

PIAZZA CAIAZZO PROGETTO NUOVA VIABILITÀ CON ROTATORIA CICLABILE BI-DIREZIONALE

In riferimento a quanto pubblicato nell'Albo Pretorio del Comune di Milano in data 01/12/21 <https://albopretorio.comune.milano.it/documents/117260> riportiamo alcune osservazioni e riflessioni.

Non intendiamo entrare nel merito delle soluzioni che l'Amministrazione e i suoi Uffici Tecnici hanno identificato per rendere efficiente e prioritario il transito della linea di trasporto pubblico rispetto agli altri veicoli, soluzioni che derivano da studi viabilistici e modellazioni trasportistiche che non sono né alla nostra portata né tanto meno di nostra competenza: riteniamo estremamente positivo che finalmente sia prevista la creazione della corsia preferenziale per bus e che gli attraversamenti pedonali vengano ridotti nella loro lunghezza con attraversamenti rialzati sulle strade laterali (all'angolo di via Monteverdi la soluzione presenta una vera zona 30 con ampliamento della zona pedonale davanti alla piscina).

Vogliamo invece entrare nel merito della scelta progettuale della rotatoria ciclabile bi-direzionale. (v pag. 43 e tavola a pag. 1258 del doc succitato).

A seguire le nostre osservazioni.

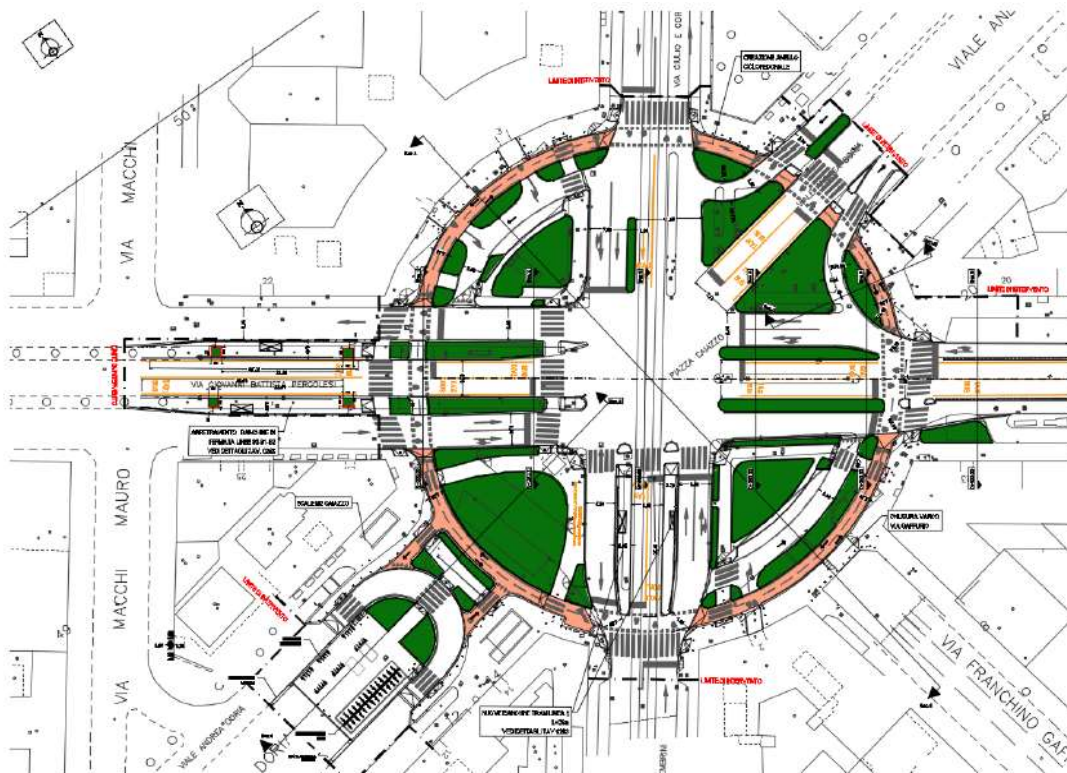


Figura 8 planimetria di progetto della viabilità in piazza caiazzo

SCelta PROGETTUALE DELL'ANELLO CICLABILE

La prima questione è conoscere la motivazione tecnica per la quale è stato scelto di convogliare la mobilità attiva (biciclette e cargo bike) e la micromobilità (monopattini) su una pista ciclabile ad anello di ampio raggio e interrotto da numerosi attraversamenti.

LARGHEZZA DELL'ANELLO CICLABILE

La successiva, conseguente questione è la larghezza di questo anello ciclabile che è pensato come bi-direzionale.

È noto che ci sono tipi di ciclisti e di utenti diversi: il ciclista lento, il ciclista veloce, il genitore col bambino sul seggiolino, chi porta la spesa, chi si sposta per lavoro, chi consegna il cibo, c'è la cargo bike per uso quotidiano e la cargo bike per il trasporto delle merci, c'è il monopattinista pavido e il monopattinista spavaldo, etc.. Questi utenti così diversi, per tipologie ed esigenze, non vanno alla stessa andatura, ma, così come gli altri veicoli, si superano uno con l'altro: la bidirezionale, progettata nelle dimensioni minime di 2,50 mt di larghezza, rende difficoltosa, e persino pericolosa, questa manovra.

È chiaro che la larghezza minima prevista dalla normativa è decisamente insufficiente anche in un'ottica previsionale di aumento della quota di ciclabilità (v. PUMS).

LINEARITÀ DEI PERCORSI

Chiunque si sposti in bicicletta, è noto, preferisce il percorso più breve e lineare; talvolta la scelta di un tragitto meno diretto è dettata dalla ricerca di strade meno trafficate o contesti più accoglienti, ma sappiamo che a Milano ciò non è quasi mai davvero possibile.

In questo quadro comportamentale, dettato da semplice pragmatismo, ci si chiede perché per attraversare un incrocio semaforizzato si debba percorrere mezza circonferenza, invece di valicarlo in modo diretto.

Prendiamo per esempio l'attraversamento di piazzale Caiazzo per chi transita lungo via Pergolesi da est ad ovest: mentre allo stato attuale l'attraversamento è costituito da n. 1 incrocio, pari all'attesa di un tempo semaforico, il progetto prevede la seguente manovra:

innesto alla ciclabile, n. 3 attraversamenti di via Doria, n. 1 attraversamento via Venini, uscita dalla ciclabile e innesto sulla Pergolesi con sovrapposizione all'attraversamento dei pedoni e dei ciclisti che provengono in senso opposto; presumibilmente i tempi semaforici da rispettare sarebbero 3.

L'ipotesi di impegnare la ciclabile in senso antiorario (!) non cambia di molto la situazione; in questo caso abbiamo il duplice attraversamento di via Pergolesi e quello di via Settembrini.

Come è noto, i tempi semaforici creano raggruppamento di ciclisti e pedoni, cosa che richiede spazi di raccolta e di attesa adeguati; nella fattispecie, il progetto presenta la stessa larghezza lungo tutto l'anello, anche nelle aperture degli spartitraffico di via Pergolesi.

SICUREZZA TRA TUTTI GLI UTENTI

Si può dire che con l'anello ciclabile, il ciclista che – poniamo – proviene da est sulla via Pergolesi e deve svoltare a sinistra in via Settembrini, lo fa in sicurezza perché è in ciclabile.

A questa ipotesi possiamo rispondere nel seguente modo:

- in presenza di un incrocio così ampio, il ciclista manovra pragmaticamente in due tempi: attraversamento dello slargo (Caiazzo non può definirsi *piazza*), posizionamento al semaforo di via Venini davanti al passaggio pedonale e ripartenza verso via Settembrini.

Ovvero, due semplici passaggi, che si potrebbero rendere più sicuri con la casa avanzata (molto avanzata) per il ciclista, che lo renda visibile a chi guida il veicolo che svolta a destra.

L'anello progettato prevede invece:

- in senso antiorario di percorrere tre quarti dell'anello con l'attraversamento di via Doria, via Venini, via Pergolesi e l'immissione in via Settembrini (v. sopra)
- in senso orario: un quarto dell'anello e l'attraversamento di via Settembrini incrociando i pedoni in attraversamento e i ciclisti in senso opposto (v. sopra).

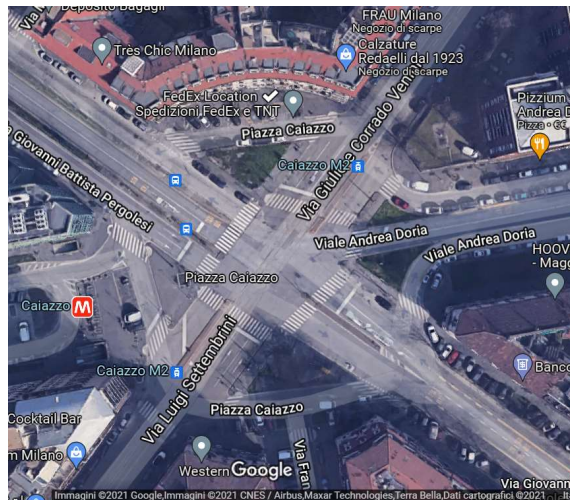
In sostanza, questa grande e costosa sistemazione della mobilità ciclistica rischia di restare inutilizzata o quanto meno sottoutilizzata, perché:

- allunga inutilmente i percorsi
- ha comunque punti e situazioni di conflitto con gli altri utenti.
- non disegna un tragitto percepibile
- non disegna un tragitto indispensabile.

Il punto di maggior pericolo per ciclisti e pedoni è rappresentato dagli attraversamenti in presenza di svolta a destra da parte dei veicoli. L'aspetto positivo di questa soluzione ad anello è che in effetti riduce questa situazione di criticità, che si verrebbe a creare solo nel tratto da Pergolesi a Doria.

Criticità che si potrebbe comunque ovviare con soluzioni tipo: casa avanzata, tempi semaforici sfalsati, e poi con limitazione della velocità, politiche di riduzione del numero dei veicoli ed evidentemente con campagne per la cultura, il rispetto e la cura reciproca tra utenti della strada.

PENSARE AI PEDONI



Dalla foto dello stato di fatto sono visibili gli attraversamenti pedonali posizionati sui quattro lati dell'incrocio, nel centro dello slargo.

Il progetto mantiene gli attraversamenti attestati all'inizio di Pergolesi lato ovest e quello di Settembrini, riducendo positivamente la lunghezza degli attraversamenti; invece gli altri attraversamenti sono stati spostati sulle tangenti dell'ampio anello ciclabile, costringendo di fatto anche i pedoni ad allungare di molto i propri percorsi.

In sostanza: ai veicoli il tragitto più breve e lineare, pedoni e ciclisti invece... pedalare e camminare!

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

PENSARE AI CICLISTI, SEMPRE

Osserviamo infine la sezione a pag. 47 del documento succitato: nella ripartizione della sede stradale, non è prevista la corsia ciclabile su strada, soluzione efficace, rapida ed economica che riconosce lo spazio destinato alla mobilità attiva.

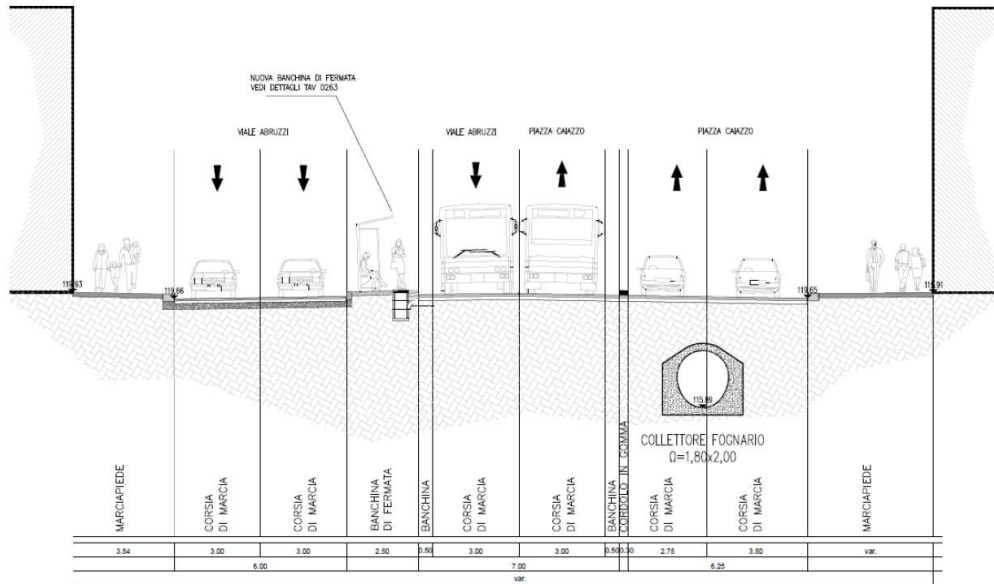


Figura 12 Sezione di progetto in corrispondenza delle banchine di fermata di via Pergolesi

In particolare, la sezione di 6,25 mt di larghezza consentirebbe senza difficoltà la presenza di una tale corsia, considerando che 6,25 mt di carreggiata consentono il transito di due veicoli e la sosta illegale in doppia fila; quest'ultimo spazio deve essere destinato all'*altra* mobilità (quella noi veicolare).

La lunga disquisizione di cui sopra porta alle seguenti conclusioni:

- la ciclabilità si incentiva con soluzioni semplici e lineari
- per diffondersi, la ciclabilità non richiede opere faraoniche concentrate in pochi nodi, ma ha bisogno di interventi economici, veloci e diffusi il più possibile su tutto il territorio; una volta disegnata (letteralmente, con vernice sulle strade) e sperimentata, si provvederà, se il monitoraggio e i dati lo renderanno necessario, ad una progettazione più specifica e/o strutturale.
- La progettazione deve partire dall'attenzione per tutti gli utenti, a cominciare evidentemente dai pedoni.
- per progettare una buona ciclabilità, efficace ed efficiente, che sia effettivamente utilizzabile, è indispensabile l'ascolto dell'esperienza di chi la città (le città) la percorre quotidianamente in bicicletta, ha esperienza delle sue strade, sa quale è la prassi per affrontare le situazioni, ha esperienza di quello che succede oltralpe - perché l'ha sperimentato e talvolta anche studiato - ed è per questo in grado di suggerire e consigliare priorità e soluzioni.

GRUPPO TECNICO
FIAB MILANO CICLOBBY
Milano, 14 dicembre 2021