

LA COPERTA SCUCITA: RICOGNIZIONE DELLA RETE CICLABILE MILANESE

SABATO 18 maggio 2019

Coperta Scucita_02

Muoversi in bici ogni giorno: ordinari tragitti quotidiani

Da piazza Duomo a Bonola

Proviamo ad immaginare una mattinata nel corso della quale dobbiamo raggiungere mete precise: quindi occorre tenere presente il tragitto più breve e lineare per raggiungere ogni meta.

Questo percorso è anche un collegamento diretto da Rho (Rho centro, Rho stazione, Expo) col centro di Milano ed è quello che con il Municipio 8 si vorrebbe individuare come *Bicipolitana 8*. Pur essendo uno dei due percorsi indicati nelle mappe all'epoca di Expo 2015, mancano connessioni e semplici ma indispensabili interventi di segnaletica orizzontale e verticale per la sicurezza del ciclista.

Con Biscaro e Conter – gruppo tecnico di FIAB Ciclobby – erano presenti una decina di cittadini, oltre al consigliere di Municipio 8, Ermanno Gargano.

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

dal piazzale della M1 Bonola a via Gallarate:

- ✧ tra via Quarenghi e via Gallarate, per un lungo tratto non c'è permeabilità: occorre risalire un tratto verso nord imboccare via Parabiago, e, attraverso via Bolla, inserirsi su via Gallarate.
- ✧ in via Bolla è stato costruito un attraversamento rialzato che collega le due parti del nuovo parcheggio attrezzato, con segnaletica verticale di limite 30 km/h; non essendoci nessun restringimento della carreggiata in quel punto, ed essendo il rialzo poco evidente e molto lungo, il limite di velocità è sempre superato. Poco più avanti, la via attraversa due gruppi di edifici ALER in cui vivono moltissimi bambini, che giocano e si muovono liberamente e poco controllati da un lato all'altro della strada.

FIAB Ciclobby pone all'attenzione di Comune, Municipio e PL la pericolosità di questa strada per l'incolumità dei bambini e **chiede che vengano presi provvedimenti efficaci di riduzione della velocità a tutela della loro sicurezza.**

Nel Municipio 8 esiste praticamente già un percorso che connette Piazza Stuparich con la fermata M1 Bonola. Il percorso si svolge lungo le vie Martino Bassi e Gaetano Moretti su ciclopedonale, nelle vie Carlo Poma e Trenno (a senso unico verso la periferia) per cui andrebbe trovata una alternativa sicura alle vie Natta e Sant'Elia in direzione centro, e lungo alcune ciclabili e giardinetti per arrivare alle vie Ceckov e Kant, dove c'è la ciclabile che porta sino alla fermata Bonola. Basterebbe della segnaletica che identifichi il percorso senza necessità di grandi lavori. Gargano si è detto interessato ad inserire questo percorso nella proposta di Bicipolitana 8.

via Gallarate: le corsie ciclabili su strada

- ✧ la lunga corsia ciclabile su strada in sola segnaletica e monodirezionale (2 km, tra confine con Pero e il Cimitero di Maggiore) assolve efficacemente al proprio compito, garantendo una fascia di transito per i ciclisti su una strada piuttosto veloce ma mai eccessivamente trafficata: l'unica corsia automobilistica è più che sufficiente al carico viabilistico.

FIAB Ciclobby crede nell'utilizzo diffuso delle corsie ciclabili in segnaletica, ritenendole uno strumento efficace, economico, di rapida esecuzione, di semplice modifica e adattabilità.

FIAB Ciclobby chiede fortemente che le corsie su strada vengano impiegate in tutta la città, creando così una rete ciclabile diffusa capillarmente su tutto il territorio, che garantisca lo spazio di diritto dei ciclisti (sottraendolo alla sosta illegale in doppia fila, da decenni tollerata a Milano), ne aumenti la sicurezza e renda evidente agli automobilisti di non essere i soli utilizzatori della strada.

piazza Cimitero Maggiore e piazzale Accursio: la sicurezza del ciclista alle svolte

- ✧ alla rotonda del Cimitero Maggiore, la via Gallarate si biforca: la corsia si interrompe 20 metri prima e il ciclista che intende procedere dritto deve con decisione segnalare con il braccio sinistro l'intenzione, procedendo con molta attenzione per cautelarsi dalla svolta a destra in via Rizzo, che gli automobilisti affrontano sempre in velocità, tagliandogli la strada.
- ✧ la stessa esperienza avviene in piazzale Accursio - e alcuni dei partecipanti la sperimentano di persona - per la svolta a destra dei veicoli in via Marco Ulpio Traiano.

FIAB Ciclobby chiede che il Comune di Milano, forzando il silenzio dell'attuale CdS e indipendentemente dai pareri del Ministero dei Trasporti, sperimenti:

- **la continuità della corsia ciclabile su strada** fino alle intersezioni, ed anche in particolare lungo gli attraversamenti (così come avviene ad es. a Berlino), mediante una semplice linea tratteggiata
- **l'adozione delle "case avanzate"** (o "linee d'arresto avanzate"), che permettono al ciclista di posizionarsi davanti agli altri veicoli, in una situazione di totale visibilità che gli garantisce loro maggiore sicurezza, evitando anche di costringerli a respirare l'aerosol di inquinanti.

È stata anche evidenziata la complessità per il ciclista nel dirigersi, che non transita da viale Certosa, nel dirigersi da piazzale Accursio verso via Gallarate con necessità di percorrere il primo tratto sul marciapiede.

viale Certosa: i controviali e il progetto di riqualificazione del Comune

- ✧ in assenza di tecnici del Comune, viene riportato a grandi linee il progetto di riqualificazione, così come noto ai membri del GT:
 - lo spartitraffico, in direzione fuori città, verrà liberato dalle automobili che lo occupano illegalmente;
 - i controviali diventeranno strade 30 km/h: la sosta verrà riorganizzata, attuando la disposizione dei parcheggi alternata, soluzione che – creando una sorta di chicane – costringe i veicoli a tenere la velocità entro i limiti, e contemporaneamente permette al ciclista – che invece viaggia in linea retta – di non essere pericolosamente sorpassato.

FIAB Ciclobby ribadisce ancora la richiesta e l'auspicio che tutti i controviali cittadini diventino strade a 30 km/h, anche attraverso la riorganizzazione della sosta, la creazione di chicane in sola segnaletica, la posa di dossi rallentatori, etc.

viale Cenisio: convivenza veicoli e ciclisti

- ✧ si percorre una strada che presenta la consueta modalità comune a moltissime altre: veicoli che viaggiano su due corsie affiancate, in una carreggiata di dimensioni tali da lasciare sulla destra una fascia della larghezza di un'automobile, e che da automobili in sosta illegale in doppia fila è regolarmente occupata.

FIAB Ciclobby sollecita l'Amministrazione ad un costante, rigoroso, capillare controllo e sanzione della sosta illegale

FIAB Ciclobby chiede che il Comune di Milano, anche forzando l'attuale CdS, sperimenti una

soluzione in segnaletica orizzontale che individui in questa fascia liberata – tra le auto in sosta regolare e quelle in movimento – lo spazio dedicato al transito delle biciclette e cargo bikes.

Per questo tipo di strade, per cui una corsia ciclabile risulterebbe irrealizzabile a norma di CdS, si propone di **tracciare solamente una linea colorata che identifichi un percorso ed uno spazio dedicati ai ciclisti.**

corso Sempione e il progetto di riqualificazione del Comune, gli incroci e gli attraversamenti

- ✧ in assenza di tecnici del Comune, viene riportato a grandi linee il progetto di riqualificazione, così come noto ai membri del GT:
 - i parterre alberati verranno liberati dalle automobili che li occupano illegalmente, restituendo questo spazio verde a tutti i cittadini;
 - sui parterre verranno individuati un percorso pedonale e una corsia ciclabile monodirezionale, il tutto allestito come parco lineare (panchine, etc.);
 - si sta valutando di ricavare spazio per la sosta dei veicoli lungo il viale centrale.

Alcuni residenti che si sono uniti al gruppo hanno espresso la contrarietà a ricavare sosta al centro, ritenendo che la sosta nelle corsie centrali sia incompatibile con la monumentalità del corso Sempione e che di conseguenza lo spazio destinato alla sosta vada ridotto.

FIAB Ciclobby ha chiesto di semplificare gli attraversamenti, eliminando elementi divisorii tra pedoni e ciclisti, che risultano ostacoli inutili e costosi, e identificando invece uno spazio più ampio e permeabile, in grado di adattarsi ad accogliere in modo flessibile i due tipi di utenza, di volta in volta in numero variabile.

FIAB Ciclobby ritiene che la larghezza delle ciclabili debba essere ampia, ben oltre le misure minime stabilite dal CdS, tali da permettere in modo agevole e in sicurezza il sorpasso tra ciclisti.

FIAB Ciclobby chiede che i controviali siano comunque individuati come strade 30 km/h (v. sopra)

Parco Sempione e piazza Castello: stato della ciclabile

- ✧ l'ultimo tratto di corso Sempione verso il Parco è difficilmente praticabile in bicicletta: manca l'attraversamento dedicato e una chiara destinazione d'uso. In particolare, i larghi marciapiedi con i dehor sono ciclopedonali? O le bici possono transitare solo in promiscuità col tram?
- ✧ Procedendo a destra, lungo la pista ciclabile bidirezionale che circonda il Parco sul lato della Triennale, si segnala che:
 - con la pioggia la pista si allaga (viale Milton in corrispondenza della fermata ATM);
 - la biforcazione all'incrocio tra viale Gadio e via Paleocapa presenta segnaletica ed elementi divisorii che la rendono molto simile ad un percorso di prova per bambini, costringendo i ciclisti a manovre innaturali; il passaggio di quattro Veloleo ne ha dimostrato tutta l'inutilità e inefficacia.

Qui il gruppo si è sciolto.

Il programma avrebbe previsto l'analisi delle criticità dell'asse piazza Castello-piazza Duomo: dato l'approfondimento che queste richiederebbero, preferiamo rimandarle ad altra occasione.

Cogliamo comunque l'occasione per lanciare due proposte.

La prima è semplice e di facile attuazione: mascherare la baracca “provvisoria” – che custodisce il cantiere della Veneranda Fabbrica a ridosso del Duomo, affacciando sulla piazzetta Reale – con grandi vasi per alberi ad alto fusto, per rimediare ad una situazione inaccettabile nel cuore di Milano.

La seconda richiede invece un'azione politica e consiste in:

- chiudere il centro/Area C al transito dei veicoli privati non residenti, anche ibridi ed elettrici e compreso scooter e moto;
- attuare un controllo rigoroso degli orari per il carico/scarico delle merci;
- trovare alternative al transito e alla sosta dei bus turistici intorno al Castello, in via Manzoni, etc.; nel frattempo, FIAB Ciclobby è favorevole all'istituzione del super ticket.

Intanto spingiamo per un provvedimento che riteniamo semplice ed equanime: **aumentare il ticket di ingresso in Area C** dai 5 euro attuali (a fronte del biglietto giornaliero ATM di 4,50 euro) ad almeno 30 euro per tutti i veicoli, indipendentemente dal tipo di propulsione (anche ibridi ed elettrici)