

20210213_PRESENTAZIONE AREE BERSAGLIO QT8

OSSERVAZIONI (*AHIME' TARDIVE*) AL PROGETTO IN FASE DI ESECUZIONE
MILANO, 14 FEBBRAIO 2021

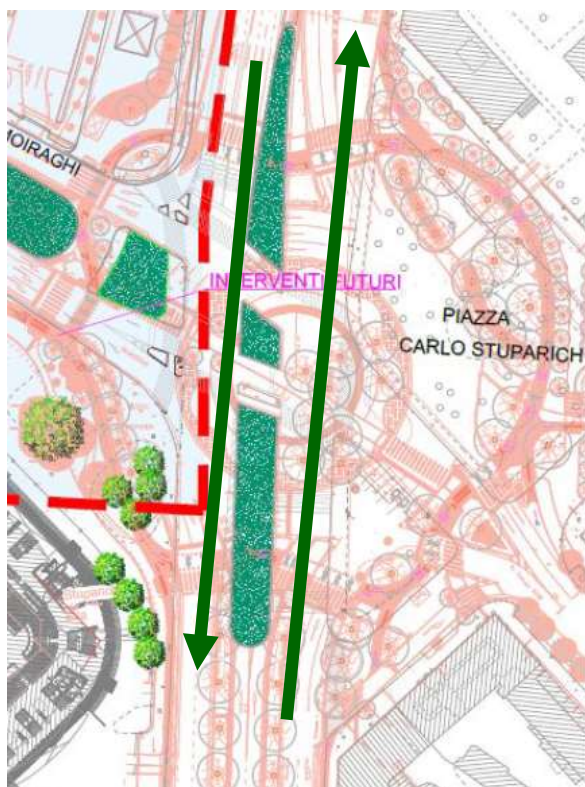
Scorrendo le pagine del documento, che abbiamo richiesto solo oggi al Municipio 8 dopo aver visto i cantieri, osserviamo quanto segue.

CREMOSANO-SALMOIRAGHI

1- PIAZZALE STUPARICH

Riprendiamo nuovamente il tema di piazzale Stuparich, ribadendo ancora una volta che riteniamo che la soluzione faraonica di creare una rotatoria in sostituzione di un incrocio semaforico ad un tempo, sia da riconsiderare e rivedere nel suo complesso.

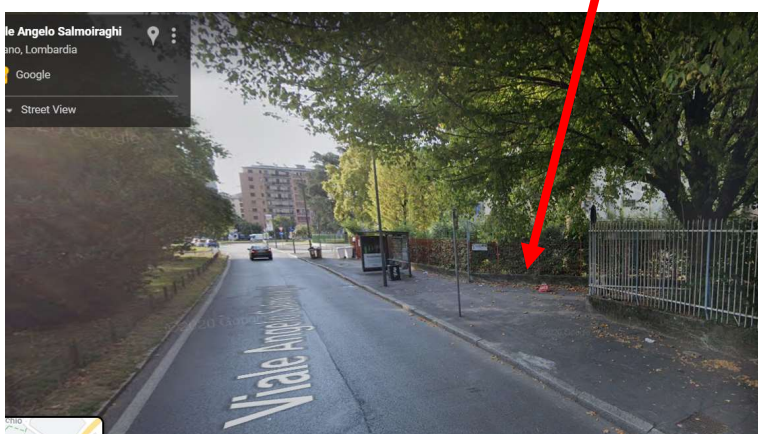
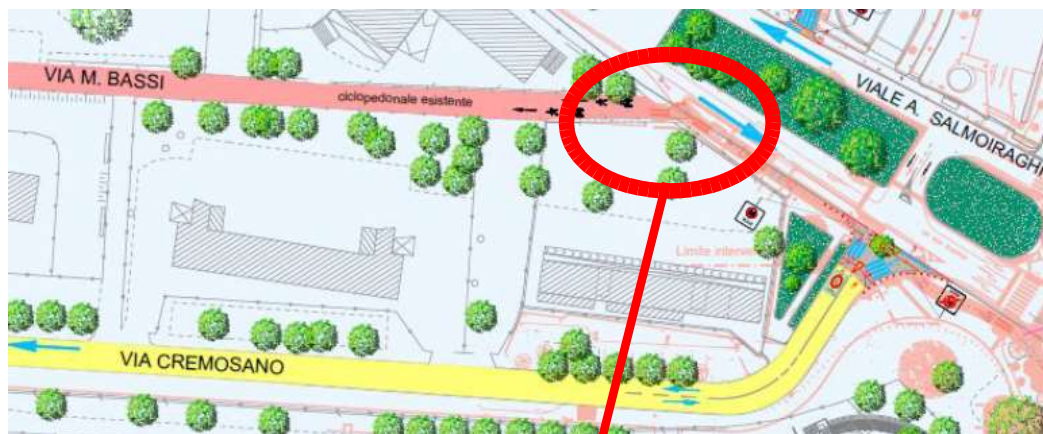
Da notare la lunghezza, la tortuosità e lo spezzettamento del tragitto ciclistico in progetto (in rosa) rispetto alla situazione attuale (in verde). Gli spazi di entrambe le carreggiate e l'assenza di sosta consentono piuttosto il tracciamento di una semplice, lineare, economica, quanto funzionale e sicura pista ciclabile tracciata su strada in vernice bianca tratteggiata.



2-SALMOIRAGHI-BASSI

Osserviamo che l'ingresso e l'uscita dalla ciclopedonale esistente non è stata presa in considerazione: la ciclopedonale BASSI_MORETTI continua ad essere mancante di accesso sulla

Salmoiraghi. I ciclisti saranno sempre costretti a pedalare sul marciapiede, passando dietro la fermata del bus



3-DIOMEDE

La soluzione adottata è efficace per mettere in sicurezza gli attraversamenti dei pedoni, ma non lo è per i ciclisti: la Diomede è strada a 50 km/h e gli automobilisti, pur a fronte di un restringimento della carreggiata in prossimità dell'attraversamento pedonale, tendono a non rallentare e il ciclista – trovandosi nello spazio ridotto - viene pericolosamente sfiorato dai veicoli.

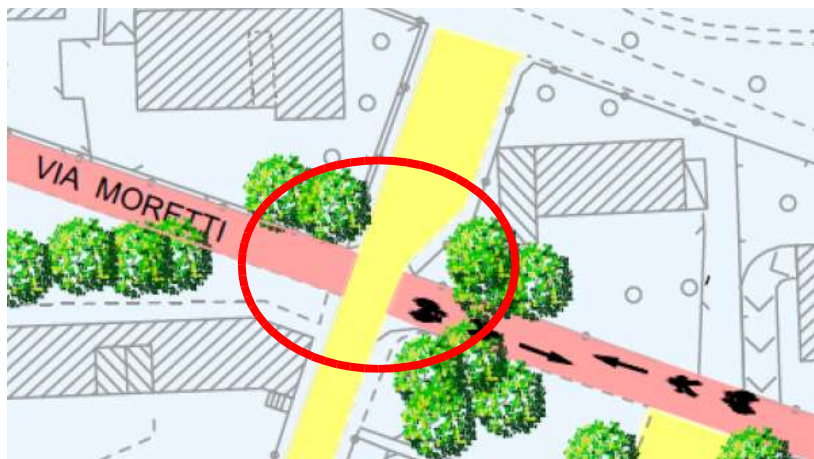
Chiediamo pertanto che in prossimità di questa infrastruttura per il restringimento della carreggiata venga sperimentata una nuova segnaletica, non ancora prescritta dal CdS ma già adottata con successo in alcuni Comuni (per esempio Turate) , cioè la *strada a priorità ciclistica*, utilizzando una segnaletica orizzontale apposita (v. più sotto).

4-VIE ARENZANO, ANDORA, FINALE, ETC.

Approviamo la scelta di rendere a doppio senso tutte le strette vie di accesso al quartiere (molte delle quali a fondo cieco): la soluzione (alla berlinese) dovrebbe costringere gli automobilisti a tenere velocità basse, rendendo più sicuri gli attraversamenti di pedoni e ciclisti.

In occasione della recente riasfaltatura di queste vie, per una maggiore sicurezza si sarebbe potuto provvedere al rialzamento di tutti gli attraversamenti: il progetto lo prevede in via Pogatschnig e non nelle vie Terragni e Lerici.

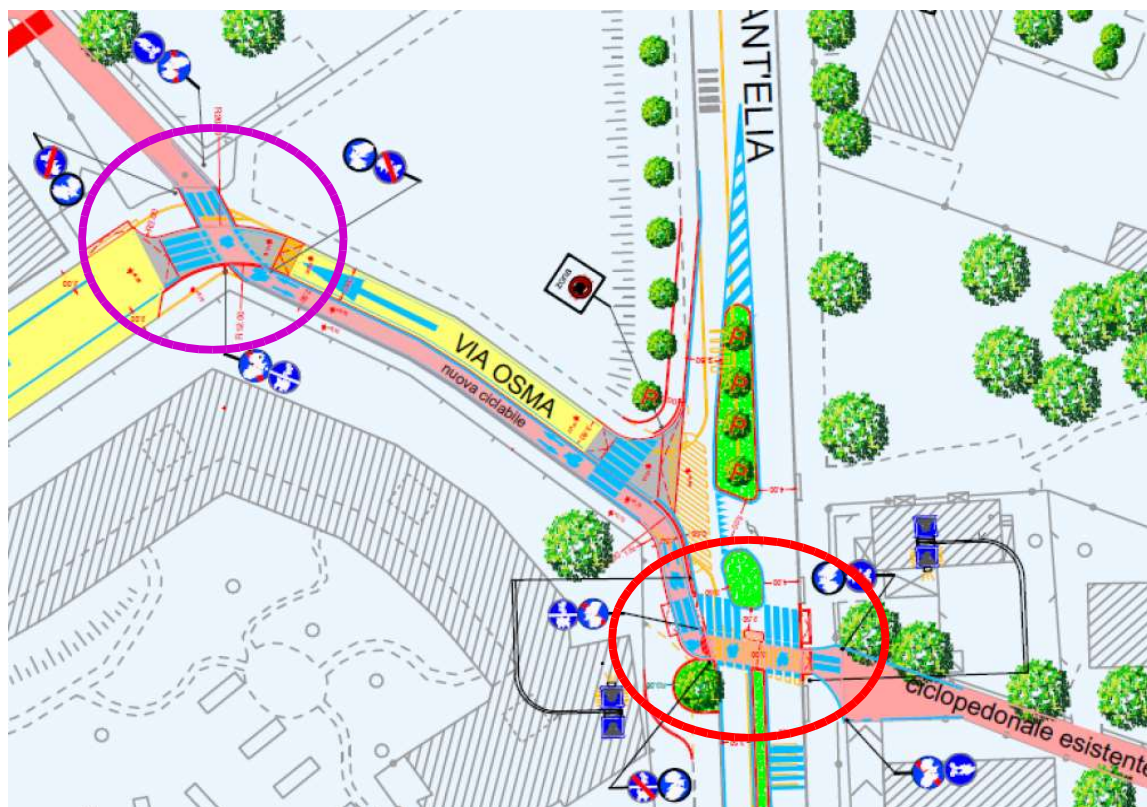
La BASSI_MORETTI è molto frequentata da bambini a piedi, in bici e sui piccoli monopattini: la sicurezza negli attraversamenti deve essere più che mai una priorità.



5-OSMA-MORETTI-SANT'ELIA

La messa in sicurezza dell'attraversamento era necessaria e improrogabile e finalmente è in corso di realizzazione.

La parte ciclabile però rivela molte criticità; sarebbe stato utile richiedere un interessamento diretto dell'Associazione per mettere a punto quelle minime modifiche che avrebbero reso efficace il lavoro che invece così si rivela una complicazione invece che una facilitazione.



FIAB Milano Ciclobby onlus

via Pietro Borsieri 4/E - 20159 Milano - C.F. e P. IVA 08970250158

telefono/fax 02-69311624 - orari: martedì-venerdì 17.00-19.00 sabato 10.30-12.00

www.ciclobby.it - segreteria@ciclobby.it

ATTRAVERSAMENTO DI SANT'ELIA: se si fosse portato l'attraversamento ciclabile a monte rispetto a quello pedonale, il transito delle biciclette sarebbe stato più fluido ma soprattutto non avrebbe interferito con quello dei pedoni. (cerchio rosso)

INNESTO IN MORETTI DA SANT'ELIA NORD (LAMPUGNANO):

In che punto e con quali modalità e manovre il ciclista entra in via Moretti?

Il progetto rende la manovra molto difficoltosa e pericolosa.

INNESTO IN OSMA DA SANT'ELIA SUD (DIOMEDE)

Idem come sopra.

VIA OSMA

Il progetto qui rappresentato prevede un doppio senso ciclabile, ma con una soluzione inappropriata, ovvero con una pista ciclabile bidirezionale, immaginiamo in sede propria, cioè delimitata da cordoli e di questo chiediamo conferma.

In caso affermativo, lo riteniamo un lavoro impegnativo e sovradimensionato rispetto allo scopo: la possibilità di procedere in controsenso rispetto alle auto infatti :

- si interrompe subito alla fine del primo tratto della Osma (sono 70 metri)
- viene realizzata al solo scopo di poter impegnare il tratto asfaltato che fiancheggia un lato del Piccolo Stadio San Siro e raggiungere in leggera salita il marciapiede senza sbocco (se non agli estremi in corrispondenza degli incroci) di via Lampugnano. (cerchio magenta)

Quello che si sta realizzando in questi giorni

6-SANTA MARIA NASCENTE

La messa in sicurezza dei attraversamenti individuati sono una realizzazione importante, in quanto eviterà che gli automobilisti affrontino in velocità l'uscita dalla rotatoria (e spesso senza fermarsi per far attraversare i pedoni); particolarmente utile in un'area come questa dove è significativa la presenza di persone per via di importanti funzioni aggregative (chiesa, chiosco, parco, metropolitana).

Segnaliamo, per esperienza diretta, che in via Salmoiraghi gli automobilisti sono molto insofferenti nei confronti dei ciclisti con azioni che, oltre che vietate, mettono questi ultimi in difficoltà e in pericolo:

- suonando e chiedendo strada se il ciclista - per la sua sicurezza e per suo diritto - occupa la prima metà della sede stradale;
- sorpassando a brevissima distanza se il ciclista si tiene a poca distanza dalle auto in sosta, dando l'illusione che il margine lasciato ai veicoli sia sufficiente per i sorpasso.

Chiediamo quindi:

- che la velocità massima consentita a 30 km/h sia estesa a tutta la via e non solo con semplice indicazione di segnaletica verticale unicamente in prossimità degli attraversamenti pedonali;
- che venga sperimentata una nuova segnaletica, non ancora prescritta dal CdS ma già adottata con successo in alcuni Comuni anche dell'hinterland milanese, cioè la *strada a priorità ciclistica*, utilizzando una segnaletica orizzontale apposita (v. sotto).

Rimandiamo al documento in allegato "*Ciclabilità Sicura. Guida all'applicazione del DL 76/2020*" realizzato da un pool dei migliori esperti italiani di mobilità, di cui riportiamo un estratto:

In attesa che il MIT definisca la specifica segnaletica per indicare formalmente questa tipologia di strada, si ritiene opportuno inserire in centro strada sulla pavimentazione il simbolo della bicicletta, preceduto da quello dell'automobile e dal segnale di limite massimo di velocità seguito dalla freccia direzionale, così da rendere evidente il fatto che **entrambi i veicoli devono utilizzare lo stesso spazio centrale**: questo incoraggia il ciclista a procedere in centro strada e dissuade l'automobilista a forzare il sorpasso.



Esempio di applicazione integrata di alcuni dei nuovi dispositivi: strada ciclabile con doppio senso ciclabile (Reggio Emilia)

7-CIMABUE-ISERNIA-PERGINE

Encomiabile dare forma allo spazio informale davanti al centro sportivo XXV Aprile e mettere in sicurezza gli attraversamenti.

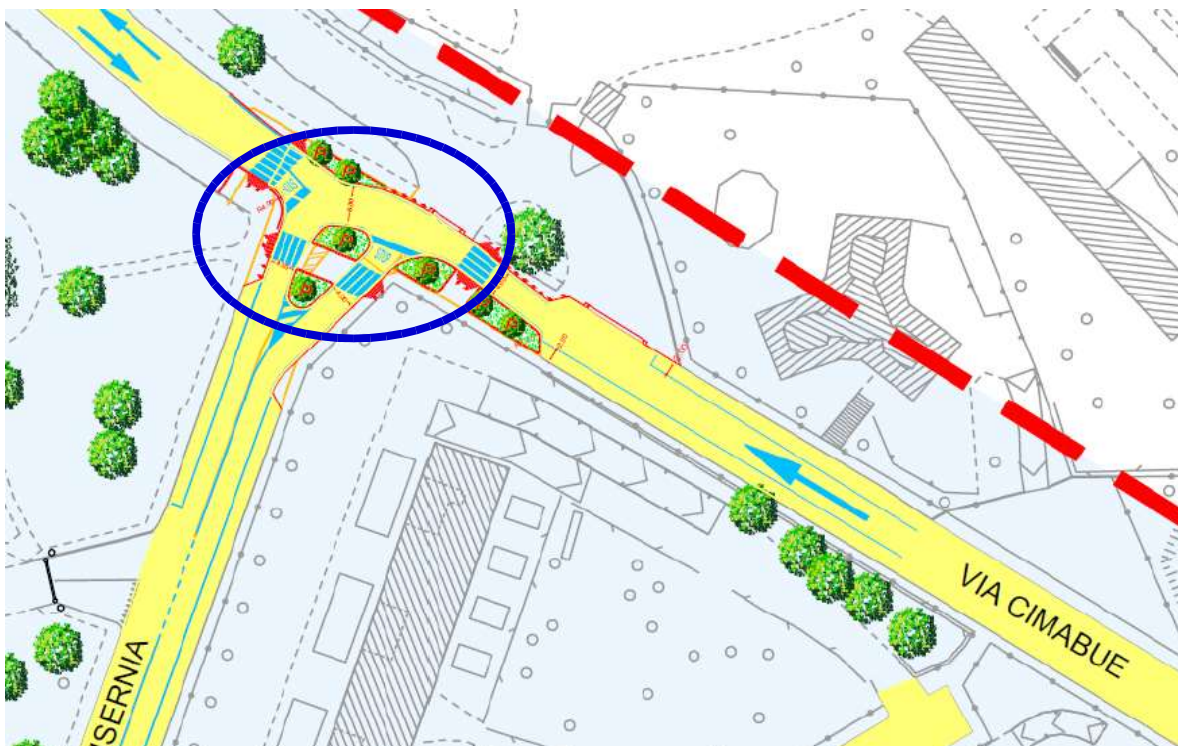
Riteniamo però che la soluzione adottata non sia la più adatta alla situazione.

Riscontriamo infatti:

- una notevole infrastrutturazione, fatta da isole spartitraffico, cordoli, aiuole che definiscono spazi chiusi e rigidi per i pedoni.
- una soluzione che privilegia la viabilità veicolare (peraltro in strade non di particolare traffico) pur trovandoci in una zona praticata prevalentemente da sportivi, persone che corrono, spesso in gruppo e/o affiancati; l'area avrebbe dovuto riconoscere questa valenza e dare ai suoi fruitori lo spazio e il *respiro* di cui hanno bisogno.

L'incrocio è invece stato trattato in modo generico, come un *qualsiasi* incrocio urbano.

Un'occasione persa per creare uno spazio di qualità e, probabilmente, tanti soldi che potevano essere spesi meglio.

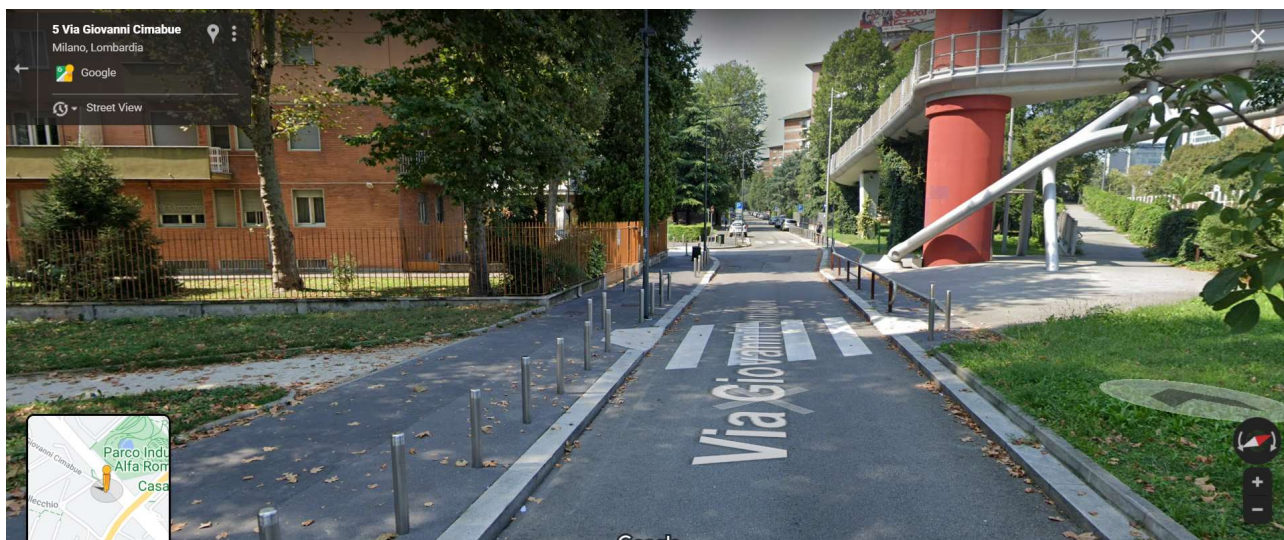


Cogliamo infine l'occasione, citando la Cimabue, a cui occorrerà mettere mano all'estremo opposto della via, in corrispondenza dell'accesso al passerella ciclopeditonale che supera il viale De Gasperi, affinché sia consentito ai ciclisti il raggiungimento del Montestella senza dover impegnare la Cimabue, in questo punto molto stretta, in controsenso.



FIAB Milano Ciclobby onlus

via Pietro Borsieri 4/E - 20159 Milano - C.F. e P. IVA 08970250158
 telefono/fax 02-69311624 - orari: martedì-venerdì 17.00-19.00 sabato 10.30-12.00
www.ciclobby.it - segreteria@ciclobby.it



per Gruppo Tecnico
FIAB Milano Ciclobby

Guida Biscàro
Milano, 13 febbraio 2021