Un patto per la mobilità di Milano

Per una fase 2 di reale cambiamento

MILANO
BICYCLE
COALITION

Il contesto

- Decine di città nel mondo stanno adottando piccole o grandi misure per favorire la mobilità sostenibile nella fase dell'emergenza e dell'uscita dall'emergenza

- Andare in bici, usare i monopattini, camminare: modalità di trasporto e spostamento che garantiscono il distanziamento e favoriscono il benessere

- Le misure più diffuse prevedono di ridurre o limitare lo spazio per le automobili, anche allargando i marciapiedi, in modo tale da garantire percorsi sicuri e protetti per chi si muove in bici o a piedi

Oakland

The Coronavirus pandemic is changing many aspects of how we live, move about our cities and get physical activity. The City of Oakland is launching **Oakland Slow Streets** to support this new way of life.

https://www.oaklandca.gov/projects/oakland-slow-streets

Bogota

A statement from the Mayor's Office said: "The bicycle, being an individual means of transport, represents one of the most hygienic alternatives for the prevention of the virus, especially in this first preventive stage in which it is recommended to avoid close contact and crowds." [translated]

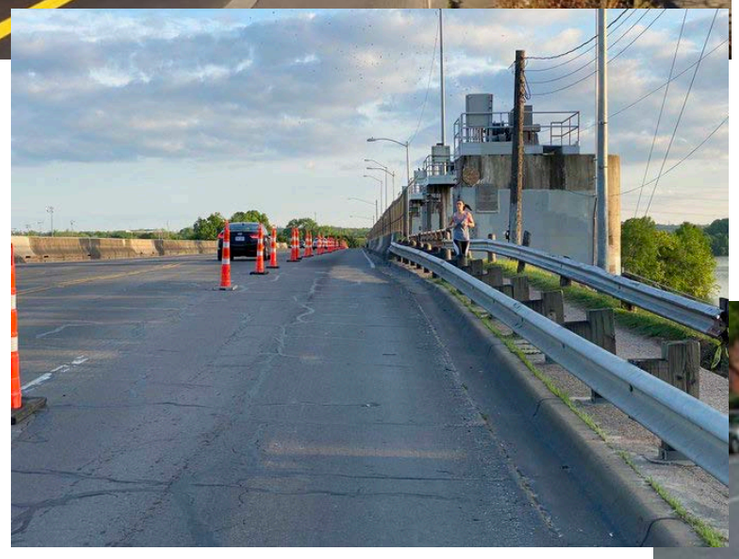
https://www.smartcitiesworld.net/news/news/bogota-expands-bike-lanes-overnight-to-curb-coronavirus-spread-5127

New York

Mayor de Blasio today announced that he would add temporary protected bike lanes to two very busy bike corridors — Smith Street in Brooklyn and Second Avenue near the Queens Midtown Tunnel in Manhattan — a long-overdue effort to increase bike safety at a time when cycling and cycling injuries are on the rise.

https://nyc.streetsblog.org/2020/03/20/breaking-mayor-announces-emergency-bike-lanes-for-smith-street-second-ave-gap/

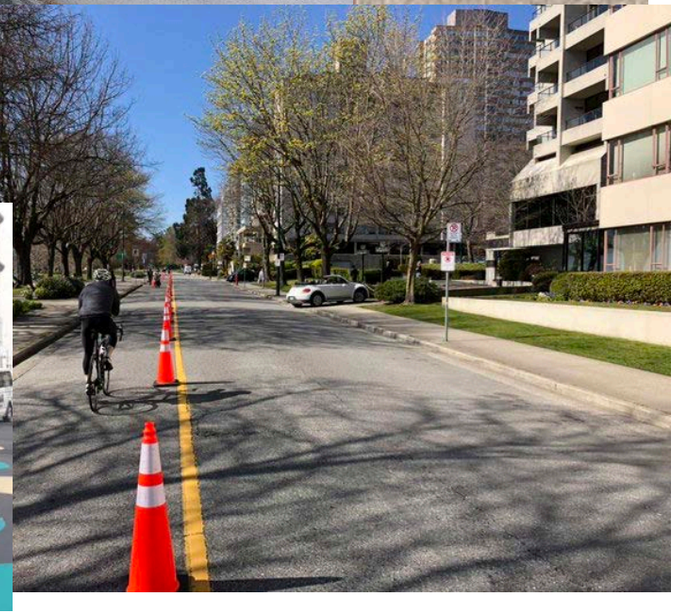
TENIS



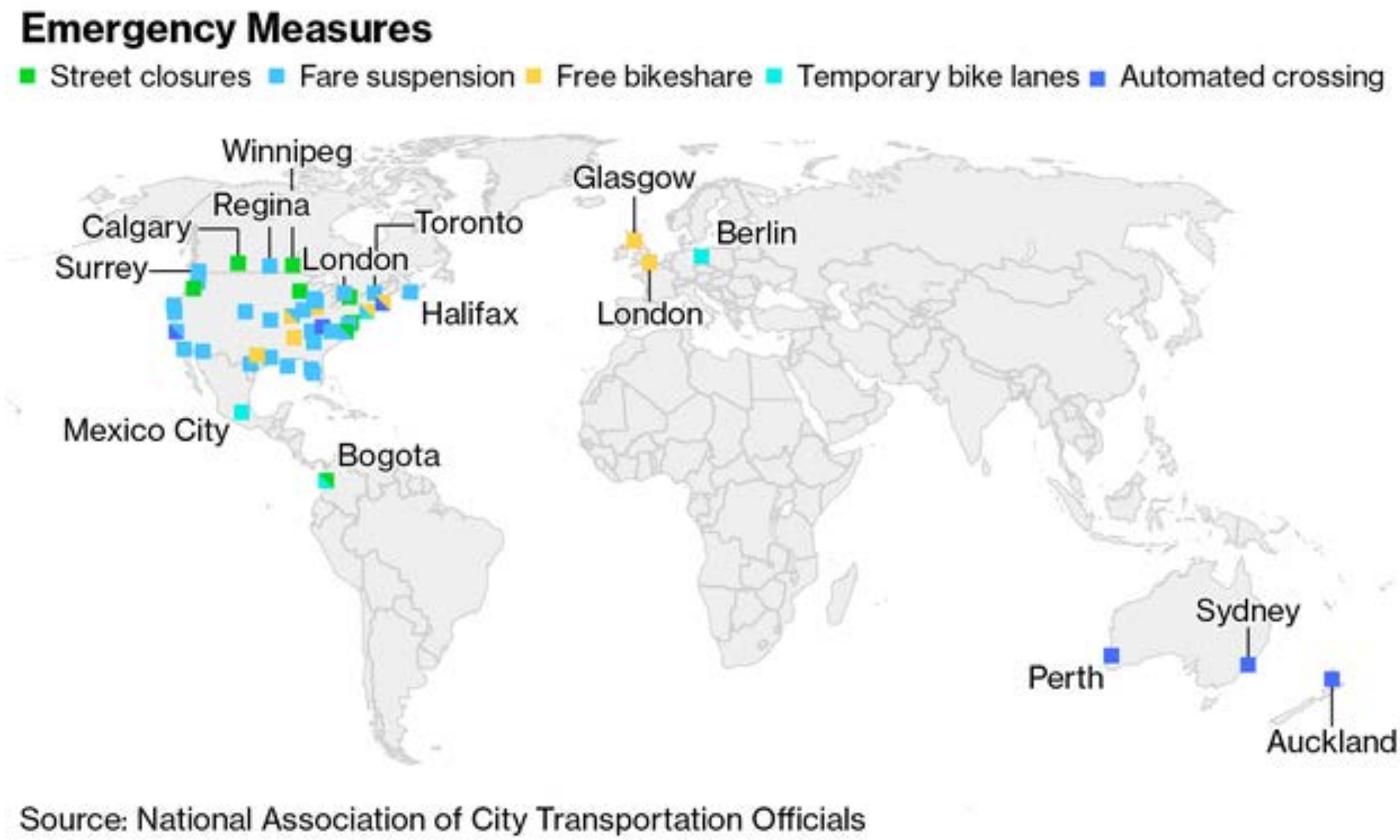
STOP

Pandemic
Extended Sidewalk
PEDESTRIAN
WALKWAY
Please stay 6 ft away from each other!
Together we can beat Covid-19.
#WidenDCSidewalks

SPEED
LIMIT
25



Città che adottano misure speciali

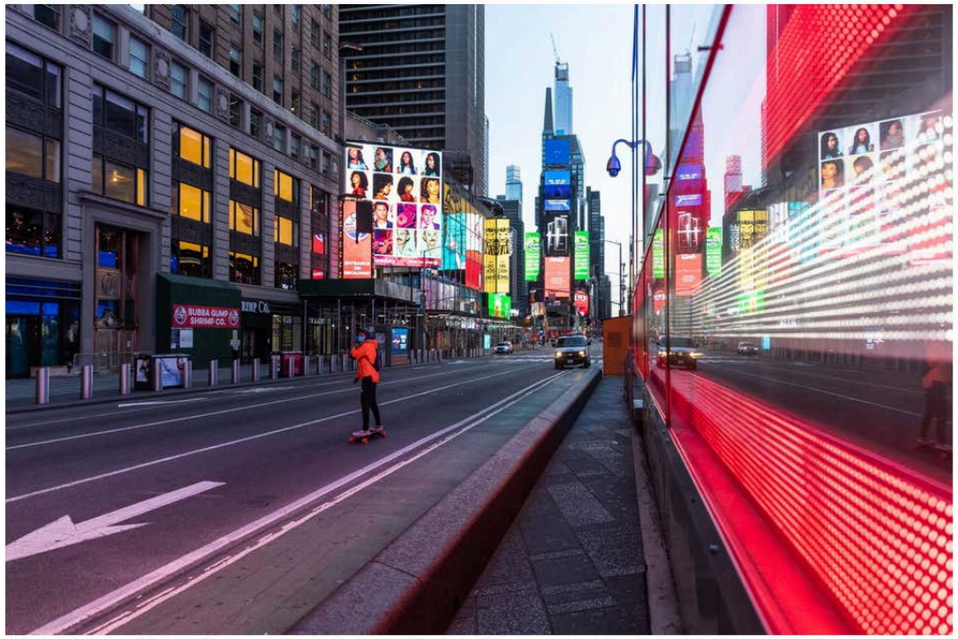


I consigli di un urbanista

https://twitter.com/BrentToderian/status/1248289951868801024

CITYLAB

DESIGN / TRANSPORTATION / ENVIRONMENT / EQUITY / LIFE



Traffic-free Times Square in New York City offers room for a skateboarder now. // Jeenah Moon/Bloomberg

Mapping How Cities Are Reclaiming Street Space

LAURA BLISS APRIL 3, 2020

Support The Guardian
Available for everyone, funded by readers
Contribute → Subscribe →

Search jobs | Sign in | Search | The Guardian | International edition

News | Opinion | Sport | Culture | Lifestyle | More

World ▸ Europe US Americas Asia Australia Middle East Africa Inequality Global development

Coronavirus outbreak

World cities turn their streets over to walkers and cyclists

From Berlin to Bogotá there are new footpaths and bike lanes - but not in London

- Coronavirus - latest updates
- See all our coronavirus coverage

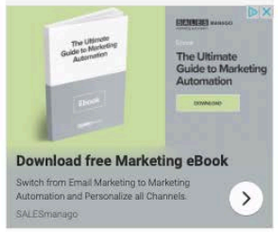
Laura Laker
Sat 11 Apr 2020 09.00 BST

1.475

A worker lays a temporary cycle lane on a main road in Berlin. Photograph: Annegret Hilse/Reuters

A growing number of cities around the world are temporarily reallocating road space from cars to people on foot and on cycles to keep key workers moving and residents in coronavirus lockdown healthy and active while socially distancing.

Advertisement



WORLD RESOURCES INSTITUTE

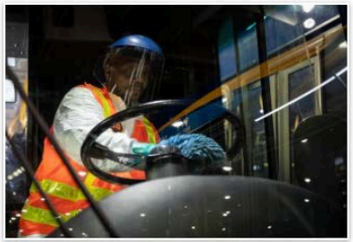
MENU | TOPICS | DONATE

Blog → COVID-19 Could Affect Cities for Years. Here Are 4 Ways They're Coping Now.

COVID-19 Could Affect Cities for Years. Here Are 4 Ways They're Coping Now.

by Schuyler Null and Hillary Smith - March 20, 2020

Print | More



New York City's Metropolitan Transit Authority is stepping up sanitation on buses, subway cars and stations. Photo by MTA/Flickr

The COVID-19 pandemic is laying bare two unavoidable facts about our new reality: we are more interconnected than ever, and cities are at the front lines of this crisis and will be at the front lines of any similarly globalized crisis in the future.

Since it emerged in Wuhan, China, the novel coronavirus and the disease it causes, COVID-19, has killed thousands of people, many in large urban centers worldwide. The map of infections in the United States tracks closely with its biggest, most globally connected cities.

Da considerare inoltre

SSRN

Download This Paper | Open PDF in Browser | Share:

Add Paper to My Library

Understanding the Heterogeneity of Adverse COVID-19 Outcomes: the Role of Poor Quality of Air and Lockdown Decisions

24 Pages
Posted: 10 Apr 2020

Leonardo Becchetti
University of Rome Tor Vergata - Faculty of Economics

Gianluigi Conzo
University of Rome Tor Vergata

Pierluigi Conzo
University of Turin - Department of Economics and Statistics; Collegio Carlo Alberto

Francesco Salustri
Health Economics Research Centre, University of Oxford

Date Written: April 10, 2020

Here is the Coronavirus related research on SSRN

View the research

Paper statistics

DOWNLOADS
315

ABSTRACT VIEWS
1,155

RANK
108,942

We find that poor quality of air has a crucial role in making the effects of epidemic more serious, while lockdown and social distancing seem to be effective for contagions, but not yet for deceases.

HARVARD UNIVERSITY | HARVARD.EDU

COVID-19 PM2.5

A national study on long-term exposure to air pollution and COVID-19 mortality in the United States

Home | People | About

Exposure to air pollution and COVID-19 mortality in the United States (Updated April 5, 2020)

Background: United States government scientists estimate that COVID-19 may kill between 100,000 and 240,000 Americans. The majority of the pre-existing conditions that increase the risk of death for COVID-19 are the same diseases that are affected by long-term exposure to air pollution. We investigate whether long-term average exposure to fine particulate matter ($PM_{2.5}$) increases the risk of COVID-19 deaths in the United States.

Methods: Data was collected for approximately 3,000 counties in the United States (98% of the population) up to April 04, 2020. We fit zero-inflated negative binomial mixed models using county level COVID-19 deaths as the outcome and county level long-term average of $PM_{2.5}$ as the exposure. We adjust by population size, hospital beds, number of individuals tested, weather, and socioeconomic and behavioral variables including, but not limited to obesity and smoking. We include a random intercept by state to account for potential correlation in counties within the same state.

Results: We found that an increase of only 1 $\mu g/m^3$ in $PM_{2.5}$ is associated with a 15% increase in the COVID-19 death rate, 95% confidence interval (CI) (5%, 25%). Results are statistically significant and robust to secondary and sensitivity analyses.

Conclusions: A small increase in long-term exposure to $PM_{2.5}$ leads to a large increase in COVID-19 death rate, with the magnitude of increase 20 times that observed for $PM_{2.5}$ and all-cause mortality. The study results underscore the importance of continuing to enforce existing air pollution regulations to protect human health both during and after the COVID-19 crisis. The data and code are publicly available.

We found that an increase of only 1 µg/m3 in PM2.5 is associated with a 15% increase in the COVID-19 death rate, 95% confidence interval (CI) (5%, 25%). Results are statistically significant and robust to secondary and sensitivity analyses.

Analisi preliminare della qualità dell'aria in Lombardia durante l'emergenza COVID-19

ARPA LOMBARDIA
Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente

Fermo restando quanto sopra, l'analisi dei dati di qualità dell'aria evidenzia che le misure messe in atto per fronteggiare l'emergenza hanno certamente determinato una riduzione delle emissioni derivanti in particolare dal traffico veicolare, che sono più evidenti analizzando le concentrazioni degli inquinanti legati direttamente al traffico, ovvero NO, benzene e in parte NO2.

Una proposta per Milano

Un patto per Milano

- A Milano il numero di ciclisti urbani è molto basso (circa il 6% degli spostamenti è effettuato in bicicletta), quindi sarebbe difficile immaginare un approccio da: prendi la bici e pedala. Bisogna creare velocemente le condizioni per permettere a molti di usare la bici.

- A Milano, però, ci sono molte persone che fanno sport e vanno in bici per sport, quindi c'è una buona propensione all'attività fisica

- Milano può contare su una grande offerta di mobilità alternativa

- A Milano ci sono decine di rider e molte società di consegne in bicicletta

- Milano può contare su una rete di realtà imprenditoriali, associative, amatoriali attivabili per un grande patto per la città

- Da maggio a ottobre: 6 mesi perfetti per andare in bici e a piedi

Il patto

- Il Comune di Milano chiama a raccolta i negozi di biciclette e i produttori di bici, tutti gli operatori dello sharing, i mobility manager delle aziende, le associazioni di categoria di artigiani, commercianti e industriali, i grandi marchi dello sport e le associazioni di runner, le associazioni che promuovo il trekking e le guide turistiche, le associazioni di ciclisti e le associazioni sportive di ciclisti, le aziende di consegne in bici e i corrieri in bicicletta

- A tutti chiede di firmare il patto per Milano e di impegnarsi a realizzare i punti del patto di propria competenza

- Tutte le realtà coinvolte nel patto ne diventano anche promotori: lo raccontano, diffondono, incentivano e promuovono nell'ambito delle proprie reti

- Gli assessorati alla mobilità, al commercio, allo sport, all'urbanistica, alla partecipazione, alla sicurezza costituiscono il gruppo di lavoro operativo che gestisca il patto e attuano le parti del patto di propria competenza; le strutture tecniche di Amat e della comunicazione rendono il patto realizzabile e comunicabile

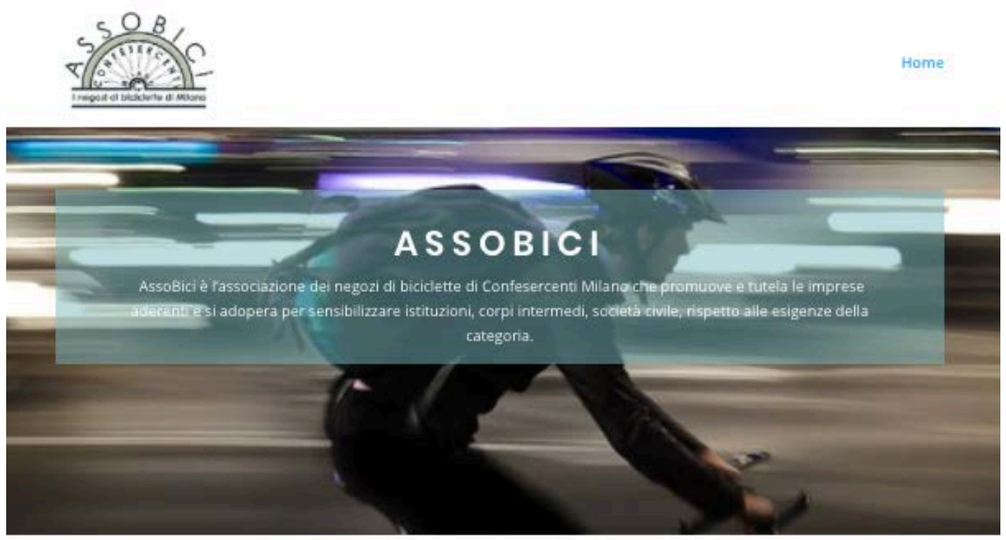
Punti chiave del patto

1. Aumentare l'offerta e la disponibilità di prodotti e opzioni di mobilità (attraverso negozi di biciclette e sharing): moltissime più bici e monopattini in città
2. Favorire l'uso della bici da parte delle aziende
3. Sperimentare contaminazioni tra mobilità e sport
4. Sostenere le persone insicure o incerte con attività di gruppo
5. Safety in numbers: incentivare logistica in bicicletta
6. Parcheggi per bici ovunque
7. Una nuova rete ciclabile
8. AbbracciaMI e il modello di ciclabile per favorire il turismo
9. Affidare il presidio della nuova mobilità a pattuglie in bicicletta che servano come modello, esempio, incentivo e sostegno
10. Realizzare una mappa della nuova mobilità urbana di Milano che racconti anche i punti del patto

I negozi di biciclette

- Ogni negozio di biciclette aderente al patto propone una propria versione di una bici per Milano 2020: prezzo contenuto, tutti gli accessori di sicurezza

- Tutte le bici Milano 2020 sono già inserite nel nuovo registro delle biciclette del Comune di Milano come misura contro il furto



Mappa delle ciclofficine aperte nel periodo di emergenza Covid19 per riparazioni urgenti.

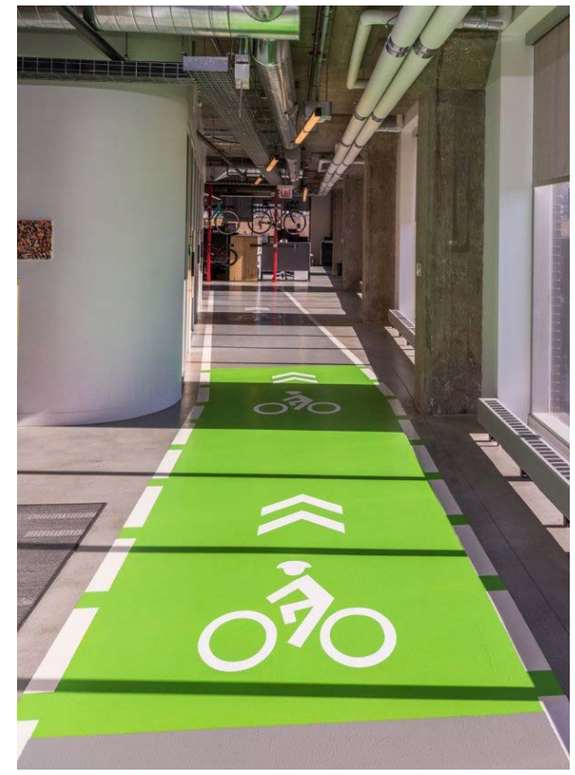
Lo sharing

- Un nuovo bando speciale per aprire le porte a tutte le società che vogliono offrire biciclette e monopattini in sharing

- Eliminare temporaneamente ogni limite al numero di operatori e di mezzi per operatore

Lo smart smart working

- Chiedere alle aziende di favorire la mobilità sostenibile:
  - prevedendo orari più flessibili per chi arriva in bici, monopattino, piedi
  - allentando eventuali rigidità sul dress code
  - realizzando spogliatoi o convertendo bagni in spogliatoi temporanei
  - realizzando piani di mobilità e mappe per chi sceglie mezzi sostenibili, indicando i percorsi migliori per raggiungere le sedi
  - garantendo spazi di parcheggio sicuri

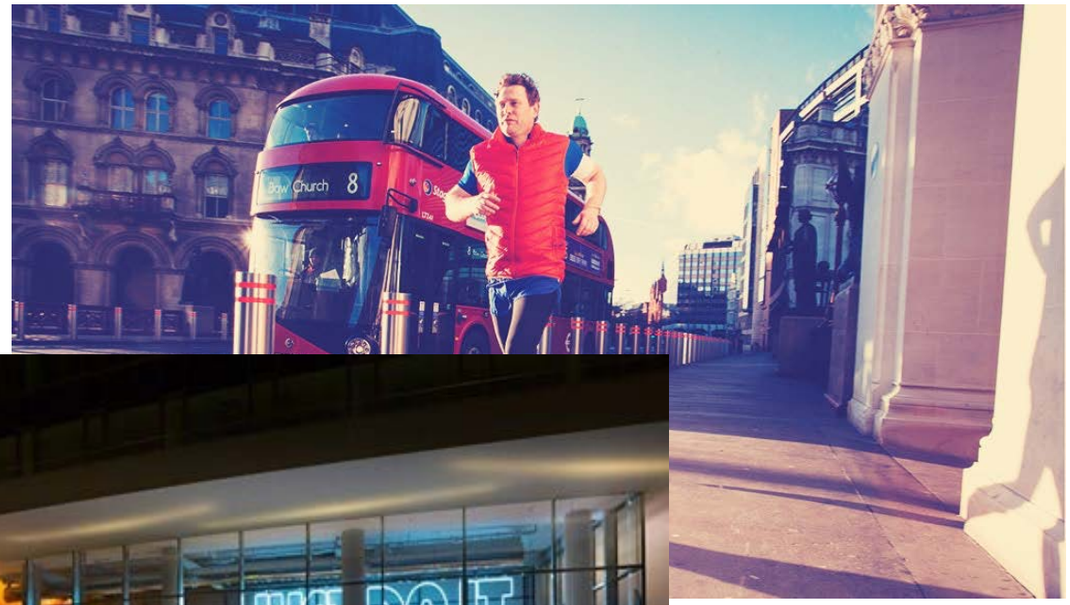


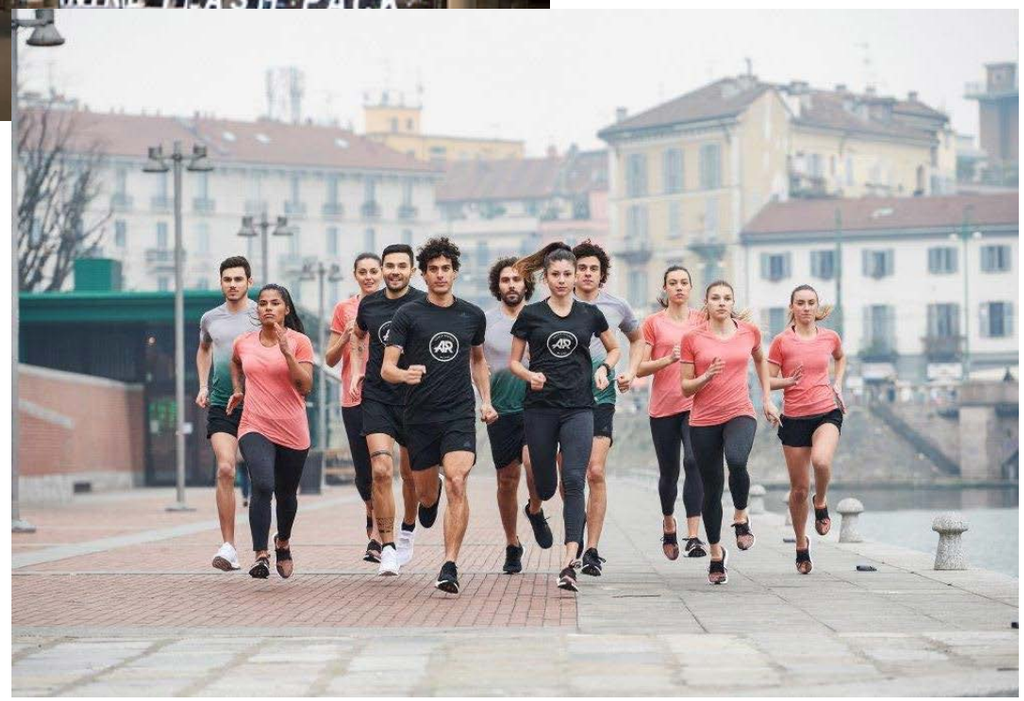
Run to work

- Coinvolgere i principali brand del settore della corsa in un progetto di stimolo del run to work

- Andare a lavorare di corsa o – meglio – tornare dal lavoro di corsa

- Collegare la mobilità allo sport e all’allenamento con appuntamenti nei parchi in orario di uscita da uffici

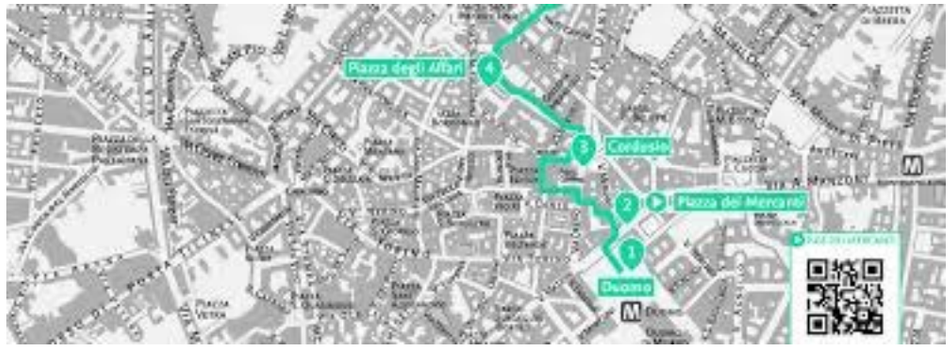




Trekking urbano

- Coinvolgere associazioni sportive e di promozione della mobilità lenta in camminate di gruppo verso i luoghi di lavoro

- Trasformare il pendolarismo in occasione di apprendimento e conoscenza del territorio



Pendolarismo turistico

- Incentivare la creazione di tour in bici e itinerari culturali da svolgersi in orario di ingresso e uscita dai luoghi di lavoro

- Contaminare le due esperienze di spostarsi per andare al lavoro e spostarsi per conoscere la città

Masse marmocchi anche per adulti

- Sullo spirito e sul modello di massa marmocchi, dove ciclisti e genitori si alleano per andare a scuola in bici con i bambini, gruppi di ciclisti urbani e sportivi si alleano con i cittadini per formare gruppi di pendolari che percorrono itinerari ricorrenti sulle grandi direttrici

- Coinvolgere le associazioni di ciclisti e soprattutto le moltissime associazioni sportive

La logistica

- Nell'ambito di una strategia basata anche sulla safety in numbers incentivare l'uso di corrieri in bici per la consegna di prodotti, sia in ambito b2b sia in ambito b2c

- Coinvolgere le aziende di food delivery per una policy sulla sicurezza dei fattorini

- Incentivare l'uso di servizi professionali di consegne merce in bici

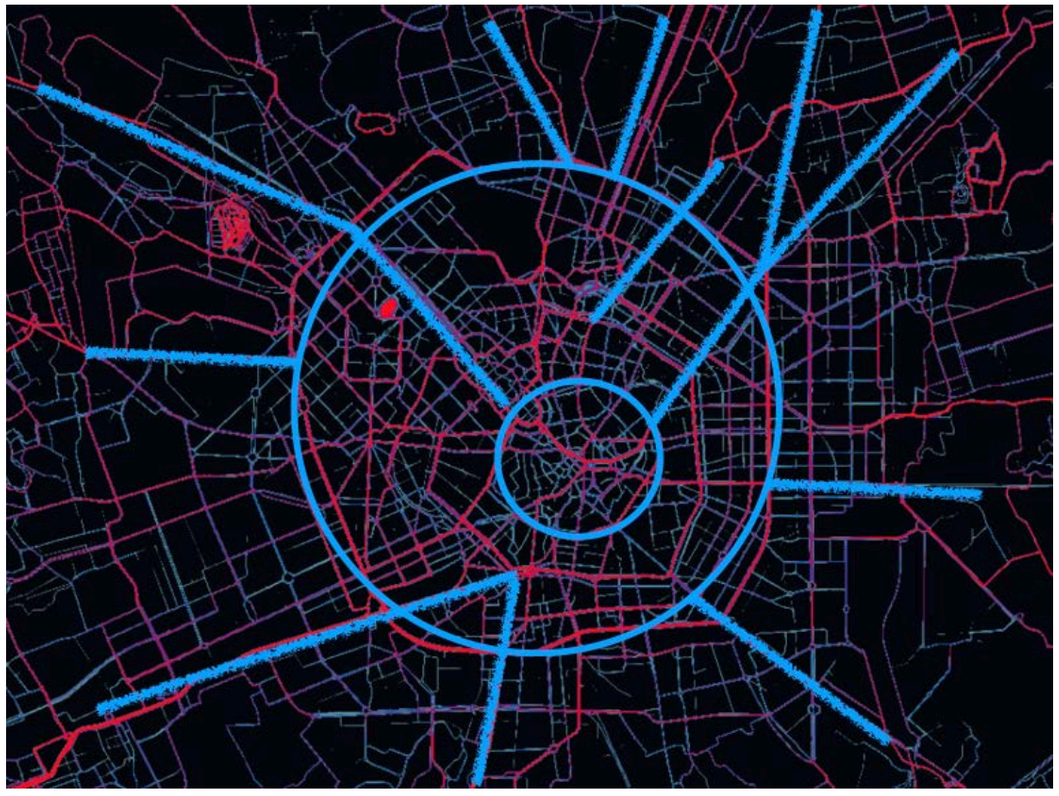
Parcheggi sicuri ovunque

- Tutte le realtà pubbliche e private devono realizzare parcheggi sicuri per biciclette

- Sfruttando l'opportunità delle rastrelliere private a uso pubblico aziende e negozi possono installare parcheggi bici anche su spazio

Una nuova rete ciclabile

- Costruire una nuova rete ciclabile sperimentale sui principali e più significativi percorsi urbani
- Sperimentare nuove zone a 15 km/h
- Sperimentare nuove piazze tattiche e incentivare i progetti di urbanismo tattico
- Usare i patti di collaborazione come strumento di intervento rapido
- Riservare alla mobilità sostenibile almeno due circonvallazioni

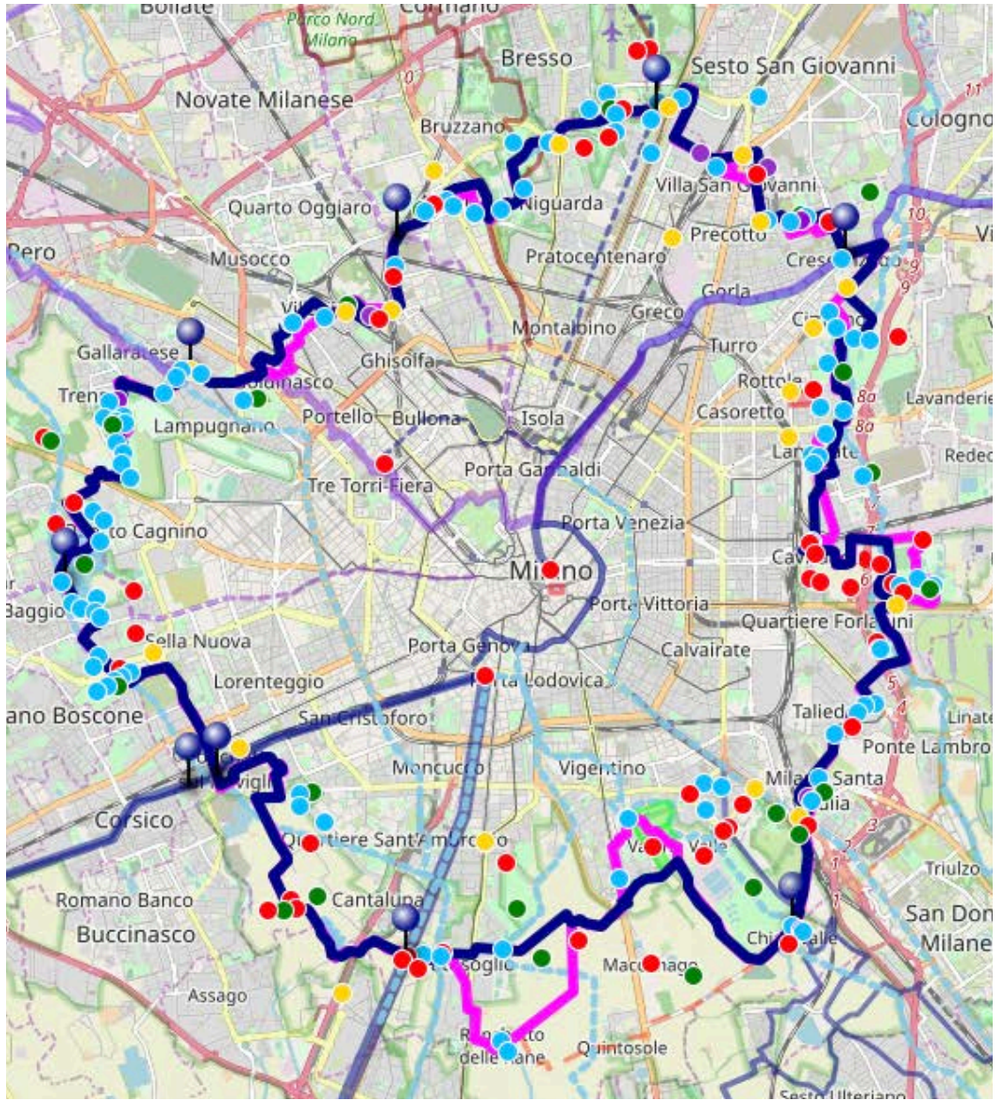


Dove pedalano di più i ciclisti a Milano (da Strava)

Esempio di itinerari da proteggere o riservare interamente alla mobilità sostenibile

AbbracciaMI

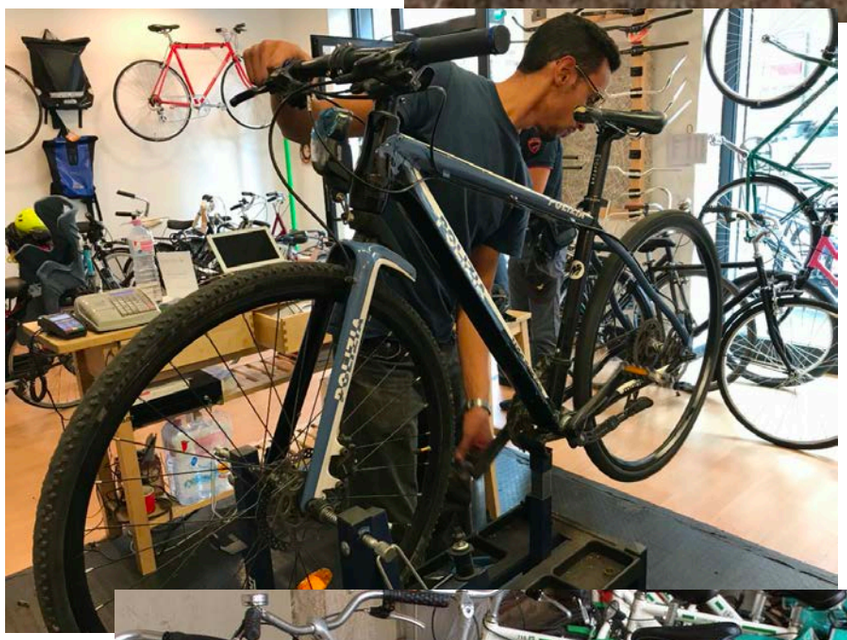
- Accelerare la realizzazione del progetto AbbracciaMI per la circonvallazione ciclabile della città:
  - un’opzione ulteriore per i pendolari
  - la prima porta di ingresso della città in previsione di una forte crescita nei prossimi mesi del turismo in bicicletta



Le forze dell'ordine

- Il presidio del territorio e l'accompagnamento alle sperimentazioni della nuova mobilità urbana deve essere affidato a pattuglie in bicicletta

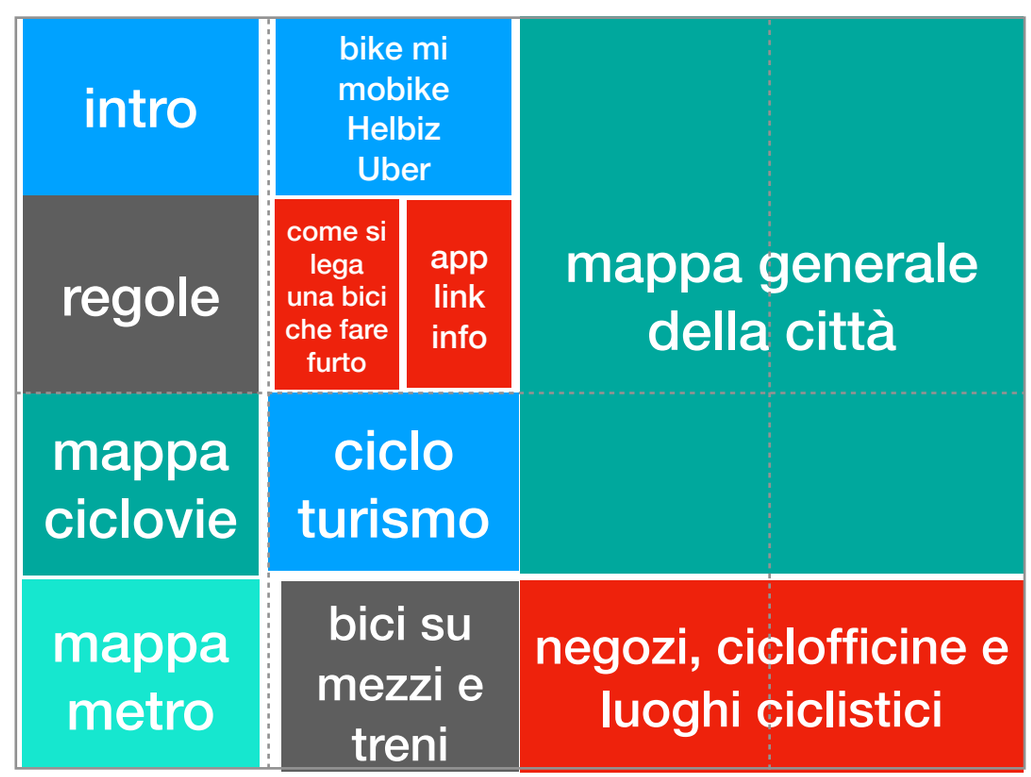
- Le forze dell'ordine devono avere un ruolo attivo anche nell'educazione alla nuova mobilità urbana



La mappa e la comunicazione

- Il patto per Milano sarà accompagnato e raccontato da una grande mappa della città: gli itinerari ciclabili migliori, i consigli per spostarsi, le informazioni sulla sicurezza, su negozi e ciclofficine.

- La mappa sarà realizzata in formato cartaceo sintetico e digitale esteso.



MILANO

BICYCLE

COALITION

Marco Mazzei
+39 335 1449481
marco@bici.milano.it