio De Viti - Rappresentante Confindustria ANCMA
- dr Alessandro Picello - Verbalizzante

==.==.==.==.==.==.==.==.

Trascorsi 15 minuti dall'orario di convocazione, accertata la validità della riunione, il Presidente Osnato dichiara aperta la seduta.

Quindi pone in discussione i verbali delle sedute dei giorni: 20, 22 e 26 settembre 2006, che vengono approvati all'unanimità.

Introduce il secondo punto all'ordine del giorno:

Discussione in merito alle problematiche dei motocicli a Milano

Ha la parola l'ing. Riazzola per riferire che, in questi ultimi anni, vi è stato un costante incremento dell'utilizzo del motociclo in Lombardia. Infatti le immatricolazioni degli stessi sono passate dalle 500.000 del 2004 alle 722.000 del 2006. In particolare a Milano nel 2001 sono stati immatricolati 98.000 motoveicoli e nel 2004 114.000. I dati sono stati forniti dall'ACI. Tutto ciò ha determinato un incremento dell'uso di questo mezzo e conseguentemente un aumento del loro ingresso in città. Infatti il Comune di Milano, nell'ambito della valutazione dei flussi di traffico in entrata, effettuata l'autunno scorso, ha rilevato l'ingresso in città di 510.000 persone con veicoli, dei quali 410.000 come conducenti, 79.000 come passeggeri di auto e 21.000 motociclisti. Nel 2004 nella Cerchia dei Bastioni, nella fascia oraria 7 - 21 si è registrato il passaggio giornaliero del 13,9% di motocicli e del 9,2% di ciclomotori. Nell'ora di punta (7,30 - 9,00) si è rilevato che i motocicli diretti verso il centro città erano pari al 28,2% del traffico globale. L'offerta di sosta per le due ruote (moto e biciclette) è costituita da 1.099 aree con 13.500 stalli. Di questi 8.400 sono localizzati all'interno della cerchia dei Bastioni. Inoltre vi è stato un incremento degli stalli, nel periodo 2005 - 2006, del 4,5% all'interno dei Bastioni e del 35% al di fuori di questi. Nel 2006 sono stati rilevati, all'interno della Cerchia dei Navigli, circa 13.850 motocicli posteggiati, dei quali circa 8.500 erano siti al di fuori degli stalli, spesso occupando il marciapiede e creando difficoltà al transito dei pedoni. Proprio per questo motivo la Polizia Municipale sta cercando d'individuare altre aree per incrementare il numero degli stalli. Il transito dei motoveicoli è consentito solo sul 10% degli 88 chilometri di corsie preferenziali cittadine, dove le stesse hanno una larghezza tale da consentire il sorpasso in sicurezza. Per quanto riguarda gli incidenti che coinvolgono i ciclomotori si passa dal 19% del 2000 al 14% del 2005, nello stesso periodo per le moto si passa dal 12,31% al 19,66%. Questo dato probabilmente è dovuto ad un incremento nell'acquisto delle moto targate preferite ai ciclomotori. Analogamente vi è stato un calo del numero di feriti negli incidenti e dei decessi

(15 all'anno) coinvolgenti ciclomotori e un aumento del numero di feriti e un numero di decessi stabile (80 circa l'anno) nei casi interessanti le moto. Nell'ambito di questi sinistri nell'87% il motociclista portava il casco e nel 37% dei casi l'incidente era dovuto ad una manovra irregolare del conducente del mezzo a due ruote.

Il dr. De Viti conferma la tendenza dei consumatori a preferire l'acquisto delle moto targate rispetto al ciclomotore e attribuisce questo fenomeno al fatto che ormai i costi di gestione sono simili e la moto, oltre a offrire prestazioni superiori, consente di portare un passeggero. Aggiunge che l'ANCMA (associazione che raggruppa i produttori di veicoli a due ruote) è attivamente impegnata sulla sicurezza e sul controllo delle emissioni dei gas di scarico dei veicoli. I dati sul particolato, presente a Milano, relativi al 2005, indicano che per il 72% la responsabilità è dei veicoli e solo il 19% è attribuibile ai vecchi motocicli a due tempi, mentre quelli con motori a 4 tempi sono responsabili solo dell'1%. Nonostante ciò la nuova legge regionale sulle norme antinquinamento prevede il blocco degli "Euro 0" nel periodo invernale, comprese le moto con motori a 4 tempi che, praticamente, non inquinano. Attualmente le moto poste in circolazione sono "Euro 3" e i ciclomotori "Euro 2", anche se le caratteristiche sono molto simili. In merito agli incidenti la Comunità Europea intende ridurli al 50% ed è un traguardo difficile da raggiungere. Per migliorare le capacità dei motociclisti si sta pensando di introdurre anche la prova pratica oltre alla teoria per l'ottenimento del patentino per le moto. Anche se la maggior parte degli incidenti coinvolge persone in possesso di patente, tipo B, e nel 50% dei casi sono i motociclisti ad essere investiti da altri veicoli. La richiesta dei conducenti delle due ruote di utilizzare le corsie preferenziali nasce dal fatto che è senz'altro meno pericoloso, percorrere le stesse, piuttosto che "fare lo slalom" tra le auto per farsi strada. Inoltre ormai tutte le moto hanno uno spunto iniziale tale da non ostacolare i mezzi pubblici che utilizzano tali corsie. Propone d'incrementare i parcheggi per le moto, magari modulandoli in base alla stagione: un numero superiore in estate e inferiore in inverno.

Interviene ora il dr. Trentin per evidenziare che, talvolta, capita che i parcheggi riservati alle moto siano occupati dalle auto, ad esempio in corso Italia. Chiede pertanto più attenzione da parte della Polizia Municipale nel

sanzionare tale fenomeno. Per gli incidenti si potrebbe ottenere una loro riduzione migliorando la segnaletica stradale, spesso carente anche nel segnalare la presenza di dossi, ed effettuando con regolarità la manutenzione del fondo stradale. Inoltre, per la segnaletica orizzontale vengono usate delle vernici che, quando piove, trasformano l'asfalto in una lastra scivolosa pericolosa per i motociclisti. Infine dichiara che la propria associazione intende collaborare con il Comune per risolvere tali problemi e distribuisce ai Commissari un documento relativo alla stessa che, allegato al verbale, ne diventa parte integrante (all. n. 1).

Aperto il dibattito il Consigliere Vagliati sottolinea come dai dati emersi si evinca che sempre più persone abbandonano l'auto per la moto, in quanto questo consente una maggiore mobilità e contribuisce a rendere più fluido il traffico. Del resto una moto occupa un quinto dello spazio di una macchina. Per incentivare questa tendenza ed evitare la sosta selvaggia sui marciapiedi delle moto suggerisce di aumentare i parcheggi riservati a questi mezzi riducendo, se necessario quelli per le auto, almeno nel centro città. Comunica che anche a Milano, come già in uso in Germania e Francia da diversi anni, si potrebbero adoperare vernici antisdrucchiolo per la segnaletica stradale orizzontale. Inoltre chiede quale sia la norma legislativa che impedisce il passaggio delle moto in alcune corsie preferenziali ritenute troppo strette. A suo avviso dovrebbe essere agevolato il transito delle moto in città e cita ad esempio via Carducci dove pur essendo la via ampia è impedito il transito delle moto, costringendo queste ultime a percorrere circa 300 metri sul marciapiede della stessa via per aggirare il divieto e sfuggire alla telecamera sanzionatrice. Segnala anche che le castellane sono pericolose perché diverse di esse hanno una pendenza eccessiva. A tal proposito ricorda che in corso Garibaldi un motociclista è morto affrontando una di queste. Infine propone di aprire un tavolo di lavoro con le associazioni di categorie e il Comune per valutare i problemi e incentivare la circolazione sulle due ruote.

Il Consigliere Grassi dichiara di essere contrario al transito delle moto e delle biciclette nelle corsie preferenziali in quanto ostacolano il fluire dei mezzi pubblici. Anche perché alcune corsie sono piuttosto strette. L'unica lotta è tra il traffico privato e quello pubblico e quest'ultimo dovrebbe essere favorito per renderlo più competitivo rispetto al privato.

Al contrario il Consigliere Massari ritiene che debba essere consentito alle moto il transito sulle corsie preferenziali, in quanto consente una maggiore fluidità del traffico, ma non alle biciclette. Informa anche di aver costituito un'associazione di motociclisti per tutelare gli interessi di questa categoria. Chiede che siano aumentati i posteggi per questi mezzi e magari che vengano coperti con delle pensiline. Invita a migliorare la segnaletica per i dossi e a rimuovere i binari dei tram inutilizzati che spesso costituiscono un pericolo per questi mezzi. Infine propone di avviare campagne di educazione stradale dedicate ai giovani motociclisti.

S'inserisce nel dibattito il Consigliere Merlin per evidenziare che l'incremento dei motociclisti in questi anni è legato alla possibilità di questi mezzi di affrontare più agevolmente il traffico urbano rispetto alle auto, quindi ritiene opportuno consentire loro di percorrere le corsie preferenziali. Infatti l'intasamento di queste non è certo attribuibile alle moto o alle biciclette ma al gran numero di autoveicoli privati che hanno il permesso di percorrerle. Inoltre chiede che siano realizzate nuove piste ciclabili e sia tolto il divieto per le moto di percorrere via Mazzini che ha le stesse dimensioni di via Torino dove, invece, è consentito a questi mezzi di transitare.

Il Consigliere Montalbetti richiama l'attenzione dei Commissari sull'incremento in città di comportamenti scorretti tenuti da tutte le categorie circolanti: i pedoni, i ciclisti, i motociclisti e gli automobilisti, ecc.. A suo avviso il Comune dovrebbe avviare delle campagne di educazione stradale. Propone che i parcheggi per le moto, che di notte spesso sono vuoti, possano essere utilizzati per parcheggiare le auto e invita l'Amministrazione a inserire tra i vincoli contrattuali per la realizzazione di box sotterranei la previsione di posti per i motocicli. Inoltre auspica che nel progetto di ristrutturazione di piazza Meda siano previsti parcheggi per le moto e per le biciclette. Infine propone che la Commissione, in una delle prossime sedute, affronti il tema della segnaletica stradale che si trova in pessime condizioni.

Il Presidente Osnato dichiara che la moto è un mezzo di trasporto poco inquinante e rende più fluido il traffico. Pertanto è corretto lasciar transitare questi mezzi nelle corsie preferenziali e ritiene indispensabile incrementare i

parcheggi per questi mezzi. Detto questo e non registrando altri interventi, ringrazia i presenti e chiude la seduta.

IL VERBALIZZANTE



IL PRESIDENTE



Il presente verbale è stato approvato dalla Commissione Consiliare n. 8 nella seduta del giorno...8/11/06

IL PRESIDENTE



Il presente verbale consta di n. 7 pagine e di n. 1 allegati.

IL SEGRETARIO

AP/ic





18/10/06
8
1
All. 1

Milano, 18/10/2006

Essere motociclisti in Lombardia.

Ci siamo conosciuti nel 2003, in occasione della lotta intrapresa contro i provvedimenti anti-inquinamento adottati dalla Regione Lombardia. Svariati i motivi per cui eravamo "contro", che sono documentati nel nostro sito (www.motocivismo.it).

Abbiamo sostenuto con forza le nostre tesi e dato vita ad una campagna di informazione verso i media (comunicati stampa e interventi presso radio e tv locali), verso i cittadini di Milano (volantinaggio) e verso i nostri colleghi Motociclisti (mail, volantini e passaparola). Nel corso del Dicembre 2003 la Regione ha inserito le moto a 4 tempi Euro 0 nelle deroghe concesse al piano contro l'inquinamento.

Abbiamo effettivamente notato che, seppure in pochi attivisti, concentrarsi su un argomento e dar fondo alle proprie energie per raggiungere l'obiettivo, ha prodotto un risultato positivo e ci siamo chiesti se cio' avrebbe potuto verificarsi anche in occasione di problemi diversi.

Ci siamo risposti che potevamo per lo meno tentare ed ecco la nascita di un gruppo che vuole battersi per migliorare la condizione del motociclista in Lombardia e che cercherà di stimolare l'attenzione di Amministrazioni Locali, Media e Opinione Pubblica sui problemi legati alla mobilità a 2 ruote. Per ora non abbiamo velleità nazionali perché proveniamo tutti da esperienze che ci hanno insegnato a concentrare gli sforzi e a non disperderli troppo, pena l'inutilità degli sforzi, anche se ovviamente ci impegneremo a sostenere ogni azione mirata a raggiungere obiettivi più ampi.

Il nostro programma operativo prevede quanto segue:

1. Proseguimento della strategia di informazione/sensibilizzazione/lotta contro la strumentalizzazione del problema PM10 per bloccare le moto. Anche se a Luglio 2004 la Regione ha da subito inserito le moto Euro 0 nelle deroghe, non vogliamo abbassare la guardia e cercheremo in ogni occasione di ribadire quali sono secondo noi le strade da intraprendere (vedi comunicato che abbiamo inviato in questi giorni).
2. Monitoraggio dei problemi legati alle condizioni delle strutture viarie (es. manto stradale, segnalazioni orizzontali "viscide", rallentatori fuori norma, etc.) e più in generale dei problemi legati alla gestione della viabilità (cartelli e segnalazioni, restringimenti, proliferazione di semafori invece che rotonde, ecc) e proposte di soluzione, a partire da Milano.
3. Incentivazione costruttiva della mobilità a due ruote in Lombardia (corsie preferenziali, posteggi).
4. Proposte di adeguamento dei limiti di velocità oggi incoerenti (es. strade a scorrimento).
5. Analisi dei problemi legati ai limiti di velocità truffaldini e all'autovelox selvaggio (volontà degli enti di "far cassa" piuttosto che di "educare" l'utente della strada).
6. Analisi di possibili azioni per la revisione del bollo in Lombardia.

Stiamo, inoltre, elaborando un "codice deontologico" del motociclista in modo da riportare sulle strade, partendo per primi da noi stessi, quel senso civico che a volte sembra mancare.

Naturalmente, tutto non si riuscirà a fare quindi, fermo restando l'impegno costante sul tema inquinamento, affronteremo i temi ad uno ad uno, cercando di farlo nel migliore dei modi.

Ovviamente, il programma generale potrà di volta in volta essere integrato con azioni di tipo "tattico" a seconda del momento (per es. interventi a seguito di ordinanze, decisioni comunali, etc.).

Contatto:
Andrea Trentini
392-3778262
ego@atrent.it

MotoCivismo:
www.motocivismo.it
info@motocivismo.it