

La coperta scucita: ricognizione della rete ciclabile milanese

SABATO 9 marzo 2019

Coperta Scucita_01

Sperimentare la ciclabilità: le ultime realizzazioni, da piazzale Lavater, a piazza della Repubblica, al Cimitero Monumentale e dintorni

Il ritrovo era in piazzale Lavater, dove sono state collocate le sistemazioni provvisorie in funzione della prossima riqualificazione della piazza e dell'asse Morgagni-Bacone.

Con Biscaro e Galli – gruppo tecnico di FIAB Ciclobby – erano presenti una ventina di cittadini, oltre all'ing. Lucilio Cogato (Direzione Mobilità, Ambiente ed Energia, Area Tecnica Infrastrutture per la mobilità, Responsabile Unità Progettazione Nuove Opere e Ristrutturazioni); l'assessore Mobilità e Ambiente Granelli, che aveva un impegno istituzionale, ci ha raggiunto lungo il percorso.

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

Piazzale Lavater: la riqualificazione in corso

- ✧ il ritrovo è avvenuto nello spazio a fianco della scuola, già liberato dalle automobili (che lo occupavano con sosta illegale) e restituito ai cittadini con la posa di panchine e rastrelliere. L'attraversamento di via Ramazzini è stato messo in sicurezza, riducendone la larghezza con uno spartitraffico; via Cadamosto presenta nel progetto una pista ciclabile in sede propria bidirezionale che attraversa piazza Santa Francesca Romana per condurre all'attraversamento di viale Regina Giovanna e consentire l'accesso ciclabile a via Spallanzani (zona pedonale). La ciclabile così costruita non prevede l'accesso da viale Regina Giovanna provenendo da piazza Ascoli.

FIAB Ciclobby ritiene che via Cadamosto debba essere risolta diversamente, eliminando i tratti di binari del tram abbandonati (intervento attualmente non previsto dal progetto) e lasciando i ciclisti in strada. Evidenzia che è necessario un attraversamento pedonale che permetta di raggiungere, a chi proviene da via Ramazzini, l'area riqualificata, che comprenda l'eliminazione di almeno un posto auto (allo stato, le auto parcheggiate creano una barriera invalicabile e ostruzione visiva).

Via Melzo: disegnare una zona 30

- ✧ in via Spallanzani effettuiamo una sosta all'incrocio con via Melzo.

FIAB Ciclobby ritiene che la sistemazione a zona 30 così come realizzata non sia di nessuna efficacia, rimanendo ampia la larghezza della carreggiata in corrispondenza dell'incrocio con via Frisi, dove è ricorrente la presenza di veicoli in sosta illegale, che occludono la visibilità dell'incrocio.

FIAB Ciclobby osserva la grande quantità di “parigine”, che creano ostacoli alla circolazione ciclistica e pedonale (si pensi anche alle persone ipovedenti e non vedenti nonché a quelle a mobilità ridotta), senza neppure ottemperare alla loro funzione di dissuasori della sosta illegale. Parigine che risultano quindi inutili, pericolose, antiestetiche. E anche costose.

Piazza Oberdan: attraversamenti e incroci

- ✧ si osserva la difficoltà di passaggio per la presenza di dehor, caditoie per gli alberi, gradini, in spazi di larghezza insufficiente per il passaggio in promiscuità coi pedoni.

L'attraversamento di corso Buenos Aires avviene attraverso scivolo e attraversamento pedonale,

creando un unico imbuto nel quale confluiscono in entrata e in uscita flussi di utenze dalle esigenze diverse (ciclisti e pedoni) creando non poche difficoltà di convivenza.

Si nota come i ciclisti spontaneamente si posizionino all'incrocio con viale Vittorio Veneto (direzione centro) in casa avanzata.

FIAB Ciclobby segnala la pericolosità dell'incrocio, dovuta alla svolta a destra dei veicoli su viale Vittorio Veneto, che tendono a tagliare la strada ai ciclisti che procedono dritti.

Piazza della Repubblica: il nuovo incrocio ciclabile

- ✎ la ciclabilità è stata risolta facilitando gli attraversamenti dei numerosi incroci, prevedendo una sezione di strada per le biciclette e relative semaforizzazioni.

FIAB Ciclobby ritiene che le soluzioni adottate agli attraversamenti siano funzionali; è perplessa, invece, sulla quantità di segnaletica verticali **e quindi di palificazione che la Polizia Locale impone per interventi come questo.**

Viale Monte Santo: che modello di ciclabilità?

- ✎ la pista ciclabile da poco ultimata presenta delle barriere stradali in metallo (parapetti) a protezione di tratti della pista medesima. Il tecnico progettista, come già ci aveva espresso l'assessore Granelli nel precedente sopralluogo, le giustifica ritenendole interventi a protezione di punti che, secondo le statistiche di incidentalità, risultano particolarmente pericolosi. Viene fatto inoltre notare che, di contro, c'è un evidente disequilibrio tra situazioni iperprotette e zone non protette: uscito da un tratto presidiato da cordoli e parapetti, il ciclista si trova infatti abbandonato in mezzo al traffico, a fare i conti con automobilisti impreparati e infastiditi dalla sua presenza, dovendosi giostrare in spazi di risulta, con veicoli parcheggiati in doppia fila e magari pure con pavimentazioni in pessime condizioni di manutenzione. Verifichiamo che la barriera metallica è stata posta incomprensibilmente come elemento di separazione tra il marciapiede e la nuova ciclabile in viale Monte Santo in direzione piazza Repubblica.

FIAB Ciclobby ritiene che sia fondamentale migliorare la qualità complessiva delle condizioni stradali sia attraverso un diffuso controllo della velocità, sia attraverso un'accurata opera di manutenzione delle pavimentazioni, sia con l'utilizzo diffuso delle corsie ciclabili in sede stradale in sola segnaletica.

Piazza Einaudi: la ciclabile sparita

- ✎ il disegno della Biblioteca degli Alberi ha interessato anche il tratto della rialzata piazza Einaudi, attraverso la quale passava la ciclabile che, connettendosi con la pista di via Melchiorre Gioia, evitava al ciclista di buttarsi in strada (tratto da viale della Liberazione a via Sasseti-via Pirelli). L'accesso ciclabile è stato "dimenticato", ed in sua vece è comparsa una scalinata. I tecnici provvederanno ad aprire un passaggio nell'aiuola che separa percorso ciclabile da percorso pedonale in viale della Liberazione, per consentire di raggiungere una rampa che riporta in quota.
- ✎ Anche sul lato opposto (in direzione piazza Gae Aulenti – passeggiata Luigi Veronelli) – con la sopraelevazione che sovrasta il tunnel di viale Luigi Sturzo (tuttora vietato al transito bici verso la stazione Garibaldi!) – esiste una scalinata e non sono state previste soluzioni per il passaggio delle bici da e verso viale della Liberazione, che infatti salgono e scendono dal prato adiacente come si può facilmente constatare dalla visibile presenza di solchi sterrati nel manto erboso a fianco delle scalinate.

FIAB Ciclobby insiste su una maggiore interazione tra assessorati (il progetto della Biblioteca degli Alberi è stato realizzato dall'Assessorato Urbanistica Arredo e Verde – assessore Maran) e auspica occasioni di controllo, verifica e suggerimenti da parte dell'associazione di scopo.

Piazza Sigmund Freud (spazio antistante la stazione Garibaldi): nei panni del cicloturista

- ✎ viene fatto notare come lo spazio antistante la stazione Garibaldi FS sia degradato e per

nulla accogliente, sia per il ciclista che per i pedoni, tutti costretti a percorrere risicati marciapiedi, tra una barriera in new jersey e un parcheggio per veicoli: davvero un brutto biglietto da visita, anche per i turisti. Manca una segnaletica che indirizzi il cicloturista sbarcato a Milano lungo le direzioni consentite, considerando che il tunnel, come ricordato sopra, non è legalmente praticabile dalle biciclette. Il grande parcheggio per biciclette collocato a quota superiore sul viale Sturzo non è utilizzato, perché lontano dagli accessi; si fa notare anche come la fermata del mezzo pubblico sia priva di pensilina e sedute per l'attesa (le rastrelliere sono utilizzate come panchine).

FIAB Ciclobby chiede che venga prestata cura e attenzione nella progettazione e manutenzione degli spazi pubblici, a maggior ragione per un nodo di intermodalità fondamentale qual è una stazione.

Piazzale Cimitero Monumentale: come progettare gli spostamenti in bicicletta

- ✧ lungo il semicerchio della piazza pedonale è stata tracciata una corsia ciclabile – a tratti in promiscuo coi pedoni, a tratti riservata su marciapiede – monodirezionale verso via Nono; il senso inverso non è previsto; il ciclista pedala in una strada sempre molto trafficata, in spazi residui minimi.

FIAB Ciclobby richiede che la ciclabilità progettata tenga sempre conto di entrambe le direzioni, privilegiando la monodirezionale, anche riducendo lo spazio destinato ai veicoli.

Via Nono: lo spazio per la bicicletta che non c'è

- ✧ nelle ore di punta, con i veicoli affiancati in doppia colonna (in entrambe le direzioni), lo spazio per la bicicletta materialmente non c'è; lo spazio ci sarebbe invece utilizzando in promiscuo i larghi marciapiedi pochissimo utilizzati dai pedoni, ma sempre molto utilizzati – per necessità di sicurezza – dai ciclisti: il lato lungo il muro di cinta del cimitero non ha accessi; il marciapiede lato Fabbrica del Vapore ha un unico accesso che potrebbe essere segnalato da un dosso.

FIAB Ciclobby ritiene che, essendo la sicurezza delle persone la prima condizione da garantire, occorra destinare i due marciapiedi all'uso in promiscuo coi pedoni, anche in deroga alle rigide dimensioni previste dal CdS.

Via Ceresio: la ciclabile in costruzione

- ✧ lascia molto perplessi il tratto di ciclabile in direzione centro: ha ridotto il marciapiede (su cui parcheggiano illegalmente gli scooter, riducendo ulteriormente lo spazio per i pedoni); le barriere metalliche, invece che aumentare la sicurezza – come sostiene il tecnico nella rigida applicazione del regolamento – proteggendo il ciclista dal tram, la può al contrario compromettere: essendo la transenna fissata all'interno della ciclabile, ne riduce la sede e può diventare un ostacolo in quanto il manubrio di una bicicletta vi si può incastrare, provocando cadute.

L'innesto dal piazzale Cimitero Monumentale confligge pesantemente con i pedoni.

FIAB Ciclobby chiede che nella progettazione di infrastrutture – già così pesanti – si utilizzi, pur nel rispetto della normativa, maggior leggerezza e buon senso.

Cavalcavia Bussa: situazione

- ✧ l'assessore Granelli illustra il progetto che verrà realizzato a breve, come segue schematicamente.

Da via Borsieri a via Quadrio/Ceresio:

tratto via Pastrengo-via Pepe in controsenso ciclabile (con eliminazione di alcuni posti auto in sosta);

tratto cavalcavia: in ciclabile attuale, che diventerà monodirezionale in discesa verso via Quadrio in controsenso, in promiscuo con i pedoni (?); via Quadrio: in controsenso rispetto alla direzione dei

veicoli, ottenuto con lo spostamento della sosta verso il centro carreggiata, in sola segnaletica ("modello via Comacchio"); tratto via Farini-via Ceresio: in controsenso ciclabile; da via Quadrio a via Borsieri: il ciclista sale rimanendo su strada (ora a sezione sensibilmente ridotta per la presenza del controsenso ciclabile), mentre il tratto sul ponte verrà tracciato in sola segnaletica, allo scopo di restringere visivamente la carreggiata e indurre l'automobilista a mantenere la velocità entro i 30 km/h.

Il progetto prevede anche la sistemazione della sosta regolare, con l'eliminazione della sosta sul marciapiede davanti alla sede di Ciclobby e con la riorganizzazione legale nello slargo tra via De Castillia e via Borsieri, concordandone l'uso con la proprietà del condominio di Borsieri 4.

FIAB Ciclobby propone l'utilizzo di una segnaletica che rammenti all'automobilista che il ciclista ha la priorità e che gli è quindi vietato il sorpasso.

Mancando nel CdS italiano la segnaletica relativa alle "fietsstraat" (strade a priorità ciclistica, in vigore in Olanda, Germania e Belgio), si suggerisce di trovare degli "escamotage", per esempio facendo riferimento al TITOLO II – COSTRUZIONE E TUTELA DELLE STRADE, Capo I, 2. INSTALLAZIONE DI OPERE E CANTIERI ED APERTURA DI ACCESSI SULLE STRADE (ARTT. 20-22 C.S.), Art. 30. Segnalamento temporaneo (art. 21 C.s.), in particolare riferendosi al comma 2 "I segnali di pericolo o di indicazione da utilizzare per il segnalamento temporaneo hanno colore di fondo giallo".

<http://www.fiab-onlus.it/bici/bici-in-citta/bici-in-citta-news/item/360-in-belgio-arrivano-le-strade-ciclabili.html>