

**SABATO 18 settembre 2021**

**La coperta scucita: ricognizione della rete ciclabile milanese**

**Muoversi in bici ogni giorno: ordinari tragitti quotidiani**

Strade e ciclabili vecchie e nuove

Ritrovo alle 9.45 all' "Esedra" del Parco Trotter\_ via Giacosa per la registrazione dei partecipanti e la presentazione del giro a cura degli architetti del gruppo tecnico di FIAB Milano, Guida Biscaro e Valerio Montieri.

Qui di seguito i luoghi e i temi trattati nel corso del sopralluogo

#### **"Esedra" del Parco Trotter e via Rovereto**

Si tratta della realizzazione definitiva di una sperimentazione di zona 30, cioè il progetto di Zona 30 *TréntaMi in Verde* concepito da Genitori Antismog, FIAB Milano Ciclobby, e dall'architetto Matteo Dondé e realizzato nel periodo aprile–dicembre 2019 con il Comune di Milano\_Assessorato alla Mobilità e con NoLo Social District .

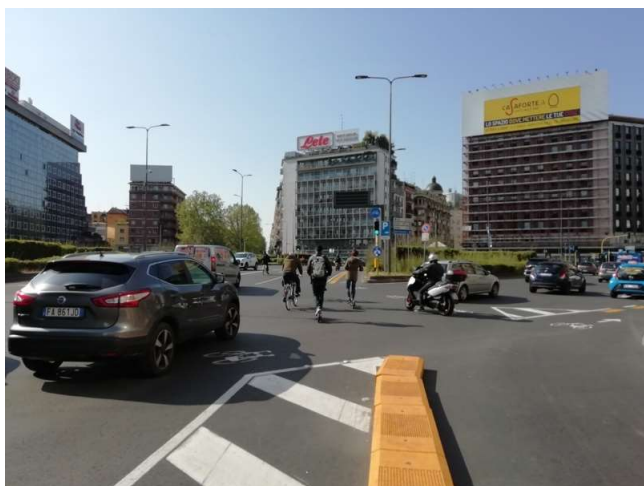
Attualmente è in corso la posa della pavimentazione definitiva dello spazio "Esedra", mentre il resto del progetto definitivo è stato ultimato (la posa a dimora degli alberi avverrà più avanti, nella stagione idonea).

#### **viale Monza**

Si percorre il viale utilizzando la corsia ciclabile realizzata alla fine dello scorso anno, grazie all' implementamento del Codice della Strada con nuove norme per favorire la ciclabilità; i partecipanti hanno sperimentato l'effettiva sicurezza che lo spazio dedicato in carreggiata offre a chi pedala. Milano come Berlino.



Si osserva che l'innesto della ciclabile in piazzale Loreto ha invece delle criticità - già segnalate all'Amministrazione - che necessitano di un ridisegno della segnaletica.



### **corso Buenos Aires**

Si percorre un tratto di corso Buenos Aires, incolonnati nella corsia ciclabile con numerosi cittadini in bicicletta e in monopattino. La sensazione dei partecipanti è che la soluzione è sicura, ma già risente della larghezza limitata: l'importante flusso di ciclisti richiederebbe già un allargamento dello spazio dedicato ed una sua maggiore linearità.



### **Urbanistica tattica: piazzale Bacone**

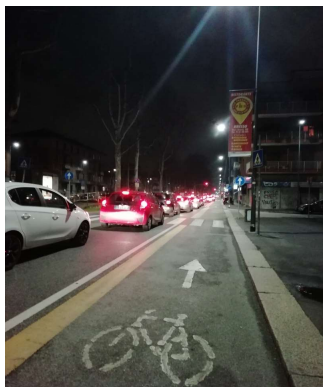
Piazzale Bacone rappresenta una bella sinergia fra residenti associazioni e comune. L'intervento ha riguardato l'accessibilità alle quattro scuole presenti e all'eliminazione di ampie zone di sosta illegale che di fatto occupavano gran parte dell'area zone fra le vie Maffeucci e Spontini. Il progetto ha ridotto la velocità a 30 km, creato la piazza fra via Spontini e Monteverdi e dato una accessibilità piacevole e sicura alle scuole. Sulla via Monteverdi, per iniziativa dei condomini dei civici 1 e 9, sono stati posizionati i paletti per impedire il parcheggio liberando i marciapiedi alberati dalle auto.



### **viale Marche**

Si percorre la corsia ciclabile riservata in carreggiata - tracciata ormai alcuni anni or sono con gli strumenti normativi esistenti - verificando positivamente come questa soluzione riequilibri correttamente lo spazio tra i diversi mezzi che la percorrono e garantendo sicurezza e fluidità reciproche.

Si sperimenta come cambia la percezione della propria presenza in strada quando si oltrepassa piazzale Maciachini e la larga carreggiata torna ad essere priva di spazio dedicato alla mobilità leggera.



### **cavalcavia Bacula e ponte Ghisolfa**

è percorsa dalla linea filobus 90/91; la sezione stradale è amplissima ed gli automobilisti pigiano volentieri sull'acceleratore.

Questo tratto è stato oggetto di una doppia ma unitaria proposta - essendo un lato competenza del municipio 8 e l'altro del 9 – del Bilancio Partecipativo risultata tra i vincitori. Il processo previsto dal Comune di Milano ne ha visto l'approfondimento da parte degli uffici tecnici e avviata la fase di progettazione per la realizzazione.

Il progetto prevede una corsia ciclabile in strada in entrambi i sensi di marcia e semplici ma efficaci accorgimenti strutturali per rendere sicuri un paio di nodi critici: un progetto molto ben fatto e funzionale che ci aveva convinto. Il tutto si è arenato – ahimè – perché la corsia ciclabile richiede una manovra di spostamento del filobus, manovra che sarebbe eseguibile solo con modifiche da parte di ATM alla linea aerea di alimentazione, intervento non previsto nel budget dei lavori.

La soluzione di concerto con ATM deve essere trovata rapidamente sia per mettere in sicurezza un tratto importante (recente un incidente che ha visto una ciclista vittima dei un automobilista) e per rispondere alle aspettative della cittadinanza che crede nella partecipazione.



### **via Mac Mahon**

I controviali a priorità ciclistica è una richiesta che la nostra associazione fa da anni: la realizzazione sarebbe a costo zero, potendo utilizzare solo segnaletica orizzontale e pochi cartelli. Lo stesso discorso è valido anche per strade come la Mac Mahon, con il doppio senso di marcia separato dal parterre verde con i binari. Anche qui le corsie non sono abbastanza strette da impedire il sorpasso azzardato del ciclista; sono sufficientemente larghe perché il sorpasso possa avvenire ma in condizioni di pericolosità per il ciclista: i veicoli di grandi dimensioni (suv e furgoni) lo sfiorano, uno scarto improvviso per un imprevisto (un automobilista che apre la portiera senza guardare, una buca nell'asfalto, una caditoia mal posata) può essere letale.

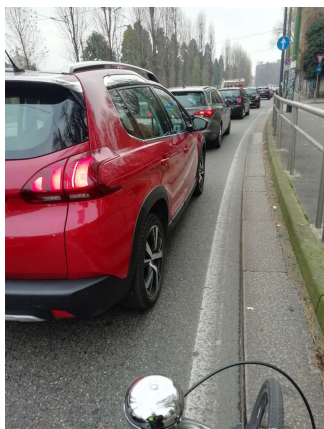
Anche qui sarebbe necessario la segnaletica indicante il limite dei 30 km/h, ma poiché da sola non basta perché gli automobilisti lo rispettino, abbiamo più volte richiesto l'utilizzo sperimentale di un tipo di segnaletica adottata comunemente in Europa - e in via sperimentale anche in alcuni Comuni italiani come a Turate (arch. Montieri) - ovvero la **strada a priorità ciclistica**.



### **via Nono**

il marciapiede condiviso è generalmente una soluzione di ripiego che a noi non piace: si costringono pedoni e ciclisti a condividere uno spazio che diventa angusto (e pericoloso) per entrambi, senza incidere sugli elementi che creano insicurezza: la carreggiata resta a totale disposizione dei veicoli, che facilmente raggiungono velocità anche oltre il limite consentito. Entrambi i marciapiedi di via Nono invece sono uno dei rari casi in cui questa soluzione potrebbe essere attuata, anche per rendere legale ciò che quotidianamente avviene di fatto; durante tutto il giorno via Nono alterna lunghe file di auto incolonnate che non lasciano spazio al ciclista a momenti di vuoto che gli automobilisti colgono per premere sull'acceleratore. Per questo la maggior parte di chi la percorre sulle due ruote lo fa utilizzando i marciapiedi, marciapiedi che non hanno aperture che vi si affacciano, se non un unico accesso ad un'attività sociale nel complesso della Fabbrica del Vapore.

Auspichiamo che l'Amministrazione superi quella che ritiene un mancanza dei requisiti normativi necessari (nei punti in cui la larghezza del marciapiede in corrispondenza dei pali della luce non risponde ai minimi richiesti) per provvedere eventualmente con una realizzazione "in deroga", privilegiando l'aspetto della sicurezza rispetto alla rigida normativa.



(NB: a norma del CdS non c'è l'obbligo per il ciclista di utilizzare i marciapiedi promiscui o condivisi, a differenza di quanto è invece prescritto per le piste ciclabili in sede propria)

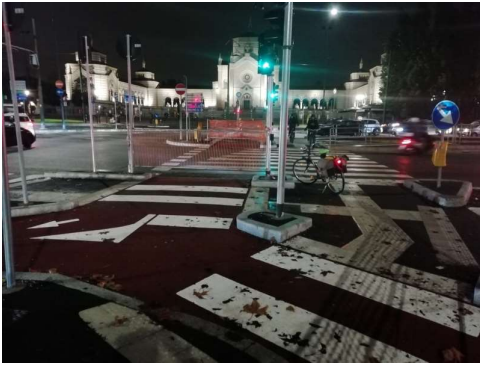


### **piazzale Cimitero Monumentale**

Ciclabilità vecchia e nuova si affiancano in quest'area.

La vecchia è la ciclopedonale bi-direzionale sull'anello esterno che circonda il piazzale del cimitero; chi proviene da via Nono dovrebbe attraversare al semaforo, potersi sulla ciclabile e dopo alcune decine di metri attraversare nuovamente per imboccare via Ceresio, se vuole proseguire per raggiungere via Borsieri; se volesse raggiungere piazza Baiamonti, il percorso è tortuoso, complesso e quasi impraticabile.

Impraticabile perché, nonostante le nostre osservazioni, si è comunque realizzato un complicato quanto inutile incrocio fatto di pali ed elementi divisorii che mettono in conflitto— in uno spazio angusto — flussi di ciclisti e di pedoni.



### **via Quadrio**

Il **controsenso ciclabile** ha finalmente permesso di collegare in sicurezza, attraverso il cavalcavia Bussa - via Borsieri con via Farini. Realizzato secondo la norma vigente, in via Quadrio si utilizza il parcheggio dei veicoli come barriera di protezione del ciclista; nel senso opposto si procede normalmente lungo la sede stradale che è indicata come zona residenziale a 15 km/h.

Purtroppo chi usa bici e monopattino non sempre conosce le norme (anche se molti possiedono la patente di guida), non osserva i segnali, oppure si sente attratto dallo spazio protetto a lui riservato. È stato quindi spiegato l'utilizzo corretto di questa strutturazione, indicando quanto sia pericoloso per chi scende dal cavalcavia trovarsi in contromano (questo è contromano!) un ciclista che sale.



### **via Borsieri**

La sede dell'associazione in via Borsieri 4/e è il punto di arrivo del sopralluogo.

Prima dei saluti viene fatto un breve cenno sulle sistemazioni dei dintorni, elencando i pregi e le criticità di piazza Minniti (urbanistica tattica), piazzale Archinto (riqualificazione), via Garigliano (la nuova ciclabilità), via De Castillia (la vecchia ciclabilità)