

20200807\_Tavolo Ciclabilità\_03

## PROGETTI E OSSERVAZIONI DI FIAB MILANO CICLOBBY

### PREMESSA

Siamo molto soddisfatti dell'accelerata che l'Assessorato alla Mobilità, con i suoi dirigenti e i suoi tecnici, sta dando alla diffusione della ciclabilità, alla messa in sicurezza dei cittadini in bicicletta, al riordino degli spazi pubblici e della sosta, il tutto realizzato in sola segnaletica, quindi in modo leggero, veloce ed economico.

Ringraziamo l'assessore Granelli, che è sempre presente agli incontri; ringraziamo i tecnici che, insieme all'ing. Riazola, sono pure presenti numerosi, a testimoniare l'importanza che la mobilità ciclista ha assunto in questi ultimi mesi e l'utilità del confronto con i portatori di interesse.

In riferimento alla presentazione dei progetti, qui di seguito alcune essenziali osservazioni, che riportano e approfondiscono quelle già espresse nel corso della videoconferenza del 7 agosto e che siamo disponibili a verificare insieme.

### OSSERVAZIONI GENERALI

Il TPL deve sempre di più essere l'asse portante della mobilità urbana (ed extra urbana): così come la rete sanguigna irrori tutte le parti del corpo, in maniera capillare, così deve essere per la rete del TPL (v. città come Basilea o Monaco di Baviera), perché sempre più persone abbandonino l'auto privata per il trasporto pubblico occorre che questo possa essere ritenuto da tutti il mezzo più efficace: corsie preferenziali, tragitti lineari, e soprattutto, percorsi scelti dando la priorità al TPL rispetto alla mobilità veicolare e alla sosta dei mezzi privati.

In questo senso vanno intese le nostre critiche nei confronti delle scelte proposte sia rispetto a via Senato (e, immaginiamo, per il resto della cerchia dei navigli) e per il primo tratto di viale Padova: chiediamo che la priorità sia sempre data al TPL.

### 1- VIALE MONZA (ASSE LORETO-SESTO SAN GIOVANNI)

#### OSSERVAZIONI

il progetto trova il nostro consenso, in quanto riflette la miglior soluzione possibile, che non a caso ricalca le realizzazioni di ciclabilità diffusa delle migliori esperienze europee.

Ricordiamo la necessità di prevedere spazi di carico/scarico merci, anche a costo di sacrificare la sosta veicolare privata.

Auspichiamo un controllo serrato e costante da parte della PL del rispetto del nuovo assetto, soprattutto nei primi tempi.

### VIA PADOVA

#### OSSERVAZIONI

Condividiamo la scelta di rendere monodirezionale la ciclabile contigua al marciapiede in direzione centro, ancorché in *controsenso*; la soluzione permette di utilizzare al meglio un'infrastruttura

esistente, alleggerendone al contempo la portata.

Nel tratto a 30 km/h in cui il ciclista percorre la carreggiata in promiscuità coi veicoli chiediamo se sia possibile sperimentare un nuovo tipo di **segnaletica orizzontale e/o verticale che indichi la priorità del ciclista**, che ribadisca cioè il suo diritto a percorrerla alla velocità che gli è più consona, senza che gli automobilisti pretendano strada.

## RECUPERO POSTI AUTO

### PREMESSA

È noto che Milano ha un rapporto abitanti/auto molto maggiore rispetto alle città europee di analoga dimensione; lo spazio destinabile a sosta dei veicoli privati è da tempo saturo, tant'è vero che per allargare a dismisura gli spazi sosta, invece di una politica volta alla riduzione del possesso dell'auto privata, da anni si è deciso di sottrarre lo spazio all'utilizzo pubblico di tutti; ne sono l'esempio numerose strade nelle quali sono stati recuperati posti auto passando dalla sosta in linea a quella a spina di pesce, utilizzando parte dei marciapiedi a discapito dei pedoni (via Friuli, via Stendhal, via G. Modena, via Seprio, etc.)



Chiediamo a questa Amministrazione di procedere verso la restituzione dello spazio pubblico a tutti, azione che viene messa in atto negli ultimi tempi e che vediamo per esempio nella soluzione che intendete adottare in via Fatebenefratelli-Tratto 2.

### VIA COSTA

Siamo molto critici sulla scelta di deviare il TPL sull'adiacente via Costa, allo scopo di recuperare posti auto sulla via Padova, nel tratto dove attualmente la sosta sul lato direzione Loreto non c'è. Sugeriamo piuttosto che la corsia prevista per il bus in via Costa sia destinata al recupero dei posti auto, con una diversa suddivisione degli spazi e delle loro larghezze.

**Chiediamo di mantenere il percorso del bus 56 su via Padova**, anche a discapito della velocità di servizio ATM (tutta da verificare, dal momento che attualmente in direzione nord la 56 è costretta a continui rallentamenti e sorpassi dovuti alle auto in doppia fila) e del rallentamento (auspicabile) del traffico veicolare, o comunque di rimandarne la deviazione dopo aver sperimentato la nuova situazione.

A nostro avviso è indispensabile mantenere la presenza (e la linearità) del TPL su questo asse.

### VIA GIACOSA

L'ipotesi di rendere via Giacosa a senso unico per i veicoli al fine di recuperare posti auto mettendo la sosta a spina di pesce ha – come indicato anche nel progetto – la criticità di impedire il transito bici da via Padova al Trotter. Per evidenti motivi, chiediamo che via Giacosa resti con i sensi di marcia e relativa sosta nelle condizioni attuali.

Il tutto alla luce anche delle valutazioni fatte nel corso della sperimentazione *TrénAMI in verde* e con la creazione di scuole car free, è inaccettabile impedire il transito nei due sensi alle biciclette.

## PIAZZALE LORETO

### OSSERVAZIONI

Accogliamo con soddisfazione la soluzione in sola segnaletica orizzontale che porta il ciclista da viale Monza a corso Buenos Aires e viceversa; apprezziamo la sistemazione sul lato che porta a viale Brianza, che comporta l'allargamento del marciapiede con conseguente riordino della sosta illegale selvaggia, il restringimento della carreggiata e la presenza della corsia ciclabile con casa avanzata in corrispondenza della svolta a dx in viale Brianza.

Ricordiamo che la stessa attenzione dovrà essere posta sull'altro lato del piazzale sul quale insistono le radiali di viale Abruzzi, via Gran Sasso, via Costa e via Predabissi, per le motivazioni note che riguardano ingresso e uscita dalla rotatoria da parte dell'utenza in bicicletta.

Suggeriamo di indicare il tratto di attraversamento ciclabile (evidenziato nella ultima slide qui riportata) con la segnaletica orizzontale della corsia ciclabile (tratteggiata bianca) così come è stato già realizzato in corso Buenos Aires incrocio via Palazzi



corso Buenos Aires incrocio via Palazzi

## 2- CERCHIA DEI NAVIGLI

### VIA SENATO

#### OSSERVAZIONI

Condividiamo l'allargamento della corsia preferenziale del TPL, con l'inserimento della corsia ciclabile: si sana finalmente la situazione insostenibile della mancanza di autorizzazione a transitare nel tratto in senso orario.

Per quanto riguarda il percorso in senso antiorario, chiediamo che via Senato sperimenti la soluzione proposta dal Municipio 1 e che noi abbiamo a suo tempo proposto, che destina la Cerchia dei Navigli a diventare una "circle line" destinata al TPL e alla mobilità leggera (*bike to work/bike for work*): **si propone cioè di ricavare la corsia preferenziale TPL con inserimento di bike lane anche in senso antiorario**, lasciando al traffico veicolare la sezione stradale residua. (ciò anche nella tratta servita dalle fermate della linea 4 della metropolitana)

### VIA PONTACCIO

la sezione della strada rende impossibile, con le norme attuali, realizzare un controsenso ciclabile, per cui l'assessorato ha optato per un percorso ciclistico alternativo.

Chi usa la bicicletta tende a percorrere il tragitto più lineare e diretto; per questo, anche per alleggerire le vie del centro storico come questa, trafficata (e inquinata) in modo impensabile (vi transitano anche autobus turistici), si rinnova la richiesta di rendere **l'area entro la cerchia dei navigli-Area C "zona residenziale a 15/20 km/h" disincentivando al contempo l'utilizzo dei veicoli privati (\*)** e dare così vivibilità e pregio al centro storico della città (v. situazioni invivibili e pericolose come via San Maurizio, via Santa Marta, etc.)



via San Maurizio



via Dell'Orso

Con l'occasione, si chiede il riordino di via Cavalieri del Santo Sepolcro con:

- ripristino del rispetto del divieto di sosta dei veicoli
- eliminazione della corsia ciclabile in segnaletica orizzontale (non necessaria in area residenziale 10 km/h, pericolosa perché tracciata lungo un edificio con accesso pubblico, non rispettabile perché il lato lungo dell'edificio è quello usato spontaneamente dai pedoni)
- ripristino della segnaletica orizzontale di attraversamento ciclabile di corso Garibaldi con via Luchino Visconti (tra via Tessa e piazza S.Simpliciano)



(\*)

- aumento del ticket di accesso > 15€
- accesso solo con disponibilità di parcheggi auto nei garage sotterranei
- sosta a pagamento anche per gli scooter
- controllo continuo e costante dell'avvenuto pagamento della sosta di veicoli e scooter
- disincentivazione della sosta irregolare con controllo continuo e costante della PL

per FIAB Milano Ciclobby  
per Gruppo Tecnico  
Guida Biscaro