

## MILANO 2020\_Strategia di adattamento

Il documento di indirizzo “*Milano 2020. Strategia di adattamento*” e il successivo “*Strade Aperte*”, per la parte riguardante la mobilità, ci trovano per buona parte in sintonia per quanto riguarda la visione.

Premesso che:

- siamo in una situazione di emergenza e come tale i primi immediati interventi devono essere improntati a questa emergenza e urgenza
- ci troviamo a lavorare in emergenza in una situazione che in emergenza lo era già prima dell'arrivo del COVID-19
- dobbiamo affrontare *ora e subito* situazioni che non possono trovare soluzioni che utilizzino ancora strumenti e pensieri adoperati fino ad ora e che in buona parte erano comunque già obsoleti se non sbagliati

ci sono una serie di strumenti tecnici che consentono di adeguare rapidamente Milano alle esigenze della mobilità, strutturandola non solo nell'immediato, ma anche per il futuro.

Il Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020, Capo VII *Misure per l'Ambiente*, all'art. 229 permette finalmente di realizzare soluzioni veloci, economiche e sicure tanto auspiccate.

FIAB Milano Ciclobby propone:

- 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 permette il distanziamento fisico, altrimenti impossibile visti i marciapiedi ridotti;
- b) agevola l'uso della bicicletta e dei monopattini senza dover intervenire con infrastrutture. Siamo comunque parlando di un'area che rappresenta solo il 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 dieci assi radiali da 10-12 km, che colleghino i Comuni di prima cintura fino all'AreaC, sul modello viale Monza-San Babila;
- b) circolari ciclabili lungo le circonvallazioni della filovia 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 controviai, e riservando tutti i controviai alle bici;
- c) rendere la circonvallazione interna (cerchia dei Navigli) 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 messa in opera 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**, finalmente consentita dall'art. 229 del D.L. n. 34 19 maggio 2020: 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 tipo di intervento, se ritenuto opportuno, potrà essere trasformato in una tipologia differente. **La tratta di viale Monza potrebbe essere realizzata con tale tipologia.**

- 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 negli orari 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 10-15 km per tratta, e quindi raggiungere facilmente la città dall'hinterland e viceversa.
- 6) Occorre dedicare risorse alla **comunicazione** di questo ambizioso progetto in modo che tutti i **benefici possano essere compresi appieno dalla cittadinanza** e quindi vengano scongiurate sul nascere le proteste disinformate e strumentali.
- 7) L'intervento su tutti i **controviali deve essere considerato elemento di costituzione della rete**: si intendono i controviali delle circonvallazioni (Mura Spagnole in senso orario, i viali delle Regioni) e delle grandi arterie (viale Zara, corso Sempione, ...)  
La scelta del Comune di mantenere la sosta lungo i controviali rende pericolosa la percorrenza in bici, a causa delle manovre di sorpasso da parte dell'automobilista pur in presenza di spazi limitati.  
Questo pericolo va scongiurato:
  - interrompendo la continuità di passaggio veicolare in alcuni tratti mediante 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 come scorciatoia in caso di traffico sulla ~~sede~~ carreggiata principale;
  - segnalando in maniera chiara che in quei tratti il limite di velocità è a 30 km/h, se non addirittura a 20 km/h, e che l'auto deve stare dietro al ciclista.
- 8) **Le circonvallazioni devono formare un anello completo** per le bici da realizzarsi nell'immediato anche con gli strumenti della ciclabilità di emergenza nei tratti privi di controviale (Mura Spagnole in senso antiorario, Darsena e viale Papiniano, viali Misurata, Bezzi, Tibaldi, etc).
- 9) Ripristino della **Cerchia dei Navigli**, con percorribilità riservata, in entrambi i sensi, ai mezzi pubblici, ai taxi e alle biciclette.
- 10) Oggi più che mai i mezzi di superficie devono muoversi agevolmente, quindi **le corsie preferenziali non devono essere aperte al transito dei veicoli privati**; occorre invece consentirne l'accesso alle biciclette, quando il percorso è fondamentale alle bici e/o non ci sono alternative (v. punto precedente) o quando il percorso non è sicuro se effettuato nella parte di carreggiata destinata ai veicoli (cerchia filobus 90/91, dove peraltro le destinazioni variano ad ogni tratto, creando discontinuità e confusione: per es. viale Monte Ceneri) .
- 11) Prevedere nuove **corsie preferenziali di emergenza sulle linee di forza** del Trasporto Pubblico Locale (TPL) per permettere ai mezzi maggiore velocità, quindi frequenze più elevate che garantiscono anche maggiore distanziamento fisico ai passeggeri. Portiamo qui all'attenzione:

- la proposta dell'associazione Cittadini per l'Aria che chiede che le direttrici del TPL indicate dal PUMS vengano **destinate in via esclusiva alla mobilità attiva**, bici, pedoni e preferenziali TPL;
- il progetto MiMo\_Milano-Monza di Bikenomist che propone di riservare viale Sarca, sull'asse Garibaldi-Sarca-Monza, alla sola mobilità leggera e pedonale, per realizzare un collegamento veloce e sicuro anche per il *bike to work* a favore di lavoratori e studenti (Bicocca) provenienti da quell'area extra-urbana.

- 12) **Le alzaie dei Navigli** sono assi di spostamento casa-lavoro in bicicletta da parte dei pendolari e come tali devono rimanere aperte e percorribili per tutta la loro estensione, intervenendo nel caso presso il Consorzio Villoresi e la Regione Lombardia e insieme ai Comuni interessati, al fine di garantirne la continuità, la priorità ciclistica e pedonale e quindi la sicurezza.
- 13) Valutare dove possa essere utile la creazione di **case avanzate per i ciclisti**, strumento introdotto dal D.L. n. 34 del 19 maggio 2020, art. 229, comma 3/b.

Qui di seguito alcune situazioni specifiche

### **distanziamento sociale**

richiede che i marciapiedi abbiano larghezze congrue in base al loro utilizzo e all'affollamento; questo è riferibile al periodo pre-epidemia, ma è da considerarsi tale anche per il periodo post-epidemia per la fase 2-distanziamento sociale e le successive, fino al ritorno alla mobilità consueta



### **area C**

via monte napoleone, via san maurilio, via broletto, via torino, etc.

il distanziamento è ottenibile solamente se i pedoni possono occupare anche la sede stradale; la mobilità efficiente della bicicletta e il trasporto merci con cargo bike possono essere garantite solo se le strade sono a priorità ciclabile



**SOLUZIONE:** trasformare Area C in zona residenziale a 20 km/h

### **strade commerciali**

asse corso buenos aires-corso venezia-piazza san babila

il distanziamento è ottenibile solo con l'allargamento dei marciapiedi, la creazione di tracciati ciclabili di larghezze adeguate, tali da consentire almeno il sorpasso tra due biciclette (2,50 m minimo)



**SOLUZIONE:** procedere con ciclabili in sola segnaletica (v. corso Buenos Aires); adottare le zone residenziali a 20 km/h

### **marciapiedi 1:**

liberare i marciapiedi dalla sosta illegale di tutti i veicoli, in particolare degli scooter in centro storico;



**SOLUZIONE:** attività di controllo costante e sanzionamento rigoroso da parte della Polizia Locale

### **marciapiedi 2:**

riportare la sosta sulla carreggiata in tutti quei casi in cui i marciapiedi sono stati ridotti per aumentare il numero dei parcheggi portandoli a spina di pesce; spesso senza nessuna giustificazione (per esempio nella larghissima via Mincio, in via Friuli, in via Stendhal, nella foto)



### **ciclabilità diffusa**

i prossimi due mesi e i successivi fino a fine 2020 saranno decisivi per dare il nuovo assetto alla mobilità, così come auspicato anche dal Sindaco.

Il modo di progettare e il tipo di progettazione come sono stati intesi fino ad oggi, ora sono più che mai inadeguati.



**SOLUZIONE:** adottare soluzioni leggere, sicure, economiche e di rapida esecuzione (come a Berlino ed ora anche **a Milano**, grazie agli strumenti fino ad ora introdotti dal D.L. n. 34 del 19 maggio 2020, art. 229).



## **circonvallazioni**

le circonvallazioni hanno sedi stradali eccessivamente ampie: da un lato ciò incoraggia le alte velocità e dall'altro si favorisce la sosta illegale in doppia fila: entrambe sono criticità che disincentivano l'uso della bicicletta e rendono le strade pericolose per persone e ciclisti. (viale Papiniano, viali Misurata, Bezzi, Murillo, viale Tibaldi, ...)



**SOLUZIONE:** bike lane a fianco della sosta, strumento introdotto dal D.L. n. 34 del 19 maggio 2020

## **intersezioni**

i ciclisti tendono a mettersi davanti ai veicoli fermi al semaforo per una serie di motivi, tra cui evitare di respirare i gas di scarico e rendersi visibile – e quindi mettersi in sicurezza - in caso di svolta a destra dei mezzi.



**SOLUZIONE:** adottare le **case avanzate per i ciclisti**, strumento introdotto dal D.L. n. 34 del 19 maggio 2020, art. 229, comma 3/b.

*per*

**FIAB Milano Ciclobby**

Guia Biscaro

*presidente*

Milano, maggio 2020