

progetto ciclabilità al vigentino

premessa

in un'ottica di sviluppo della mobilità sostenibile alcuni soggetti appartenenti ed operanti nel quartiere vigentino(*) intendono promuovere azioni di miglioramento della stessa attraverso un lavoro di rete in collaborazione con le istituzioni e i cittadini.

1. situazione di fatto

le riflessioni che seguono hanno un taglio prevalentemente empirico e si basano sulle osservazioni che ogni persona può effettuare, vanno perciò necessariamente confrontate con un orizzonte di più preciso taglio tecnico.

Il quartiere vigentino, situato nella zona sud della città, è percorso da nord a sud da via Ripamonti che, proveniente dal centro, termina ai confini meridionali della stessa, lo attraversa dividendola in due parti; si tratta di una direttiva lunga circa 3 km, molto trafficata soprattutto nella parte sud, con tipologie di percorrenza molto differenti tra di loro.

In zona 1, da piazza del Duomo all'incrocio con via Beatrice d'Este, via R. è a traffico limitato dalla presenza di Area C con i tram 16 e 24; dopo piazza Missori la sede stradale è a due corsie, generalmente senza auto parcheggiate ai lati e con al centro i due binari dei tram. Lungo i lati due marciapiedi per i pedoni. La tipologia del flusso del traffico e la conformazione della strada potrebbe consentire già, senza interventi onerosi, la realizzazione di un percorso ciclabile protetto a favore sia di un uso quotidiano della bicicletta per il raggiungimento dei luoghi di lavoro e di studio (uffici del centro, servizi pubblici come gli ospedali di via Francesco Sforza, via lungo la quale esiste una ciclabile che va da una parte verso l'università Cattolica e dall'altra alla chiesa di S. Marco a Brera, o l'università statale); che per un uso turistico (musei del centro e siti di valore artistico e culturale).

A partire da via Beatrice d'Este in direzione sud, via R. attraversa una parte del quartiere di Porta Romana che è compreso tra la Darsena ed il parco Ravizza a est e corso Lodi a ovest: la sede stradale si restringe gradualmente e passa da due corsie con binario protetto per il 24 fino all'incrocio con viale Bligny, ad una carreggiata unica condivisa da auto e tram, fino all'incrocio con via Soave, da dove ricomincia ad avere un viale centrale a due corsie dove passa il tram in corsia in parte protetta e due controviali.

All'altezza dell'incrocio con via De Angeli si trova l'ultima ed unica per il quartiere vigentino, stazione del bike sharing, per ora più oltre non sembra ne siano in vista di realizzazione altre. La presenza di tale servizio posizionato a fianco dell'Esselunga serve prevalentemente il quartiere Spadolini che è già attrezzato con piste ciclabili. In questa zona dove si trova lo scalo romano, la fondazione Prada ed altri edifici ex industriali, stanno avvenendo le maggiori trasformazioni urbanistiche della zona che porteranno ad un aumento di presenze prevalentemente di tipo lavorativo, ma anche probabilmente ad una migliore configurazione viabilistica.

All'altezza dell'incrocio con via Serio via R. si restringe nuovamente, riprendendo l'antico tracciato stradale che entrava nel quartiere vigentino, divenuto tuttoggi un rettilineo trafficato, caotico e soffocante di traffico veicolare, cosa ben osservabile da un'attenta visione della sezione stradale che così appare:

ai lati della via R : 2 marciapiedi per i pedoni
a bordo strada : 2 corsie per il parcheggio libero delle auto
al centro della carreggiata : 2 corsie per il passaggio di auto e tram 24

Come si vede si tratta di una situazione di traffico totalmente sbilanciata a favore dei mezzi veicolari che possono liberamente circolare o sostare, senza che vi sia una corsia preferenziale per tram 24 (**). E' proprio in questo tratto, tra via Serio e l'incrocio con viale Ortles che si hanno i maggiori rallentamenti, dovuti anche dal fatto che qui si intersecano flussi di traffico provenienti da differenti direzioni.

Una situazione di migliore viabilità richiederebbe un ridimensionamento della presenza di autoveicoli, a partire da quelli che sostano lungo la carreggiata: soste non orarie, ma spesso giornaliere e comunque di lungo periodo, nonostante la presenza di cartelli di divieto di sosta quasi mai sanzionata. E' probabile che intervenendo su questa situazione che si potrebbe ipotizzare la realizzazione di una pista ciclabile protetta, che potrebbe avvenire forse eliminando una fila di parcheggi. Insieme a questo intervento andrebbe anche realizzato un nuovo spazio di bike sharing al centro del quartiere, all'incrocio con via Noto si trovano le aule della civica scuola di liuteria e la facoltà di restauro, frequentata quotidianamente da centinaia di giovani che ora le raggiungono solo con il tram 24, sovrappollando soprattutto in orario tardo mattutino.

la situazione del traffico migliora all'incrocio all'altezza ^{DEA} ~~con~~ ^{E VIA R.} via valdisole, dove la strada riprende ad avere due corsie separate e il tram procede su una corsia preferenziale al centro della carreggiata, nelle vie laterali sono presenti tratti di piste ciclabili non ben collegati, frutto di oneri di urbanizzazione conseguenti a realizzazioni immobiliari che si dirigono verso il capolinea del 24; tali tratti si collegano alle due piste ciclabili recentemente realizzate in seguito al raddoppio di via ripamonti fino ai confini della città; qui finalmente è possibile un transito ciclabile gradevole e sicuro, utilizzabile però per un uso prevalentemente turistico, verso le casine.

2. proposte operative

alla luce di quanto sopra esposto si propongono i seguenti obiettivi di lavoro:

- # raccolta dati sulla situazione del traffico e delle piste ciclabili della zona in oggetto
- # realizzazione di nuove stazioni bike sharing nel quartiere vigentino
- # creazione di un'area per lo sviluppo di azioni in favore dello sviluppo della ciclabilità, mediante ottenimento dal comune della ex pesa pubblica di via ripamonti
- # studio di fattibilità in vista della realizzazione di una pista ciclabile da piazza del duomo al capolinea sud del tram 24 con connessione ai tratti già esistenti soprattutto nelle aree di più recente realizzazione
- # REALIZZAZIONE CICLOPISTA^M VIA FONTANA, C/O EX BILIBERTERIA CAMPO CALDO
CENTRO SPORTIVO FONTANA e COCCAGLIO

3. iniziative di promozione

al fine di ottenere gli obiettivi sopra descritti si ipotizzano le seguenti azioni

- # raccolta dati traffico e piste ciclabili esistenti
- # biciclettata per il quartiere per sensibilizzare gli abitanti
- # incontro presentazione progetto e soggetti promotori
- #
- #

4. conclusioni

note

(*) il gruppo è costituito dalle seguenti associazioni: milanoxvigentino, ass Miraggio, social street via Verro, scout mi5, ass genitori Elsa Morante, comitato spontaneo condomini via luca ghini

(**) il quartiere vigentino a differenza di quelli adiacenti non è dotato di mezzi di trasporto veloci: le fermate metro più vicine sono famagosta linea verde, brenta o crocetta linea gialla, raggiungibili con i mezzi di superficie. I più importanti mezzi sono il tram 24 che percorre il quartiere da nord a sud e la 34 e la 95 da est a ovest, mezzi lenti, e nel caso del 24 di non facile accesso a disabili, mamme con bimbi o anziani

MILANO, 03.03.17

ANGELO FUMAGALLI

ACMFUMA @ GMAIL.COM