

Quartiere Solari, perché il piano per la moderazione del traffico fallirà

W wired.it/attualita/ambiente/2014/01/17/quartiere-solari-perche-il-piano-per-la-moderazione-del-traffico-fallira/

Matteo Scarabelli



Publicato

gennaio 17, 2014

Quando decisi di aprire su *Wired* un blog sulla **bicicletta** e la **mobilità**, lo dedica a **Giacomo Scalmani**, il piccolo ciclista milanese che per evitare la portiera di un'auto parcheggiata in sosta vietata venne travolto da un tram. Una tragedia che ebbe il potere di scuotere la città e, in particolare, il **quartiere Solari** in cui avvenne l'incidente. Per chiedere al Comune che nessun altro milanese facesse la fine di Giacomo nacque un comitato che, insieme ai tecnici di Palazzo Marino, iniziò a studiare un piano che mettesse in sicurezza quelle strade così trafficate.

Tutto questa accadeva nel novembre del 2011. Giuliano Pisapia era appena diventato sindaco di Milano e il suo arancione aveva le tinte forti che facevano ben sperare quelli che, in lui, avevano visto una possibilità di cambiamento. Tra questi, probabilmente, c'erano anche i cittadini di quel comitato che voleva fare del quartiere Solari un luogo più sicuro per pedoni e ciclisti.

È triste, a due anni di stanza, proprio mentre il **piano** è in dirittura di arrivo e viene contestato dagli stessi cittadini che se ne erano fatti promotori, osservare l'evoluzione di questa vicenda. Dalle ire dei **commercianti** dopo la stretta iniziale contro le soste selvagge, e la conseguente raffica di contravvenzioni (come se trasgredire il Codice della strada fosse condizione necessaria per l'acquisto del pane o del giornale), ai timori per la possibile riduzione dello spazio destinato ai **parcheggi**. È triste in un quartiere che si è mobilitato per la morte di un ragazzino di 12 anni considerare *"impossibile il fatto che le piste ciclabili arrivino davanti a tutte le scuole"*, come ho letto di recente su un giornale.

Ma la cosa più triste in assoluto è la qualità del progetto che è stato partorito. Un piano che mette insieme **zone 30** e piste ciclabili in sede protetta. Un controsenso. Il perché mi pare chiaro. Ma per renderlo ancora più chiaro lo faccio spiegare a **Matteo Dondé**, uno dei massimi esperti italiani nella moderazione del traffico e nella mobilità ciclistica: *"Le zone 30 sono aree residenziali a velocità moderata che nascono con l'intento di consentire la condivisione in sicurezza della strada come spazio pubblico, pensando quindi alla strada urbana non solo come asse di scorrimento del traffico veicolare quanto come spazio di relazione tra una pluralità di utenti (automobilisti, pedoni, ciclisti, residenti, studenti) e di funzioni"*. Ovviamente una zona 30 non si realizza mettendo un cartello con il nuovo limite di velocità, ma prevede specifiche soluzioni di moderazione del traffico che rendono quasi naturale il rispetto di quel limite. Un esempio? Sostituire i parcheggi in linea su entrambi i lati della carreggiata con un sistema di parcheggi a 45° alternati in modo da creare delle "chicane" naturali per la moderazione delle velocità.

"Con tale intervento, a basso costo perché realizzato con la sola segnaletica, non si perdono posti auto, le velocità vengono effettivamente ridotte e diventa possibile la condivisione della strada tra auto e biciclette". Continua Dondé. *"È possibile aumentare ulteriormente la sicurezza realizzando il sistema di sosta a 45° al contrario, come avviene in Europa, in modo tale da entrare in retromarcia e uscire frontemarcia, così da avere una migliore visibilità. In una zona così strutturata creare una pista ciclabile in sede propria, quindi costruita in una carreggiata separata rispetto a quella del traffico motorizzato, non ha alcun senso, oltre ad aumentare notevolmente i costi di realizzazione. Le ciclabili in sede propria in ambito urbano, in mancanza di uno spazio adeguato, risultano essere più pericolose della corsia in carreggiata a causa del conflitto agli incroci e ai numerosi passi carrai esistenti"*. D'altronde, in Europa, la logica della separazione, vale a dire togliere i ciclisti dalla strada per consegnarla alle automobili, è ormai del tutto superata. In una zona 30 si dovrebbe andare nella direzione opposta, la condivisione dello spazio stradale con precedenza a ciclisti e pedoni.

Ecco, adesso il concetto mi sembra sufficientemente chiaro. Dunque, le prospettive sono due. La prima: il quartiere Solari avrà il suo progetto per la moderazione del traffico. Sarà un progetto costoso (costruire piste ciclabili in sede

propria è oneroso), nato in base a logiche superate e, soprattutto, sarà fonte di scontento e scontro. La seconda: si tenterà di modificare il progetto ma, in questo caso, è improbabile che i risultati siano migliori (lo sanno tutti che quando un progetto è sbagliato, qualsiasi tentativo di recuperarlo non fa che peggiorare la situazione).

Il fallimento è annunciato. Quanto mi piacerebbe essere smentito...