

20210127_CommissioneMobilitàMunicipio1

Il 27 gennaio u.s. si è svolta in videoconferenza la Commissione Mobilità di Municipio 1, i cui primi due punti dell'OdG sono:

1. Richiesta parere su sistemazioni superficiali M4 – "ambito Sant'Ambrogio" (presentazione progetto);
2. Richiesta parere su sistemazioni superficiali M4 – "ambito Sforza/Missori M3" (presentazione progetto);

PREMESSA

Il Comune sta predisponendo i progetti di riqualificazione della Cerchia dei Navigli, a seguire la chiusura dei cantieri per la M4.

Il Comune presenta i progetti al Municipio 1 (in quanto interessato dagli interventi) per chiederne il parere.

Questa commissione fa seguito a quella del 2 dicembre 2020, che affrontava il progetto del primo tratto della Cerchia dei Navigli, ovvero gli interventi di riqualificazione del tratto Sforza – De Amicis, di cui vi ho informato con mail del 3 dicembre 2020.

OSSERVAZIONI

PREMESSA ALLE OSSERVAZIONI

Innanzitutto, vediamo molto positivamente il fatto che questi progetti di riqualificazione dello spazio urbano non si limitano a brevi tratti ma interessano aree ampie.

Apprezziamo lo sforzo – tuttavia ancora insufficiente, data la situazione di saturazione dello spazio pubblico da parte dei veicoli in sosta e in moto - di eliminare la possibilità di parcheggiare illegalmente.

Riteniamo che la riqualificazione della Cerchia dei Navigli e degli ambiti che da essa si diramano non può prescindere da una politica forte di riduzione del traffico determinato dalla mobilità automobilistica, in particolare di quella privata: questa è la condizione necessaria e non eludibile affinché lo sforzo per una Milano sempre più a misura di persona sia coerente e davvero efficace.

Pertanto cogliamo l'occasione per ribadire quanto le associazioni ciclo/ambientaliste avevano congiuntamente richiesto a seguito dell'incontro del 22 aprile 2020 al Tavolo per la ciclabilità "*Verso il biciplan di Milano*" e che qui riportiamo:

*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:

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

E aggiungiamo:

- migliora l'area in termini di benessere, salute e qualità urbana;
- dà continuità di fruizione con gli spazi in fase di riqualificazione.

Chiediamo di ripristinare Area B e il ticket di ingresso di Area C e rinnoviamo la richiesta di aumentarne in maniera significativa il costo, in modo che entrare in auto in centro non sia più così ingiustamente conveniente rispetto al costo del biglietto ATM.

OSSERVAZIONI AI PROGETTI

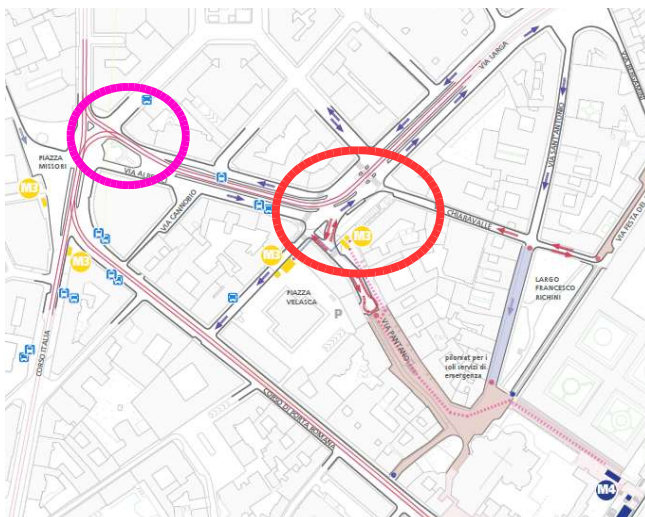
COLLEGAMENTO M3-M4 _ VIA PANTANO E LARGO RICHINI

Costituisce il collegamento pedonale tra fermata M4-Sforza e M3-Missori attraverso largo Richini liberato dalle auto in sosta e via Pantano totalmente pedonalizzata con nuova pavimentazione e alberature.

VIA PANTANO è progettata libera da arredi e verde, pavimentata in pietra, con panchina in linea a delimitare i due sensi di marcia per i veicoli che accedono ai garage: concordiamo sulla soluzione perché permettere fluidità e distanziamento tra ciclisti e pedoni. Permette inoltre un bel colpo d'occhio sulla cortina di edifici che vi si affacciano.

VIABILITÀ: non entriamo nel merito sulle modifiche di flussi automobilistici e posti auto; segnaliamo invece che al ciclista risulteranno ancora difficoltose alcune manovre come:

- da via Larga raggiungere piazza Missori attraverso via Albricci, pensando anche allo spostamento di merci e persone con cargo bike. (cerchio magenta nell'immagine sottostante).
- da via Larga la svolta a sx verso via Pantano e piazza Velasca; una importante riduzione del traffico veicolare, della velocità dei veicoli (e il rispetto delle utenze più deboli) sarebbe già sufficiente a far sentire in sicurezza il ciclista (cerchio rosso nell'immagine sottostante). Ma poiché la soluzione non può essere demandata alla sola ipotetica riduzione del traffico veicolare, a nostro avviso sarebbe utile una casa avanzata al semaforo di via Baracchini che permetta al ciclista di attestarsi sulla sx e quindi evitare il conflitto, oggi esistente, tra le auto che proseguono verso Piazza Velasca - Porta Romana e chi vuole svoltare in via Pantano.



MOTO: confidiamo nel riordino della sosta dei motocicli dal momento che oggi la via Pantano angolo via Larga e piazza Velasca sono aree a parcheggio selvaggio; una buona parte di questi mezzi sono in sosta sul marciapiede all'uscita di via Pantano in via Larga.

VELOSTAZIONE: interessante il riuso dell'edificio abbandonato in via Sforza, baricentrico rispetto ad ospedale, università e fermata M4.

Ricordiamo di posizionare rastrelliere per biciclette

TORNELLI VERDI: ribadiamo - e riportiamo qui di seguito - quanto già espresso con le nostre osservazioni sulla riqualificazione della Cerchia dei Navigli, presentata nel corso della Commissione Mobilità di Municipio 1 del 2 dicembre 2020: questi elementi, se non utilizzati con oculatezza e buon senso, risultano degli ostacoli per chi si muove; sono da evitare errori come quelli fatti in piazzale Archinto dove, per una arbitraria necessità decorativa o "di disegno" (difficilmente giustificabile se non come un soggettivo "capriccio" grafico) vengono create delle strozzature, quei *colli di bottiglia* che nessuno dovrebbe più incontrare sulla propria strada quando si muove.

Invitiamo perciò a fare attenzione a questi che possono sembrare solo dettagli, ma che rischiano di evidenziarsi come errori irrimediabili.

v. rendering pag. 26 del documento e qui riportato:



SAN NAZARO - lastre di luserna
(in continuità con via F.Sfora)

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

M4_AMBITO SANT'AMBROGIO

VIA SAN VITTORE

VIABILITÀ

Non entriamo nel merito sulle modifiche di flussi automobilistici e posti auto in via San Vittore; in vista di una efficace limitazione dell'accesso in AreaC del traffico veicolare privato (v. sopra), anche nelle zone limitrofe al centro dovrà essere disincentivato l'utilizzo del mezzo privato, consentendolo essenzialmente ai soli residenti in modalità di forte moderazione (ZTL, zone residenziali) con conseguente miglioramento della qualità della vita a partire dai residenti stessi.

Vediamo favorevolmente la presenza della ciclabilità realizzata in forma leggera, mediante la zona 30 favorita dal restringimento della carreggiata (a beneficio dell'allargamento dei marciapiedi) nel tratto 1 (Olivetani-DeTogni) e con il controsenso ciclabile nel tratto 2 (DeTogni-Carducci).

Rispetto al tratto 3, nel progetto - a pag.18 - si vede chiaramente l'interruzione tra le due aree a favore della mobilità automobilistica: perché non fare una pavimentazione raccordata tra la piazza e la Pusterla con una grande castellana che renda pedonale tutta l'area, dalla Cattolica alla Pusterla? Dal progetto si desume che l'ingresso in piazza Sant'Ambrogio sarà regolato nella velocità ridotta a 30 km/h e che avverrà solo da via De Amicis, quindi il flusso veicolare sarà più ridotto.

Come cittadini, troviamo poco consona e ingiustificata l'idea della fitta alberatura in piazza San Vittore (la proposta delle palme sono una *butade* da rendering o è reale?). Una piazza così raccolta, che deve accogliere scolaresche e cerimonie religiose, necessita di sedute e un po' d'ombra, ma non dovrebbe avere spazi così vincolati e vincolanti; inoltre dovrebbe consentire il colpo d'occhio sulla facciata della chiesa.

Ricordiamo di posizionare rastrelliere.

M4-PUSTERLA

In caso di guasto all'unico ascensore, come è previsto l'accesso a quota strada di carrozzine e carrozzelle?

MOBILITÀ CICLISTICA

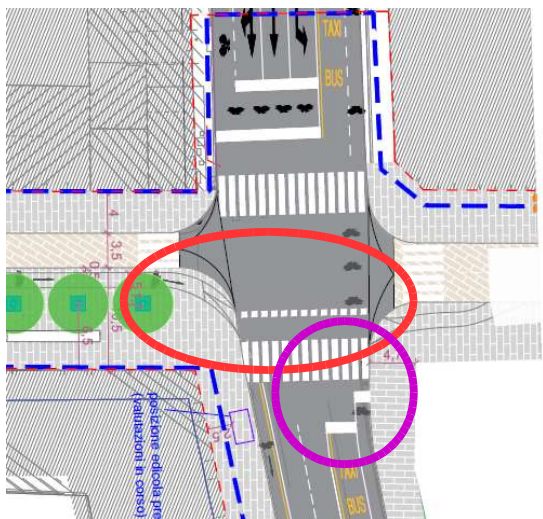
INCROCIO SAN VITTORE-CARDUCCI

Osserviamo le seguenti criticità:

L'uscita da via San Vittore (senso unico eccetto bici) così come disegnata non va bene: il ciclista non può svoltare a sx in via Carducci in maniera fluida, ma lo si costringe ad una complessa, inutile - e praticamente impossibile - manovra, in quanto non ci sono spazi per posizionarsi; ne chiediamo la revisione totale (cerchio rosso nell'immagine sottostante).

Ricordiamo che la mobilità ciclistica va considerata alla pari di un flusso di traffico leggero, non come percorsi rigidi e predefiniti.

Così come è prevista la *casa avanzata semaforizzata* nel senso antiorario in via Carducci in prossimità dell'incrocio semaforico, così è necessaria nella direzione opposta, in sostituzione del semplice avanzamento della corsia ciclabile (cerchio magenta nell'immagine sottostante), anche per favorire la svolta a sx in via San Vittore.



VIA CARDUCCI

Come da anni chiedevamo, finalmente sarà possibile percorrere la Cerchia dei Navigli - e quindi anche la via Carducci - nei due sensi di marcia, utilizzando strumenti di ciclabilità leggera in sola segnaletica.

INTERSEZIONE VIA CARDUCCI-VIA OLONA

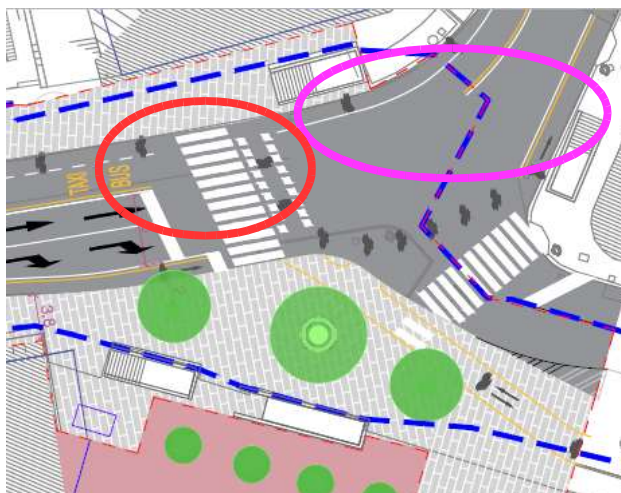
DA OLONA IN CARDUCCI DIREZIONE ORARIA (CADORNA)

Nel progetto la mobilità ciclistica è - ahimé - trattata al pari di quella pedonale: come per l'innesto da via San Vittore, anche in questo caso il ciclista non ha modi e spazi per posizionarsi sulla corsia ciclabile, oltre che incrociandosi pericolosamente coi pedoni in attraversamento.

La ciclabilità in questi snodi importanti deve essere trattata come un flusso di traffico di mobilità leggera per cui va disegnata e movimentata in maniera diversa rispetto all'attraversamento ciclo-pedonale perpendicolare ai tracciati; questo anche pensando ad una espansione in termini numerici dell'utenza di questo tipo, cioè bici, monopattino, cargo bike. (cerchio rosso nell'immagine sottostante)

DA DE AMICIS IN VIA OLONA

Vale quanto scritto sopra (*casa avanzata semaforizzata*) per la svolta a sx da via De Amicis - provenendo da piazza Partigiani - in via Olona (cerchio magenta nell'immagine sottostante)



TRATTO VIA OLONA-VIA MODESTINO

Occorre a questo punto ritornare sul progetto di riqualificazione di piazza S. Agostino, riqualificazione che non ha in nessun modo tenuto conto dei flussi di mobilità ciclistica.

Questa carenza è ancor più grave se pensiamo:

- all'entità anche in termini economici dell'intervento
- al fatto che è un progetto recente, quindi si presume sia nato in tempi di crescente attenzione alla mobilità sostenibile
- alla permanenza negli anni (decenni) di interventi non funzionali come questo che - come già stanno dimostrando – pregiudicano la realizzazione di nuovi sviluppi

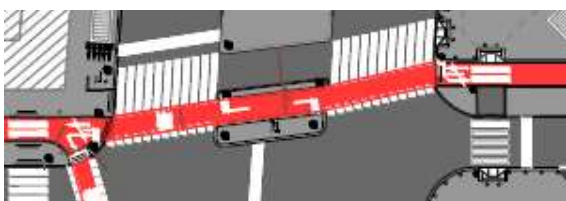
La mancanza di attenzione verso tutti i modi di spostamento urbano che il progetto di piazza s. Agostino ha espresso amplifica e rende difficilmente migliorabili situazioni molto critiche che qui indichiamo:

- flussi importanti di ciclisti vengono convogliati in una ciclabile bi-direzionale, soluzione questa che deve essere adottata solo in casi rari in ambito urbano perché tra l'altro impedisce ai ciclisti sorpassi o deviazioni;
teniamo presente che questo è un asse che collega un parco cittadino con alcune scuole
- provoca difficoltà negli incroci (v. più sopra) costringendo i fruitori a spostamenti di mano poco pratici, poco fluidi e talvolta pericolosi per sé e per gli altri;
- in via Modestino, in particolare, la ciclabile bi-direzionale corre a fianco di un marciapiede troppo stretto per il movimento di pedoni che ne fruisce, anche in considerazione del fatto che sul lato sono presenti esercizi commerciali.

Rispetto al tratto qui rappresentato, segnaliamo quindi le seguenti criticità:



STROZZATURA in corrispondenza dell'attraversamento di viale Papiniano: flussi di pedoni e di ciclisti si incrociano contemporaneamente nei due sensi di marcia; alcuni ciclisti sono costretti a transitare al di fuori dell'attraversamento, procedendo contromano rispetto al flusso di veicoli proveniente da via Olona. La carreggiata di via Modestino ha una sezione eccessiva per essere a senso unico; una sua riduzione potrebbe essere realizzata a favore dell'allargamento di marciapiede nord /ciclabile.



IMPOSSIBILITÀ per chi da viale Papiniano, proveniente dalla Darsena, di inserirsi nella ciclabile di via Olona: il parterre di piazza sant'Agostino non ha accesso per i ciclisti, essendo destinato - giustamente - al passeggio e alla sosta di bambini e anziani e ai loro accompagnatori e i loro apparecchi di mobilità: carrozzine, passeggini, carrozzelle, deambulatori. da Papiniano pertanto si è costretti ad entrare nella ciclabile con una manovra a 90° gradi, per inserirsi tra ciclisti che provengono in direzione contraria, impediti dai rialzi porta-semaforo, ostacoli pericolosi che intralciano i movimenti (v. sotto)

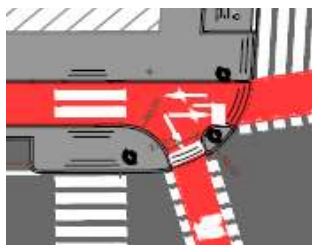


ESIGUITÀ DEGLI SPAZI

Su tutto l'asse gli spazi di sosta in attesa del semaforo sono evidentemente troppo esigui per ospitare le biciclette e le persone in attesa di poter attraversare.

In particolare, all'incrocio di Modestino angolo Papiniano occorre considerare che le utenze in attesa sono generalmente numerose e diversificate: persone, genitori con passeggini e bambini per mano, biciclette, monopattini (e le cargo bike?!)

Inoltre la presenza dei piccoli rilievi spartitraffico sono ulteriori ostacoli, anche molto pericolosi



per
Gruppo Tecnico di FIAB Milano Ciclobby
Guida Biscaro