

**INVIATA VIA E-MAIL**

Spett.li: **Marco Granelli**  
Assessore a Mobilità e lavori Pubblici  
  
**Stefano Riazola**  
Direttore Direzione Mobilità e Trasporti  
  
Via Beccaria 19  
Milano

Per conoscenza: **Giuseppe Sala**, Sindaco di Milano

Milano, 27 aprile 2020

**Oggetto: Tavolo per la ciclabilità del 22 aprile 2020 – nostre considerazioni**

Gentili signori,

vi ringraziamo per l'incontro del 22 aprile al Tavolo per la ciclabilità *“Verso il biciplan di Milano”*.

Abbiamo apprezzato molto le parole introduttive dell'Assessore sulla **visione** di una città a misura di persona: una **Milano a traffico moderato**, che vuole dare spazio al trasporto pubblico e alla mobilità sostenibile con la diffusione delle biciclette, della micromobilità elettrica, dei mezzi in condivisione nonché della pedonalità. L'assessore ha parlato di **“Città 30”**, citando il PUMS, e quindi di una città che adotti la *“vision zero”*, che ambisca a non avere più morti sulle strade.

Se tale visione ha da sempre caratterizzato la vostra amministrazione, ancora di più ci ha colpito la vostra consapevolezza nel dover affrontare la situazione di emergenza con **urgenza e determinazione** a causa della crisi dovuta alla **pandemia COVID-19**, per non correre il rischio che la visione di una città sostenibile venga spazzata via da un uso massiccio di mezzi motorizzati privati (per ridotto uso del trasporto pubblico, a causa del contingentamento degli accessi o più semplicemente per la paura di contagio).

Il documento programmatico **“Milano 2020 Strategia di adattamento”**, presentato ufficialmente il 24 aprile scorso, rispecchia perfettamente questa visione di risposta alla crisi ma anche di *“traghetamento”* ad una Milano definitivamente sostenibile.

Tale documento riporta nella sua premessa *“E' necessario **ridefinire l'uso delle strade e degli spazi pubblici**, aumentare gli spostamenti di superficie non inquinanti (piedi, bici, mobilità leggera) e **sviluppare aree** che consentiranno sviluppi commerciali, ricreativi,*

*culturali, sportivi, rispettando i rispettivi distanziamenti fisici (ma non sociali!), che saranno previsti” [grassetto nostro].*

Rispetto a queste premesse, il nostro parere è che tra il “Progetto ciclabilità”, che ci avete illustrato il 22 aprile (presentato anch’esso il 24 aprile) e il documento “Milano 2020” ci sia una scollatura: se nel documento viene infatti illustrato con grande lucidità e visione cosa Milano necessita, ci sembra invece che il progetto non sia adeguato a realizzare gli obiettivi prefissati.

In sintesi, **riteniamo che la direzione intrapresa sia giusta**, che Milano, come le altre grandi città europee, abbia ben compreso la sfida che ha di fronte sul tema della mobilità, ma che, a differenza delle altre città, non stia mettendo in campo le risorse necessarie.

La differenza con le altre città è amplificata dal fatto che Milano era già in ritardo prima della crisi COVID-19, in quanto più delle altre città soffriva di traffico e smog. E anche oggi Milano è in ritardo perché mentre ad esempio Berlino e Budapest, già eccezionalmente dotate di infrastrutture ciclabili, hanno **creato subito** ulteriori corsie ciclabili di emergenza “pop-up”, mentre **Vienna ha già istituito subito 29 zone residenziali a precedenza pedonale**, mentre **Bruxelles** fra una settimana avrà tutto il centro storico a precedenza ciclopeditone, Milano presenta come unica vera novità l’asse San Babila-viale Monza, di cui per altro non viene risolto il nodo di piazzale Loreto.

Milano appare sulla **stampa internazionale** come un modello per la gestione della mobilità e dello spazio urbano nella “fase 2”. Ci auguriamo che venga dato quindi seguito a tutte queste **aspettative**, in primis a quelle dei **cittadini**, che noi come realtà attive sul territorio stiamo registrando, e trasformarle in realtà.

Con la volontà di fare e l’inventiva tipica dei milanesi. Con quella “**creatività**” invocata dal sindaco Giuseppe Sala per superare quegli ostacoli tecnico-burocratici che erano già troppo limitanti in era pre-COVID-19 e che oggi risultano ancora di più anacronistici e inadeguati.

Occorre che al bel documento “**Milano 2020 Strategia di adattamento**” seguano azioni efficaci ed efficienti. Se come visione viene scritto: “**migliorare la qualità dell’aria come misura precauzionale per politiche della salute e del benessere e consolidare lo sviluppo della mobilità sostenibile, promuovendo e incrementando drasticamente mezzi di mobilità individuali, quali la bicicletta, monopattini e motoveicoli elettrici, anche in sharing**” [grassetto nostro] è evidente che devono conseguire azioni coerenti per raggiungere questa visione.

Tali soluzioni vengono intese da tutti noi come azioni che nascono certamente su un principio di “emergenza”, che **per forza di cose richiede forze e sinergie superiori rispetto a tempi normali**, ma che hanno lo scopo di restare valide anche dopo la crisi, facendo finalmente diventare Milano la città che sia noi che voi desideriamo da tanto tempo.

Con questo spirito **alleghiamo due documenti** di carattere più tecnico, il primo che contiene **ulteriori proposte** che pensiamo possano integrare e migliorare il piano, e il secondo di **osservazioni ai progetti presentati**.

Da parte nostra, oltre ad aver dato le nostre indicazioni negli allegati, possiamo mettere a disposizione dell'amministrazione le nostre competenze, ciascuno secondo i ruoli che gli sono propri, nelle forme che verranno individuate come più opportune.

Buon lavoro e viva Milano!

Le associazioni e le realtà che sottoscrivono:

FIAB Milano Ciclobby onlus  
Genitori Antismog APS  
Massa Marmocchi  
Legambiente Lombardia Onlus  
Legambici APS  
Cittadini per l'Aria onlus  
Alleanza Mobilità Dolce  
Milano Bike City  
Bikeitalia.it/Bikenomist Srl  
Ciclica Srl  
AssoBICI

### **Allegati:**

- 1. PROPOSTE ULTERIORI**
- 2. OSSERVAZIONI AI PROGETTI PRESENTATI**

## ALLEGATO 1

### PROPOSTE ULTERIORI

Oltre ai documenti prodotti dalle singole associazioni e realtà, oltre alle richieste presentate in modo congiunto, vogliamo qui indicare queste ulteriori proposte da attuare per realizzare un **vero “Progetto ciclabilità” di emergenza** che però sia anche un “ponte” verso la Milano prevista dal PUMS.

- 1) Sull'esempio di quanto fatto a Bruxelles, istituire tutta **AreaC quale “Zona Residenziale”** con strade a limite di 20 km/h e precedenza a pedoni e ciclisti in strada. E' un ambito già disciplinato dal Codice della Strada, realizzabile con una ordinanza del sindaco e apposita segnaletica.

Questa soluzione:

- a) Consente l'uso della carreggiata da parte dei pedoni e così permettere il distanziamento fisico altrimenti impossibile visti i marciapiedi ridotti
- b) Agevolare l'uso della bicicletta e dei monopattini senza dover intervenire con infrastrutture.

Stiamo comunque parlando del solo del 5% della superficie del territorio milanese.

- 2) Realizzare una vera **rete di emergenza** costituita da almeno 150 km di percorsi continui in questo modo:

- a) Circa n. 10 assi radiali da 10-12 km, che colleghino i comuni di prima cintura fino all'AreaC, sul modello Porta Venezia-Viale Monza;
- b) Le circonvallazioni della 90-91 e della cerchia dei Bastioni con la realizzazione di ciclabili in segnaletica su strada (senza ridurre la sezione dei marciapiedi) laddove non vi siano i controviali e riservando tutti i controviali alle bici.
- c) Rendere la circonvallazione interna ciclabile anche in senso orario allargando la preferenziale di 1 metro e mezzo e consentendo l'accesso a bici e monopattini;

Per soddisfare i requisiti di necessità e urgenza tutte le opere possono essere realizzate **utilizzando la segnaletica di cantiere**, in modo da agire con rapidità, economia e con la libertà di apportare modifiche/aggiustamenti anche in seguito

- 3) Al fine di procedere rapidamente alla stesura di una rete ciclabile di emergenza così estesa, sull'esempio delle molte città europee che stanno procedendo in tale direzione, si propone la **tipologia di corsia ciclabile in carreggiata con sosta a destra**, consentita dal parere ministeriale M\_INF-SISTRA\_DIV2 prot.0005537-16.06.2017 con strisce tratteggiate e margine di 0,50m dagli stalli di sosta, non solo per brevi tratte, e valutata nel *“Manuale di azione per la mobilità urbana post COVID-19 (RME)”* con sezioni e foto di esempio (vedi Berlino).

Pur comprendendo la perplessità di realizzare una tipologia poco utilizzata in Italia (supposta pericolosità, difficile da proteggere dalla sosta abusiva ecc.), ma molto frequente negli altri paesi europei, si segnala che si tratta dell'unica tipologia realizzabile a **basso costo, velocemente**, e senza troppe complicazioni progettuali (spostamento stalli di sosta, conflitto coi musoni esistenti ecc.) e quindi utile per poter realizzare davvero in breve tempo **una rete ciclabile d'emergenza continua ed interconnessa**.

Passata l'emergenza e con più tempo e risorse a disposizione, tale tipologia se ritenuto opportuno potrà essere trasformata in una tipologia differente. Per fare un esempio concreto, utile al confronto, la tratta di viale Monza potrebbe essere realizzata con tale tipologia in fase di emergenza, risolvendo le criticità evidenziate in precedenza per la tipologia con corsia a centro strada, per poi realizzare con più tempo e risorse la proposta 1 mostrata durante la videoconferenza (pista ciclabile di larghezza pari a 2,50m tra sosta e marciapiede), non realizzabile nell'immediato per la presenza del porfido e dei musoni esistenti in corrispondenza di ogni incrocio.

- 4) Attraverso lo strumento della classificazione delle strade **prevedere l'istituzione di strade "F-bis"**, ad uso prettamente residenziale, così da consentire la precedenza ai pedoni e ciclisti senza comunque precludere il transito veicolare in tutte quelle strade secondarie laterali agli assi principali (sul modello di Berlino, Vienna ecc.).

Questo è particolarmente importante nei dintorni degli **istituti scolastici** per garantire spazi adeguati in orario di entrata/uscita, nonché agevolare l'uso di mezzi sostenibili nel raggiungere la scuola e la mobilità in autonomia degli alunni.

- 5) E' importantissimo garantire le **connessioni ciclabili in ambito sovracomunale**, almeno con i comuni di prima cintura, in quanto come **suggerito al governo e ottenuto dal sindaco Giuseppe Sala** pensiamo che venga dato **grande impulso alle bici a pedalata assistita** che consentono a tutti di coprire distanze di 10-15km per tratta, e quindi raggiungere facilmente la città dall'hinterland e viceversa.
- 6) Si ritiene necessario valutare la dismissione -almeno temporanea- dei percorsi ciclabili realizzati a discapito degli spazi pedonali (es. v.le Tunisia, via Ceresio/ p.le Baiamonti) per assicurare il distanziamento sociale richiesto dai nuovi regolamenti emergenziali, e il recupero di quei percorsi in carreggiata con gli strumenti suggeriti nei punti 2) e 3).
- 7) Occorre dedicare risorse alla **comunicazione** di questo ambizioso progetto in modo che tutti i **benefici possano essere appresi appieno dalla cittadinanza** e quindi vengano scongiurate sul nascere le proteste disinformate e strumentali.

## ALLEGATO 2

### OSSERVAZIONI AI PROGETTI PRESENTATI

Dal punto di vista tecnico nello specifico rileviamo le seguenti criticità che chiediamo che siano tenute in considerazione dagli uffici tecnici.

#### *Corso Buenos Aires*

Riteniamo questo progetto il più innovativo e ci auguriamo che possa essere un esempio replicato in altri ambiti. Alcune osservazioni:

1. Tipologico A. Grande importanza e grande attenzione viene data giustamente all'allargamento dei marciapiedi. L'esperienza di questi giorni ci dice che la maggior parte degli esercizi commerciali avrà la coda fuori per entrare e quindi una parte del marciapiede sarà occupato da questa funzione. Da valutare eventuali ulteriori allargamenti in corrispondenza delle attività più frequentate.
2. Tipologico B. Occorre facilitare il rientro dei ciclisti dalla corsia in relazione ai "musoni". Nel disegno vediamo criticità in corrispondenza dell'incrocio con via Boscovich.
3. Non risultano risolte le svolte a sinistra dei ciclisti. Proponiamo la realizzazione di case avanzate in attestamento a tutte le strade laterali in modo da consentire ai ciclisti di effettuare le manovre di svolta in due tempi.

#### *Piazzale Loreto*

Non è presente nelle soluzioni viste, ovviamente è un nodo cruciale. L'insicurezza percepita è tale che spesso viene portata come motivazione di non utilizzo della bici per chi proviene da NoLo. La risoluzione di tale nodo è fondamentale per assicurare la continuità dei percorsi lungo la direttrice San Babila-Sesto. Sugeriamo:

1. Prestare grande attenzione all'innesto da corso Buenos Aires per evitare il conflitto con la svolta a destra delle auto (che vanno verso Porpora e Andrea Costa).
2. In provenienza da viale Monza si può utilizzare l'ampio spazio sul lato destro (spesso utilizzato da parcheggio in doppia fila) per definire attestazione bici al semaforo e corsia ciclabile di svolta a destra verso Andrea Doria, ASL, viale Brianza.

#### *Viale Monza*

Rispetto alle tre proposte illustrate al tavolo, la soluzione presentata alla stampa è quella che aveva suscitato in noi le maggiori perplessità.

Rispetto alla tipologia proposta, per la quale servirà chiedere un parere al MIT perché non prevista dalla normativa vigente, non sono chiari alcuni aspetti, ed in particolare:

- Come verrà gestita la svolta a destra delle biciclette? La casa avanzata è impegnabile solo con semaforo rosso. In caso di arrivo all'incrocio con semaforo

verde, dove dovrà posizionarsi il ciclista in attesa della svolta? Si evidenzia il rischio che i ciclisti fermi in attesa della svolta a destra (sostanzialmente in mezzo alla strada) possano bloccare il flusso ciclabile in direzione nord-sud;

- Come verranno gestite le svolte a sinistra e le inversioni a U dei veicoli a motore che sappiamo essere consistenti lungo tutto il viale? La soluzione appare in questo caso problematica e molto pericolosa;
- Come accederanno al percorso ciclabile i numerosi residenti di viale Monza che non vivono in corrispondenza degli incroci? Come accederanno i ciclisti ai servizi e al commercio locale esistenti lungo il viale? Segnaliamo il rischio di utilizzo improprio dei marciapiedi per raggiungere l'incrocio più vicino. Si segnala inoltre la perdita della grande occasione di dimostrare che i ciclisti spendono di più nei negozi di quartiere rispetto agli automobilisti, come dimostrato da tutti gli studi realizzati negli altri paesi, in quanto la tipologia proposta, pensata come corridoio ciclabile di lunga percorrenza, non consente la fermata del ciclista davanti al negozio, come invece può fare l'automobilista (in doppia fila...);
- Perché la corsia veicolare è stata proposta con larghezza 5,00m? Tale misura consente la sosta in doppia fila, purtroppo frequente già nello stato di fatto. Potrebbe essere portata a 4,00m guadagnando un metro da dedicare all'allargamento dei percorsi pedonali, utile per il distanziamento sociale;
- Si segnala infine che la risoluzione dell'attraversamento di p.le Loreto, fondamentale per dare continuità ai percorsi da e verso corso Buenos Aires, risulta ancor più problematica con tale tipologia.

In generale tale proposta, di cui non esistono esempi in Italia, sembra essere pensata come infrastruttura a servizio degli utenti di lunga percorrenza perdendo però l'occasione di servire i numerosi residenti lungo il viale ed i servizi e negozi esistenti, in contrasto quindi con la "città dei 15 minuti" di cui si parla nel documento Milano 2020 e che condividiamo totalmente.

### *Corso Venezia*

L'intervento sviluppa la ciclabile esistente. Tre segnalazioni:

1. Il tratto fra via Senato e Serbelloni ha, in direzione Venezia un tratto in promiscuo, per questo e per gli altri tratti in promiscuo (esempio controviai) proponiamo una segnaletica a terra che ricordi il limite di velocità a trenta e chiarisca l'indicazione data all'automobilista di dare la precedenza al ciclista.
2. Si consiglia di rivedere la tempistica del semaforo da corso Venezia verso Buenos Aires anticipando la partenza dei ciclisti rispetto agli automobilisti (oggi è il contrario).
3. Rimane da risolvere l'interruzione del percorso ciclabile in direzione San Babila in corrispondenza dell'attraversamento pedonale al semaforo con via Serbelloni.

### *Asse Legioni Romane-Berna-Zurigo*

La creazione di una corsia ciclabile fra marciapiede e sosta presenta diversi inconvenienti tecnici se non realizzata con le necessarie larghezze. Viene di solito adottata nelle città nordamericane dove gli spazi sono ampi e il profilo stradale è rettilineo. Su Legioni Romani-Berna-Zurigo vi sono i manufatti della metropolitana, i “musoni” dei passaggi pedonali ecc. che rendono la ciclabile un toboga che ricorda tristemente quella di viale Tunisia o viale Monterosa.

Riteniamo che progettare una corsia ciclabile non rettilinea e di calibro di 1,5 metri fosse già inadeguato in epoca pre-crisi COVID-19, a maggior ragione oggi soprattutto su un asse in cui la sede stradale è larga ben 23 metri in totale.

Se l’obiettivo è di trasferire più persone possibile su biciclette, cargo-bikes, bici a pedalata assistita, monopattini elettrici ecc. risulta evidente che tale infrastruttura sia inadeguata in quanto stretta, tortuosa e poco capace.

Tale larghezza, oltre a presentare un evidente conflitto con l’apertura delle portiere, risulta infatti inadeguata anche al solo sorpasso fra due biciclette che procedono a velocità differenti, situazione che immaginiamo si verificherà spesso con la presenza anche di bambini o ciclisti inesperti.

Non si comprende inoltre la necessità di lasciare le carreggiate larghe 4,4+4,4 metri, insufficienti ad essere 2+2 corsie e quindi eccessivamente larghe, che inducono alla velocità (ricordiamo che recentemente diversi incidenti mortali sono avvenuti su questo asse).

### *Controviali*

L’intervento sui controviali deve, a nostro parere, essere l’elemento di costituzione della rete lungo le circonvallazioni ciclistiche.

Innanzitutto, avendo fatto la scelta del mantenimento della sosta lungo i controviali, la percorrenza in bici viene resa pericolosa dalla tentazione al sorpasso da parte dell’automobilista.

Questo pericolo va scongiurato:

1. interrompendo la continuità di passaggio veicolare in alcuni tratti con dei by-pass dedicati solo al ciclista in modo che sia chiaro che i controviali vengono utilizzati solo per l’accesso ai carrai e alla ricerca di parcheggio e non quale scorciatoia in caso di traffico sulla sede principale;
2. segnalando in maniera chiara che in quei tratti il limite di velocità magari da portare a 20 km/h, e che l’auto deve stare dietro al ciclista (vedi segnaletica Rete Ciclabile di Emergenza).

Va inoltre garantita la continuità alla percorribilità con un disegno organico agli interventi previsti sui controviali (ad esempio se si interviene sul tratto dei controviali di Beatrice d’Este Gian Galeazzo è necessario proseguire con corsie dedicate su via Gabriele D’Annunzio, viale Papiniano ecc.).