

La coperta scucita: ricognizione della rete ciclabile milanese

SABATO 11 novembre 2017

CERCO UN CENTRO DI CICLABILITÀ PERMANENTE

Il ritrovo era alle 10 in piazza Cadorna davanti alla Stazione.

Oltre al gruppo tecnico di FIAB Ciclobby (Biscaro, Casiraghi, Galli e Montieri) erano presenti una ventina di cittadini, l'assessore Mobilità e Ambiente Granelli, l'amministratrice delegata di AMAT Zavatta, il Direttore Pianificazione Mobilità di AMAT Savino.

Riportiamo qui, in forma schematica e per luoghi, le note su quanto sperimentato nel corso del sopralluogo.

Via San Giovanni sul Muro: significativa presenza di binari dismessi a rendere difficile e pericolosa la circolazione in bici (e non solo). Si fa notare fra l'altro che su un lato della carreggiata vi sono i binari, mentre sul lato opposto i binari sono stati rimossi ma le lastre del pavé sono state allineate creando pericolosi "corridoi" dove la ruota della bici può facilmente infilarsi.

Mentre per i binari in esercizio la manutenzione è costante ed è curata da ATM, quelli non più in uso vengono censiti da ATM ma la loro manutenzione passa alla competenza comunale, proprietario della strada.

Il problema dunque riguarda sia la presenza di questi binari non più in uso anche da diversi decenni, ma anche, in caso di rimozione, nella scelta dei materiali e nella cura della posa in opera.

FIAB Ciclobby chiede che venga programmata la definitiva rimozione dei binari dismessi, anche sfruttando occasionali lavori straordinari che coinvolgano le strade dove sono presenti – attività che potrebbe comunque richiedere ancora altri anni – ma anche di pensare ad adeguate soluzioni provvisorie, efficaci e sicure (ad esempio, sigillature con materiali idonei), che possano nel frattempo almeno contenere la loro pericolosità.

Via Santa Maria alla Porta, via Brisa, via San Maurilio, etc.: strade strette tipiche della *vecchia Milano*, dove è comunque consentito il traffico veicolare, costringono i ciclisti a giri lunghi e tortuosi.

L'assessore Granelli ha evidenziato che, a seguito della introduzione della Zona 30 del centro, è in completamento la verifica di coerenza dei cartelli della segnaletica sui limiti di velocità già presenti nell'area della Cerchia dei navigli (30-50 km/h).

E' inoltre allo studio un progetto di indirizzamento sui parcheggi a rotazione, che, attraverso appositi display, indichi in tempo reale il numero dei posti liberi presso ciascuna struttura, riducendo così il traffico derivante dalla mera ricerca "per tentativi" del posto disponibile per la sosta.

Granelli ha confermato il forte impegno diretto del sindaco, nell'ambito "C40 cities", per un rafforzamento di Area C e ulteriori limitazioni del traffico (2022-2023).

Attualmente, in Area C, c'è un forte carico di traffico di servizio (circa 23mila consegne giornaliere): AMAT ha messo in rilievo il fatto che solo il 30% delle consegne è "per conto terzi" (cioè attraverso operatori di società di logistica che, svolgendo questa attività di impresa, sono disponibili ad investire sul costante rinnovamento del parco veicoli con

mezzi più “ecologici”), mentre il restante 70% riguarda consegne “per conto proprio” (es. consegne a domicilio del dettagliante; aziende familiari; artigiani), che avvengono molto spesso con mezzi vecchi ed inquinanti, la cui gestione è una parte importante del problema.

L'Amministrazione assicura che la LEZ partirà a fine 2018.

FIAB Ciclobby auspica chiusura del centro al traffico veicolare privato non residente, forte moderazione del traffico, utilizzo delle strade rese a doppio senso per le biciclette.

FIAB Ciclobby chiede provvedimenti forti di riduzione del traffico veicolare privato; in particolare sollecita l'Amministrazione ad attuare periodi di sperimentazione in tal senso, (come per esempio sostegno nel mese di dicembre 2018 della campagna 2016 e 2017 di FIAB Ciclobby, Genitori Antismog e Confesercenti “*Babbo Natale non va in bici!*”); sottolinea come una riduzione del traffico veicolare e la creazione di condizioni idonee – come i sensi unici eccetto bici, la liberazione delle strade dai parcheggi di auto e moto, il divieto di transito in area C di bus turistici, etc. – aumenterebbero l'efficienza dei mezzi pubblici, faciliterebbero le consegne merci in bicicletta, migliorerebbero la qualità degli spazi, a beneficio di tutti e dell'*immagine* della città che vorrebbe essere *europea*.

via Correnti: grosse difficoltà di percorrenza dovute a: presenza di traffico veicolare; compresenza di binari e pavé sconnesso e mal tenuto; mancata risoluzione della viabilità ciclistica in prossimità di piazza Resistenza Partigiana a causa dei cantieri M4.

FIAB Ciclobby chiede riduzione del traffico veicolare; manutenzione costante e accurata del pavé.

Cerchia dei Navigli: difficoltà in termini di sicurezza dovuti alle chicane create per i cantieri M4; l'Assessore annuncia che verrà segnalato il percorso alternativo dei Terraggi, che passa parallelamente all'interno della Cerchia, dall'incrocio Meravigli-Carducci (largo D'Ancona) al parco delle Basiliche.

FIAB Ciclobby chiede che questo percorso sia efficace ed efficiente in termini di tempo e di sicurezza; sia ben segnalato; sia percorribile dai ciclisti nei due sensi per garantire la massima flessibilità agli spostamenti.

Via Marconi: il nuovo spazio pedonalizzato tra piazza Duomo e piazza Diaz è stato realizzato dal privato (compagnia assicurativa proprietaria di un edificio lungo la via) con un intervento ex art. 80 Regolamento Edilizio. Non ben risolta la segnaletica che, in prossimità dei binari del tram, indica un “fine” e “inizio” zona pedonale con cartelli evidentemente sproporzionati. Mancano ancora parcheggi bici.

da piazza Scala a Brera: difficoltà di attraversamento di via Manzoni per immettersi in bicicletta in via Verdi; per i ciclisti che provengono da corso Matteotti/via Case Rotte occorre creare attraversamento anticipato in piazza Scala, con nuova lanterna semaforica per bici e tempo dedicato.

via Brera: emblematico della filosofia sottese all'intervento: realizzazione in sola segnaletica; attuazione di una interpretazione nazionale di normativa (non essendo – ahimé - il *senso unico eccetto bici* previsto dal Codice della Strada vigente) a livello lombardo e nazionale.

Occorre dire però che la soluzione realizzata seguendo diligentemente questa normativa, non è la migliore possibile: tutti i veicoli che entrano in Brera provengono da svolta a sx di via dell'Orso e la segnaletica adottata non avverte i conducenti della possibilità di incrociare ciclisti provenienti in senso opposto.

FIAB Ciclobby auspica l'approvazione urgente del nuovo Codice della Strada che contiene provvedimenti che aiuterebbero le Amministrazioni a progettare una ciclabilità più

ampia, semplice e avanzata, secondo le pratiche evolute che già si attuano Oltralpe.

FIAB Ciclobby chiede volontà e coraggio per *forzare* le norme vigenti, facendo di Milano l'apri-pista in Italia nella sperimentazione di soluzioni avanzate e di livello europeo.

cavalcavia Bussa: il progetto (finanziato) vincitore del concorso di idee per la riqualificazione del cavalcavia è in fase di progettazione esecutiva e la sua realizzazione è prevista nel 2020.

In attesa della realizzazione, il Comune ha scelto di intervenire con una soluzione mediata per mettere in sicurezza pedoni e ciclisti, che l'Assessore descrive come segue:

creazione di una fascia di 1,50 metri sul lato dx a scendere in via Quadrio, protetta da jersey, per consentire la salita e la discesa dei pedoni e la discesa del ciclista con bici a mano; la larghezza consentirà il passaggio in contemporanea di due utenti.

FIAB Ciclobby chiede di poter visionare e valutare il progetto nei suoi aspetti ciclistici; nell'attesa (lunga) della sistemazione definitiva, chiede di verificare la fattibilità di un intervento meno ambiguo, e precisamente: via Quadrio doppio senso per le biciclette fino a via Farini, con eliminazione di un lato di parcheggi (lato dx a scendere), da recuperare con parcheggi a spina di pesce su lato opposto (lato dx a salire); il restringimento di carreggiata che ne conseguirebbe, favorisce il rallentamento dei veicoli entro i 30 km/h (come da segnaletica già posizionata); chiede l'eliminazione della corsia ciclabile a doppio senso sul cavalcavia: i ciclisti provenienti da via Quadrio proseguono quindi su strada, senza dover cambiare lato effettuando pericolosi quanto inutili attraversamenti della strada, al culmine della salita e in fase di discesa su via Borsieri.

L'edizione 2017 di “**La coperta scucita: ricognizione della rete ciclabile milanese**” ha svolto tre sopralluoghi in altrettante aree della città, e precisamente:

Coperta Scucita_SUD

Sud Milano nuovi interventi - vecchie aspettative (resoconto su *Ciclobby Notizie* 2/2017)

Coperta Scucita_NORD

Nord Ovest Milanese l'eredità di Expo e non solo (resoconto su *Ciclobby Notizie* 3/2017)

Coperta Scucita_CENTRO

Cerco un centro di ciclabilità permanente

In tutti i sopralluoghi è stata qualificata e costante la partecipazione dell'amministrazione, con l'assessore Granelli presente nei tre sopralluoghi e per due volte è stata presente l'AD di AMAT Zavatta con i suoi tecnici.

È in programmazione la nuova serie 2018.