

Relazione su itinerari ciclabili in zona 3

Michele Sacerdoti, consigliere di zona 3

Claudio Bacigalupo e Gian-Piero Spagnolo, architetti residenti in zona, membri del comitato tecnico di Ciclobby

In questa relazione si propone di affrontare la realizzazione di itinerari ciclabili in zona 3 in direzione nord-sud che collegano alcuni importanti plessi scolastici della zona.

Gli itinerari prevedono solo in parte la creazione di piste ciclabili in sede propria mentre per la maggior parte dei percorsi prevedono la creazione di zone a traffico limitato (ZTL) con limitazione della velocità a 30 km all'ora e priorità alle biciclette sugli altri mezzi motorizzati indicata da apposita segnaletica verticale ed orizzontale.

Questo approccio consente di :

1. limitare i costi di realizzazione al minimo indispensabile non prevedendo incroci semaforici con segnali per biciclette, rifacimenti del manto stradale sui marciapiedi con asfalto conglomerato, cordoli, scivoli sui marciapiedi
2. evitare la rimozione di pali, dehors, vasi, archetti lungo i marciapiedi
3. evitare i rischi ai ciclisti dall'apertura di portiere verso la pista ciclabile
4. evitare l'utilizzo della pista da parte dei pedoni
5. evitare di restringere la parte dei marciapiedi destinata ai pedoni
6. evitare disturbi all'accesso pedonale alle scuole

Si ritiene che l'aumento del flusso di biciclette lungo gli itinerari indicati, con la loro velocità limitata, possa rallentare la velocità delle auto anche senza controlli sui limiti di velocità, assicurando contemporaneamente la sicurezza dei ciclisti. Le auto dovranno stare in coda dietro i ciclisti che utilizzeranno l'intera sede stradale. Questa soluzione è adatta alle strade a senso unico, e non va in crisi anche in caso di soste in seconda fila.

Il provvedimento di ZTL crea isole ambientali proposte tempo fa dall'amministrazione comunale e ne costituisce una prima realizzazione, che può espandersi nelle vie limitrofe per creare ulteriori itinerari ciclabili o zone pedonali.

Normalmente non sono previsti cambiamenti del senso di circolazione delle strade, e si utilizzano quindi in alcuni casi strade parallele per coprire l'itinerario nei due sensi. Se gli aggiornamenti del Codice della Strada consentiranno di realizzare piste ciclabili contromano su sede stradale, in alcuni casi sarà utilizzata questa possibilità.

1. Itinerario da Piazzale Lavater a Piazza Risorgimento N.11-13

Nord-Sud: via Ramazzini, via Frisi (o via Lambro), via Melzo, via Poerio, via Goldoni

Un percorso contromano in via Lambro consentirebbe di evitare l'allungamento del percorso nord-sud in via Frisi.

In via Ramazzini è prevista una pista bidirezionale sul lato ovest. Questa soluzione è favorita dalla proposta di creare un senso unico in via Ramazzini da piazzale Lavater a piazza Otto Novembre con parcheggio delle auto a spina di pesce sul lato est per recuperare alcuni posti auto perduti in piazzale Lavater. L'accesso a piazzale Lavater da viale Regina Giovanna sarebbe garantito comunque da via Pancaldo.

In piazzale Lavater l'itinerario si collega a quello di viale Morgagni. Tale collegamento è possibile anche da via Broggi e De Filippi, e da via Redi e De Filippi. Questi provvedimenti estendono l'area protetta attorno alla scuola, rendendola meglio accessibile anche da Nord, e decongestionano parzialmente piazzale Lavater.

In via Lambro e via Poerio l'itinerario segue la sede stradale con gli stop attuali. L'accesso alla scuola primaria di via Pisacane è garantito dall'ingresso su via Poerio. Per servire gli ingressi su via Pisacane e via Goldoni la ZTL è estesa a un tratto di via Goldoni ed è prevista una pista ciclabile sul marciapiedi via Pisacane fino all'ingresso su via Pisacane (50 metri).

Da via Poerio l'itinerario si collega in due punti con la pista ciclabile di piazza Risorgimento che fa parte del raggio verde n. 2.

Sud-Nord: via Kramer, via Sirtori, via Lambro, via Ramazzini

Il percorso parte dalle pista ciclabile di Corso Concordia che fa parte del raggio verde n. 2. Può essere previsto un sicuro percorso ciclopedonale contromano sul marciapiedi di via Goldoni per raggiungere la scuole di via Pisacane.

In via Kramer, via Sirtori e via Lambro fino alla zona pedonale di Via Spallanzani l'itinerario avviene in sede stradale (ZTL).

In piazza Otto Novembre è previsto un percorso per l'accesso agli attraversamenti pedonali, sul marciapiedi, in condivisione con i pedoni.

2. Itinerario da Piazzale Durante a Piazzale Susa N.10

Viale Lombardia, piazza Piola, viale Romagna

L'itinerario percorrerà viale Lombardia con due piste ciclabili monodirezionali segnalate in carreggiata al fianco delle soste o mediante lo spostamento delle stesse verso il centro carreggiata, soluzione certamente opportuna lungo il perimetro di Piazza Piola.

Viale Romagna viene percorsa nei controviali, in cui viene creata una ZTL riservata ai residenti e all'accesso alle attività commerciali, con precedenza ai ciclisti. Le vie Fucini e Guerrini che afferiscono al controviale possono abbandonarlo poi da via P. Diacono e Pascoli poiché non possono essere trasformate in strade a fondo cieco.

La realizzazione della zona 30 e ZTL a priorità ciclistica nei controviali di viale Romagna richiede nel viale Est la rimozione parziale delle barriere e di due soste nell' ingresso in piazzale Susa e la barriera di uscita presso la scuola di viale Romagna, per consentire esclusivamente il transito ciclistico, e non veicolare.

Nel viale Ovest è necessaria una maggiore protezione dell'attraversamento pedonale presso via Guerrini, importante per la scuola. Per diminuire la velocità dei veicoli potrebbe essere allargato il marciapiedi e segnalata da due paletti la strettoia introdotta sull'attraversamento pedonale. Più a Sud è necessaria la ricostruzione della percorribilità di largo Rio de Janeiro in itinerario protetto. Per ottenerla con un intervento minimo di circonvallazione interna del cantiere, basta invertire il senso di percorrenza del vialetto di accesso ai civici a Nord, che sfocia in via Juvara di fronte a quello Sud, il quale raggiunge sia via Del Sarto che il controviale Ovest Sud.

Intervenendo su un altro senso unico locale, è possibile sistemare un problema esistente. Infatti il senso unico di Via Plinio recentemente istituito da largo Rio de Janeiro a piazza Carlo Erba dà oggi alla strada esclusiva funzione di parcheggio stanziale, con un anello di percorso obbligato che inizia e si conclude in piazza Carlo Erba, sovraccaricandola inutilmente ed ostacolando l'autobus 62.

Se il senso di marcia in questo tratto di via Plinio fosse invertito, chi non vi ha trovato parcheggio se ne andrebbe a cercarlo in via Juvara o altrove assieme ai ciclisti, e la piazza avrebbe una circolazione molto più fluida, come era una volta.

Il proseguimento verso Viale Lombardia e via Giacosa consentirà di raggiungere il Parco Trotter, la ciclabile della Martesana attraverso i sensi unici di Turro ed il previsto completamento della ciclabile di viale Palmanova.

L'itinerario rende servizio al Politecnico tramite piazza Leonardo da Vinci e alle due scuole primarie di viale Romagna.

Si collega al raggio verde n. 2 in piazzale Susa dove è possibile risolvere un collegamento sicuro, ed i controviali sono utilizzabili senza problemi allo stesso modo fino a Ple Cuoco.

3. Itinerario da Via Bassini a Piazza S. Gerolamo N.1- 2

Via Valvassori Peroni, via Tajani, via S. Benigno, Vie Pascal, Clericetti, San Secondo, e Vie Vanzetti, Caruso, Amadeo nelle porzioni indicate.

L'itinerario percorre vie a doppio senso di circolazione in cui viene creata una ZTL con precedenza ai ciclisti. La strettoia davanti all'Istituto Vespucci è facilmente percorribile in bicicletta, in condivisione con i pedoni.

L'itinerario collega la stazione di Lambrate con la Biblioteca, il CAM e l'Auditorium della Zona 3, il Centro Sportivo Crespi, alcuni dipartimenti del Politecnico, l'istituto alberghiero Vespucci e la scuola primaria Bonetti di via Tajani, l'Orto Botanico di Cascina Rosa.

L'attraversamento del mercato rionale di via Valvassori Peroni il sabato può essere agevolato dall'ipotesi di collocare i banchi su un solo lato della strada, grazie alla estensione del mercato alle via Pascal e Clericetti proposta da alcuni residenti.

Il collegamento con la pista ciclabile di viale Argonne-Calvalcavia Buccari (raggio verde n. 2) verrebbe agevolato da due specchi parabolici che consentano ai ciclisti ed ai veicoli una migliore visuale dell'attraversamento presso la rotonda.

Si tratta di un percorso già previsto dal piano della ciclabilità dell'assessore Croci nel 2007 per raccordare il raggio verde n. 2 alla stazione di Lambrate.

Nella cartografia allegata sono indicati anche due altri itinerari ciclabili futuri, dalla ciclabile di viale Palmanova a Via Amadeo, uno esterno N.1- 5 ed uno interno N.1- 6\8 convergente sul primo.

Anche questi sono interventi a basso investimento già indicati in diversi progetti, che richiedono modifiche parziali ai sensi unici, o eventuali piste contromano.

Vista la loro complessità, la zona chiede quindi di poterli mettere a punto al più presto, in collaborazione con la Vigilanza Urbana e l'ufficio Comunale di programmazione del traffico.

Anche gli itinerari con andamento Est Ovest, si scontrano con la presenza di sensi unici da modificare, e quindi presentano lo stesso problema, mentre dovremo certamente affrontare in seguito il tema delle circonvallazioni, sia sulla direttrice delle vie Eustachi, Castel Morrone e Bronzetti, che sulla circolare tranviaria dei viali Piave e Premuda.