

OSSERVAZIONI DELL'ASSOCIAZIONE FIAB MILANO CICLOBBY AL PROGETTO DI RIAPERTURA DELLA CERCHIA INTERNA DEI NAVIGLI

PREMESSA

Il Comune di Milano ha avviato il dibattito pubblico sul progetto relativo alla fattibilità della riapertura dei navigli (<https://progettonavigli.comune.milano.it/avvio-del-dibattito-pubblico/>) che è da intendersi come *ripristino della connessione idraulica dal naviglio Martesana alla Darsena, con riattivazione della Fossa interna*, comunemente nota come Cerchia dei navigli. Lo studio, articolato su più fasi temporalmente dilatate, persegue l'obiettivo della scopertura integrale dei canali (coperti tra gli anni '30 e '60 del secolo scorso), con la finalità di recuperare anche la funzione originaria dei navigli stessi, ossia quella della navigabilità, in chiave attualizzata alle esigenze turistiche e trasportistiche.

In generale, consideriamo favorevolmente il valore della presenza delle acque in ambito urbano, associata al contatto con estese alberature e verde curato, a una qualità dello spazio pubblico fruibile, a una utilità paesaggistica e di generale vivibilità della città.

D'altra parte rileviamo la notevole complessità di questo progetto, che ci porta ad esprimere:

- timore che l'attuazione in due o più fasi richieda tempi effettivi di realizzazione troppo lunghi, con il rischio di un mancato completamento che lascerebbe alla città i soli tratti tra loro scollegati;
- preoccupazione per i costi preventivati, così elevati e significativamente distanti da quanto indicato in occasione del referendum del 2011;
- scetticismo sull'apporto effettivo del processo partecipativo in assenza di un ulteriore referendum popolare;
- forte criticità per come è stato affrontato il tema della mobilità, che non sembra voler cogliere l'opportunità del progetto per approfondire ed accelerare il cambiamento di abitudini sia dal punto di vista privato che commerciale.

Noi non abbiamo strumenti per verificare la qualità obiettiva e la fattibilità di un progetto che ci sembra notevolmente impattante (anche sul piano dei costi e dei tempi di realizzazione), ma che richiede necessariamente anche conoscenze multidisciplinari per poterlo esaminare e valutare in dettaglio.

Nel contempo riteniamo opportuno anche invitare a riflettere sul concetto di "*fattibilità*". Lo sviluppo attuale delle conoscenze e capacità tecniche e tecnologiche è tale infatti da consentire di affermare che quasi non esista un limite alla fattibilità. In questo senso, però, travisare il concetto di fattibilità può indurre a cedere all'illusione che tutto quello che è fattibile poi vada anche fatto, e non ci sembra che sia questo un orientamento condivisibile.

Pertanto, nella consapevole limitatezza delle nostre competenze, ci sentiamo comunque di ribadire, anche da parte della nostra Associazione, la necessità e la richiesta di una attenta e puntuale verifica della fattibilità e sostenibilità tecnica e finanziaria, nonché di una realistica e concreta analisi del rapporto costi / benefici, e dunque di una valutazione anche tra costi e opportunità, da condursi rigorosamente nell'interesse collettivo.

Fatta questa premessa, ci apprestiamo a svolgere alcune osservazioni più specificamente dedicate ai temi di nostra competenza, con particolare riguardo alla mobilità sostenibile ed attiva.

OSSERVAZIONI

1. Le irrisolte questioni della mobilità lungo la Cerchia interna

La Cerchia dei navigli è il primo degli anelli che caratterizzano (insieme a quello delle mura spagnole e quello della “cerchia filoviaria”) la ‘*forma urbis*’ di Milano, rappresentabile come una successione di cerchi concentrici intersecati da strade ad andamento radiale, idealmente simile ad una ruota di bicicletta.

La Cerchia interna è l'anello che segna il punto di contatto tra il “centro” e il “resto” della città. Anche per questo la Cerchia dei navigli si caratterizza, dal punto di vista della mobilità, come CIRCLE LINE, in cui TPL, cioè il Trasporto Pubblico Locale (quello *leggero*, che in tutte le città europee costituisce il sistema capillare che innerva in modo diffuso tutte le strade urbane) e MOBILITÀ ATTIVA (non solo quella lenta del passeggio e dell'ozio, ma anche quella casa-lavoro, e quella per esigenze professionali di trasporto e commercio) costituiscono le funzioni necessarie e prioritarie.

Va però innanzitutto osservato che la percorribilità di questo anello non è mai stata risolta:

- **in senso orario**, la corsia preferenziale dei mezzi pubblici (e degli scooter, sempre più numerosi e incontrollati), vietata alle biciclette, ha da sempre reso, se non impossibile, certamente molto difficoltosa, pericolosa (e sanzionabile) la percorribilità ai ciclisti, considerati evidentemente solo un intralcio, ma che, percorrendola, dimostrano con i fatti quanto sia necessario prevedere uno spazio anche per loro in questa direzione;
- **in senso antiorario**, una visione miope e pavida costringe il mezzo pubblico ad adeguarsi ai tempi e ai modi del traffico veicolare e ai suoi ingolfamenti; la corsia ciclabile, nonostante i noti difetti (la mancata continuità agli incroci, che le buone pratiche raccomandano ma la normativa italiana ancora non prevede come obbligatoria; il mancato completamento dell'anello) si è rivelata necessaria ed utile e non è stata motivo di peggioramento della congestione del traffico (semmai si pone il problema di assicurarne il rispetto, sanzionandone le violazioni).

In sostanza, rispetto a questo primo e fondamentale anello della circolazione stradale cittadina, la mancata volontà di intervenire con decisione sul traffico motorizzato privato ha penalizzato il TPL, ha lasciato la ciclabilità residuale e priva dei necessari requisiti di sicurezza, continuità e confortevolezza, il tutto a discapito della qualità degli spazi urbani e della vita dei cittadini.

A ciò va aggiunto che la stessa apertura dei cantieri per la realizzazione della M4, contrariamente a quanto ci saremmo aspettati e che pure avevamo esplicitamente chiesto all'amministrazione comunale, hanno ancora una volta penalizzato il TPL e la ciclabilità pur

di non intaccare la mobilità privata motorizzata di auto, moto e scooter.

Riteniamo che nello sviluppo della città, il miglioramento di ambiente e qualità della vita si possa perseguire con il fondamentale apporto della mobilità sostenibile, dove il TPL ha la priorità e la ciclabilità e la pedonalità vengono adeguatamente favorite e incentivate.

Per fare ciò è in generale necessario **ridistribuire lo spazio pubblico, riequilibrando le funzioni**.

Riportando questi principi allo specifico contesto della Cerchia dei navigli trattata nello studio di fattibilità, va evidenziato come essa insista su uno spazio largo in media circa 18 metri, di cui – secondo il progetto – un terzo verrebbe occupato dal canale, in corrispondenza dello scavo del vecchio naviglio.

Un abbellimento forse godibile visivamente (però l'acqua spesso non è percepibile da quota strada) **ma non fruibile**.

Si tratta quindi di un intervento progettato in carenza di uno spazio minimo necessario a garantire le funzioni fondamentali e irrinunciabili per una città viva: la mobilità sostenibile. Detto altrimenti, **si sacrifica spazio vitale per la mobilità inseguendo un'IDEA di città d'acqua**.

Relativamente al progetto di fattibilità - l'unico documento su cui da mesi si incentrano tutte le discussioni – poniamo una prima osservazione critica su tutte: il fatto che il **sistema della nuova mobilità** sia solo accennato, e non sia invece stato il punto di partenza delle analisi e delle verifiche dello studio di fattibilità, per noi è preoccupante.

E' stato detto più volte nel corso degli incontri che la nuova linea metropolitana M4 sostituirà la linea autobus 94, che nel progetto viene eliminata: ma è evidente che 6 fermate sotterranee non svolgono la stessa funzione delle 12-14 fermate in superficie (ciò peraltro rende anche fortemente auspicabile la revisione delle tariffe ATM, in quanto, con le regole vigenti, il biglietto è utilizzabile per un solo ingresso in metropolitana all'interno dei 75' di validità, e questo si rifletterebbe inevitabilmente anche sui costi a carico dell'utenza, che andrebbero ad assommarsi ai disagi). La scelta di togliere i mezzi di superficie in presenza di nuovi percorsi del metrò di fatto penalizza il commercio di superficie e le persone anziane o quelle che soffrono i luoghi chiusi.

Per quanto concerne viabilità e circolazione stradale, la sostenibilità del progetto è incentrata sull'assunto di un'auspicata radicale riduzione del tasso di motorizzazione e del traffico, ipotizzata dal PUMS (che peraltro si trova ancora nelle fasi conclusive del suo *iter* approvativo, ed è pertanto soggetto ad altri elementi di incertezza), che comunque risulta ancora tutta da verificare nella sua attuazione concreta.

2. L'incerta transizione verso la Mobilità nuova

Ciò che colpisce, osservando le sezioni di progetto, è che in ogni tavola compaia sempre un'automobile, siano completamente ignorati gli scooter, la ciclabilità sia residuale e non compaia **mai un mezzo pubblico**.

In questo senso, osserviamo che avremmo ritenuto meritevole di grande considerazione la proposta avanzata dal prof. Antonello Boatti, membro del comitato scientifico che ha curato lo studio, di introdurre sulla Cerchia interna, in anticipo rispetto all'avvio dei lavori di riapertura dei navigli, un sistema circolatorio che eliminasse il traffico di scorrimento, prevedesse un servizio di trasporto pubblico nei due sensi di circolazione e così, di fatto,

pedonalizzasse la cerchia.

Il Comune si è invece limitato a liquidare questa proposta di anticipazione degli effetti di riduzione del traffico affermandone la non praticabilità a causa dei disagi che già gravano sull'area per i cantieri M4.

Ribadendo quanto già evidenziato sopra, osserviamo in generale che proprio l'apertura di questi cantieri non è stata colta dall'Amministrazione come occasione per favorire il TPL e la mobilità sostenibile.

3. Limitazione della sosta

La devastante tendenza portata avanti negli ultimi decenni è che, pur di recuperare posti auto, non si mettono limiti allo spazio consentito per la sosta. Le auto dilagano, si dedica spazio pubblico per ampliare sosta a dismisura senza considerare che c'è un limite a questa destinazione e un argine deve essere posto: le larghezze dei marciapiedi vengono drasticamente ridotte, a discapito dei pedoni.

(v. sosta in via Friuli, via Gustavo Modena, via Seprio, via Stendhal – nella foto -, etc.)

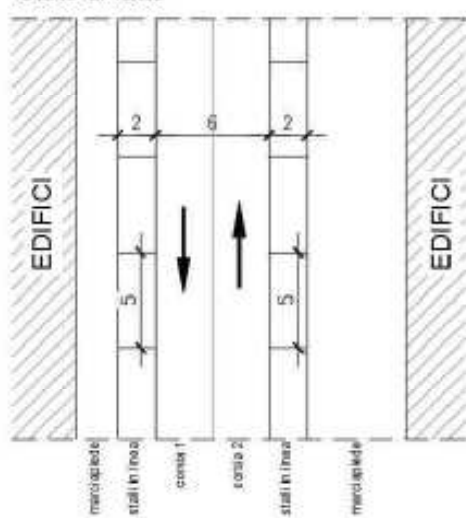


Questo tipo di soluzione è ipotizzata nel documento di fattibilità, v. Tratto A_ via Melchiorre Gioia. L'apertura della vasca in via Gioia apparentemente migliora la qualità dello spazio urbano; in realtà sposta solo i problemi.

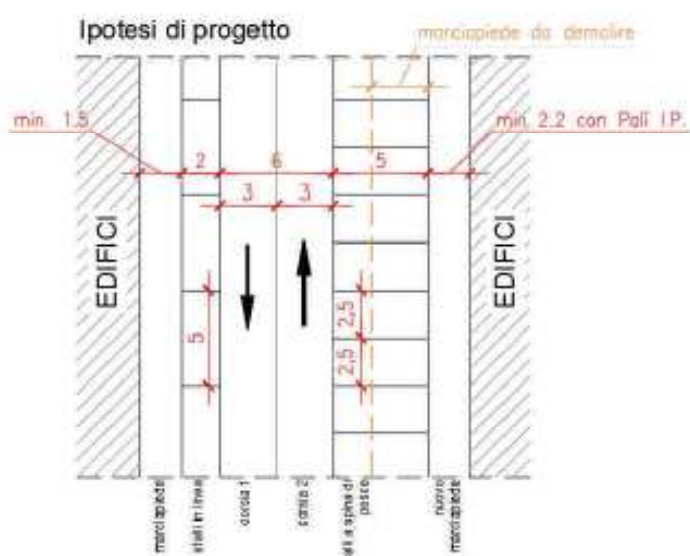
Valutazioni per recupero parcheggi su strade limitrofe a via Gioia:
sostituzione stalli in linea con stalli a 90°, ove possibile.

1) Strada a corsia doppia

Stato di fatto



Ipotesi di progetto



Riteniamo che soluzioni come queste siano da respingere con forza.

4. Superare il concetto di ciclopeditonalità

Quella dell'uso promiscuo, ciclabile e pedonale, è una visione limitata e superata, che va utilizzata con parsimonia perché diverse sono le esigenze dei fruitori. Questo tipo di soluzione mette pedoni e ciclisti tra loro in competizione per lo spazio, mentre lascia irrisolto il tema del carico di traffico, della velocità dei veicoli, della disponibilità di spazio per il parcheggio di mezzi privati su suolo pubblico.

Quella dell'uso ciclopeditonale proposta all'interno dello studio qui in commento è una prospettiva miope priva di lungimiranza e del tutto inadeguata nell'ottica di favorire un crescente sviluppo e diffusione dei mezzi *a trazione umana*.

Manca la visione di un cambiamento, per esempio, sulle modalità della logistica delle merci che, specie in relazione alle consegne "per contro proprio", potrebbero ricevere un forte impulso da una viabilità più scorrevole e dall'utilizzo diffuso di mezzi ecosostenibili, quali le cargo bike.

5. Superare le misure "minime" da Codice della strada

- m 1,50 è la misura minima per pista ciclabile monodirezionale prevista dall'attuale Codice della Strada. Ancorché stabilita dalle norme vigenti, appare di certo inadeguata a sostenere la previsione di un forte incremento della ciclabilità (dal 6% al 20%);
- occorre pertanto progettare spazi più capienti, utilizzando i parametri normativi solo come "standard minimi", sia per consentire il transito agevole di mezzi di maggior ingombro, come le cargo bike, sia per favorire il sorpasso in condizioni di sicurezza tra ciclisti e la convivenza tra utenti con esigenze e velocità differenti;
- la pista ciclabile deve essere monodirezionale, senza cambi di lato, lineare e continua;
- deve essere preferibilmente su strada, meglio se in sola segnaletica e in condizioni di moderazione della velocità.

6. Inserimento in progetto di Rete ciclabile

La lettura delle sezioni dello studio di fattibilità rivela uno schema di ciclabilità non chiaro.

In via F. Sforza si individuano (al contrario di quanto succede attualmente):

- **in senso orario** una ciclo-pedonale di larghezza variabile tra m 3,50 e m 4,50: si segnala che questo comporterebbe per i ciclisti un notevole rallentamento della velocità di spostamento, dovuto alla compresenza dei pedoni; d'altro canto, il passaggio di biciclette in prossimità degli accessi alle proprietà private sarebbe fonte di insicurezza e pericolo per i pedoni medesimi (oltre che in violazione della normativa vigente).

Ci chiediamo che tipo di valutazione sia stata eseguita circa la fattibilità dell'accesso ai cortili interni dei veicoli: non appare chiaro come la configurazione di questo spazio potrebbe consentire il transito e le manovre di un veicolo che, per poter imboccare uno dei ponti di attraversamento previsti, lo dovrà percorrere in promiscuità con pedoni e ciclisti.

- **in senso anti-orario**, non essendoci altra indicazione, riteniamo che la mobilità ciclistica sia stata considerata in promiscuo con veicoli motorizzati (furgoni, auto e moto), escludendo ovviamente che il marciapiede ciclopeditonale di cui sopra possa essere stato pensato anche come bidirezionale ciclistico.

Indispensabile sarà attuare la moderazione della velocità istituendo la Zona 30 lungo tutto il tratto interessato.

Sarebbe inoltre opportuno che Milano sperimentasse (prima in Italia) una segnaletica già

in vigore in altri Stati europei: la “strada delle biciclette”, dove i veicoli a motore sono ospiti e procedono a velocità fortemente moderata, dando sempre la precedenza alle bici.



7. Gestire le fasi

- nel caso di apertura parziale (5 specchi d'acqua) è indispensabile che la mobilità sostenibile e ciclistica siano progettate anche tra un tratto e l'altro, con **grande attenzione alle connessioni**;
- nel caso di apertura completa dei canali della Fossa interna è indispensabile che **fin da subito sia ben chiara la visione di cosa succederà alla mobilità sostenibile e ciclistica a seguito della riapertura di tutto il tracciato**.

8. Sperimentare la mobilità

La riapertura dei navigli interrati - dei 5 tratti o completa - porterà inevitabilmente a modifiche della viabilità che produrranno impatti sulla circolazione stradale non solo nell'area circoscritta all'intervento, ma sull'intera città (ed il suo intorno).

Riteniamo necessario che venga sperimentata fin da subito la riduzione del traffico anticipandone gli effetti attraverso una simulazione che tenga conto degli ingombri del canale, realizzata in maniera gradevole ancorché provvisoria, sulla scorta dell'esperienza TrêtaMI (realizzata a maggio 2018 dalle associazioni Genitori Antismog e FIAB Milano Ciclobby con la collaborazione del Comune di Milano - Assessorato Mobilità e Ambiente e AMAT).

L'occasione persa con l'apertura dei cantieri della M4 lungo la cerchia (in cui si è deciso di sacrificare TPL e bici per permettere il transito dei mezzi privati motorizzati), trova in questo contesto la sua urgenza e necessità di realizzazione.

Toccare con mano problemi e vantaggi del nuovo regime viabilistico attraverso una adeguata sperimentazione aiuta amministrazione, cittadini e progettisti perché permette la visualizzazione del futuro assetto della mobilità e la verifica delle ricadute sull'intorno; inoltre invita cittadini e “city users” a sperimentare nuove abitudini di mobilità, anticipandone gli effetti.

Milano, 31 luglio 2018

per FIAB Milano Ciclobby
Guia Biscaro
presidente