



di Claudio

**Bacigalupo, Paola Villani • Milano, città pianeggiante, compatta, di alta densità, dotata di una rete stradale principale modesta nelle sezioni, frammentata e sconnessa come e più di ogni città storica, capitale della moda e del design, capoluogo di un bacino vastissimo e diffuso che affianca palazzi e grattacieli a zone di bassa densità, città di eccellenze europee, per quanto riguarda la mobilità su due ruote (a pedali) pare rimasta al palo**

Nell'area centrale si contendono lo scarso spazio pubblico veicoli di ogni forma e dimensione, ciclisti e pedoni. La pavimentazione nel centro milanese è quasi ovunque storica, caratterizzata da un misto di pavé («bolognini» noti anche come «sanpietrini» e lastre di porfido di chiara derivazione romana). Gli amministratori della Milano di un tempo avevano ben scelto, poiché in termini di durabilità e costi/efficacia questo tipo di pavimentazione a massetti è una buona scelta, paesaggisticamente affascinante, duratura ed ecologica. Per l'utenza a due ruote è invece certo disagiata e poco sicura quando piove, ma costringe ad una attenzione continua, e forse è ancor meno sicura una insidiosa fessurazione inaspettata in una strada asfaltata. Le carreggiate a Milano ospitano quanto di più variabile: traffico specializzato operativo e traffico pubblico e privato, pendolare o occasionale, si contendono i pochi metri a disposizione nel perimetro comunale. Il trasporto merci, parzialmente regolamentato, non riesce ad essere efficiente come dovrebbe e vorrebbe, per un problema più legato alla fase di consegna (carico e scarico) che per un reale problema di movimentazione.

L'attuale grave congestione in una zona climaticamente sfortunata (gli ucraini a Milano dichiararono che la nostra sia la città più umida del mondo) ha determinato la progressiva

limitazione degli accessi veicolari nell'area centrale oltre al necessario e progressivo potenziamento del trasporto pubblico protetto lungo tutti gli assi di viabilità principale.

La città lamenta scarsi spazi pubblici, ha un patrimonio edilizio datato, di edifici antichi e della sua espansione recente (1870-1970) quasi sempre privi di parcheggi privati. Elementi che ne caratterizzano molto l'ambiente, ma producono disagi automobilistici, congestione, e determinano una bassa qualità della vita. Proliferano quindi progetti per diradamenti, pedonalizzazioni, nuovi spazi pubblici di quartiere che verranno a sottrarre altri spazi alla circolazione veicolare che dovrà essere resa più sicura ed al contempo più fluida, poiché parte integrante dell'efficienza di una area urbana. Tutte operazioni lunghe ed onerose che vedranno il Comune impegnato per lungo tempo.

L'unico elemento nuovo è il crescente uso della bicicletta, risolutiva per moltissimi spostamenti a livello urbano e nella prima corona comunale, utile per l'accesso ai mezzi pubblici, e riconsiderata anche per il tempo libero. Ma molti, quasi discolpandosi per il suo mancato utilizzo, dichiarano che occorre una maggiore sicurezza ed imputano la mancata scelta di questo mezzo alla pericolosità del caotico traffico cittadino.

Affermazioni fatte da quelle stesse persone che spesso ricorrono a ciclomotori e moto, nonostante la maggiore pericolosità di questi mezzi. Moto e cicli che, stante le restrizioni stile Area C, hanno progressivamente assunto un ruolo primario a Milano, per economicità, agilità e per relativa facilità di parcheggio.



Le biciclette in questo hanno oggettivo bisogno di protezioni a favore della differenza di velocità e di accelerazione, fattori che rendono i ciclisti unitamente ai pedoni i veri «utenti deboli» della strada. Le piste ciclabili hanno un'indiscutibile utilità nell'ambiente extraurbano, dove la differenza di velocità è enorme e la protezione fisica del ciclista essenziale.

In ambiente urbano le piste ciclabili tradizionali rappresentano sempre costi elevati, sia in termini monetari, che in termini temporali, dati i lunghi tempi di realizzazione, sia per la difficoltà di reperire spazi utilizzabili in carreggiata. In un contesto di risorse scarse, sostenere che la strage di parcheggi è l'unica alternativa possibile per creare la necessaria viabilità minore pare un insulso, mentre l'altra possibilità resta quella di imporre ai ciclisti la convivenza con la tossica congestione veicolare della viabilità maggiore, in cui vengono ridotte le sezioni di carreggiata a favore della nuova pista.

Non si tratta di scelte politiche ma di assoluto buon senso. Ad una collettività ancora poco educata all'uso condiviso degli spazi non si deve certo presentare la ciclabilità in termini di rivalsa politico sociale, né costringere coloro che abitano o lavorano nell'*hinterland*, all'abbandono dell'auto senza aver prima realizzato una reale alternativa del mezzo pubblico.

Per questo motivo, e poiché le trasformazioni prioritarie per lungo tempo riguarderanno proprio la protezione del mezzo pubblico e le pedonalizzazioni, lo strumento della pista ciclabile tradizionale non è da perseguire, sia perché inefficiente e di carattere locale, essendo costruito sempre a spezzoni, sia perché impolitico per i costi che determina, sia perché fastidioso per la diminuzione di parcheggi e sezioni stradali dovuti alla sua realizzazione.

### La proposta

La lenta rivoluzione verso forme di mobilità sostenibile è tutt'altro che persa se si saprà agire diversamente sulla rete della viabilità minore. In queste strade le velocità dei veicoli sono già modeste e potrebbero essere definitivamente sancite in termini di ZTL (tradizionali 30 km/h) o anche meno (20 km/h), senza modificare lo stato di fatto in termini di accessibilità agli immobili e spazi per parcheggi e per la consegna delle merci. Lo strumento della Zona 30 km/h è utile sia per definire estese aree ambientali omogenee protette, sia per ridurre le cause che determinano a pericolosità del traffico e conseguentemente gli incidenti. In questo ambito alcune strade rettilinee e di sviluppo significativo, in coppia qualora siano a senso unico, potranno essere scelte per decretare Zone a traffico limitato (ZTL a priorità ciclistica) senza modificare le possibilità di accesso e parcheggio. Il traffico di transito a nostro avviso sarebbe automaticamente scoraggiato dalla bassissima velocità imposta dal rispetto di una frequente presenza ciclistica.

In cosa consisterebbe questa innovativa «priorità ciclistica»? Semplicemente nel diritto dei ciclisti a percorrere in assoluta sicurezza il tratto stradale, anche transitando al centro della carreggiata, senza venire disturbati da tentativi di sorpasso di altri veicoli, pericolosi o impossibili in strade strette.

Se formalmente pare ad oggi impraticabile la destinazione prioritariamente ciclistica di una sede stradale, in quanto soluzione non menzionata espressamente nel Codice della Strada, non classificate come «F bis» ovvero non trattandosi di semplici itinerari ciclopedonali (e ci si potrebbe chiedere perché, date le evidenti positive ricadute in termini di sicurezza), la sostanza non cambierebbe qualora fossero istituite reticoli di strade che all'estero vengono definite «residenziali» ovvero riservate al transito, accesso e stazionamento per i soli residenti e per chi vi svolge attività di qualche tipo, strade che invece sono destinate primariamente al transito dei ciclisti.

Anche il CDS nazionale prevede le «zone residenziali» protette.

Sostenuta da qualsiasi strumento normativo, questa soluzione sarebbe meno costosa di qualsiasi pista ciclabile tradizionale, e soprattutto molto più sicura. Le piste ciclabili tradizionali sono facilmente invase dai pedoni, specie se ubicate in aree gradevole o soleggiate, e quasi sempre strette fra cordoli, trasformano normali sorpassi in problemi. Determinano violente frenate per ogni imprevisto, e sicure cadute in caso di impatto, dato che scartare sulle piste ciclabili è praticamente impossibile. Senza voler essere polemici, rappresentano una non soluzione ai problemi di mobilità ciclabile, fino a quando non diventano veramente larghe, almeno 3-4 metri.

Mentre qualora si dichiarino i ciclisti utenti prioritari in una qualsiasi strada locale di 4 o 5 metri di larghezza utile, si pedala stando sufficientemente lontani dagli sportelli delle macchine in sosta (sono sufficienti 60-70 cm), si evitano tutti i pedoni distratti o non allertati dalla silenziosità delle due ruote, si superano in sicurezza gli altri ciclisti e si possono affrontare gli imprevisti avendo a disposizione spazi di fuga e di frenata non irrisorri. Se poi si è protetti da opportuni STOP agli incroci con le altre strade, si può correre a 20/25 km/h restituendo alla bicicletta una velocità media ragguardevole, e pedalando in ambiente a basso inquinamento, a Milano spesso ameno ed esclusivo, con il piacere di muoversi facendo anche uno sport.

I detrattori di questa impostazione rilevano gli scarsi attuali flussi ciclistici e sostengono che questi siano tutti concentrati nella viabilità principale, più rettilinea, anche se tormentata dai semafori. Ancora oggi molti ciclisti scartano la rete della viabilità minore, sia perché non la conoscono affatto, sia perché non si sentono protetti dai sorpassi dei veicoli a motore, qui più pericolosi, date le minori sezioni stradali. Chi, come gli estensori di questo testo, conosce questa rete milanese la preferisce proprio perché priva di traffico, semafori e ambientalmente bellissima. Si tratta solo di proteggerci i ciclisti.

Dati i costi amministrativi ed esecutivi di questo approccio, che possono essere un decimo (1/10) di quelli per la realizzazione delle piste tradizionali, questa opzione «light» diventa prioritaria, se estesa e capillare, e dovrebbe essere attuata in tutte le zone dove sia possibile.

Nella proposta avanzata non esistono norme specifiche relative alle semaforizzazioni e alle intersezioni, e quindi i costi sono contenuti anche per questa importante voce di spesa, spesa invece assai onerosa per le piste, che la richiedono in modo preciso.



Le strade sfavorite o troppo larghe per avere una priorità ciclistica saranno risolte ancora economicamente, con corsie individuate da segnaletica al suolo in mano o

anche contro mano, come recentemente ammesso, o protette dallo spostamento delle soste in linea esistenti, dal marciapiede alla carreggiata, formando così una corsia protetta di larghezza opportuna, mentre le piste tradizionali, saranno previste solo come *estrema ratio* e per tratti brevi, questo perché non si creino situazioni di asimmetria o disservizio di intere zone: una rivoluzione ciclistica a macchia di leopardo è inefficiente ed improponibile.

Non abbiamo ancora citato due altri «ingredienti» disponibili per la pianificazione ciclabile. Il primo sono i controviali di quelle strade anche importanti ma scorrevoli, senza frequenti congestioni. Il secondo sono i marciapiedi larghi, inutilizzati o collocati nei pressi delle principali mete collettive. Scuole, biblioteche, parchi ecc. Anche qui la convivenza tra ciclisti educatamente lenti e prudenti e pedoni rispettosi del proprio limite sul marciapiede è educazione civica applicata. Questa filosofia generale di intervento costituisce una enorme migliona dello stato di fatto, possibile in tempi brevissimi.

### **Mobilità sostenibile**

Esiste poi un aspetto di questa proposta che potremmo definire sociale: è un ulteriore elemento di positiva educazione al rispetto dell'altro, al «debole» e alle diverse modalità di fruizione dello spazio. I ciclisti che si incontreranno siamo noi, sono i nostri ragazzi che vanno a scuola, i genitori impegnati, quanti intenti a commissioni, lavoratori e lavoratrici in movimento, giovani ed anziani alla ricerca di uno spazio piacevole in cui incontrarsi.

È la riconquista della città, e di una città umana.

Milano e l'Italia tutta è in una condizione di notevole arretratezza del proprio spazio pubblico, dalla quale dobbiamo uscire al più presto, con un uso teso al massimo risultato delle risorse sempre modeste rispetto agli obiettivi. L'obiettivo di oggi è «chiudere» una rete ciclabile completa di maglie di accettabile fitezza. Domani ne saranno completati e perfezionati i dettagli.

Il nostro impegno in zona 3 e zona 6 è stato quello di individuare indiscutibili priorità sperimentali di questo tipo di intervento, per poter disporre di una esperienza utile per estenderla presto nella città. Non usare questa strategia è un comportamento suicida: la rete delle piste tradizionali presentate al pubblico nel settembre 2012 raggiungerà la completezza soltanto nel 2030, ipotecendo lo sforzo concorde di ben tre amministrazioni: quelle del 2016, 2021, 2026. L'amministrazione Pisapia prevede circa 100 km di nuove piste, che porteranno il totale a circa 260 km sui 4.500 km della rete stradale urbana.

Non ci sembra qui utile discutere la qualità e le scelte spesso incomprensibili di queste progettazioni antiche o recenti, ma in prospettiva il risultato complessivo appare comunque modestissimo, anche se ogni nuovo intervento avesse una qualità e una funzionalità indiscutibile.

Con le ZTL diffuse i chilometri ciclabili complessivi potrebbero essere circa mille (1.000) a pari investimento, ma con una capillarizzazione risolutiva. Mille chilometri in grado di avviare una vera rivoluzione.

## **Ciclabilità: proposte per il capoluogo lombardo**

Scritto da Paola Villani

---

Abbiamo sentito sostenere l'inesistenza della «nostra» soluzione per l'assenza del cartello specifico. È assurdo. Allora anche l'Area C non esisteva: il Codice della strada non prevede del tutto il complessissimo cartello del regime dell'Area C di Milano.

Al confronto una ZTL a priorità ciclistica, è elementare: “Strada a priorità ciclistica. Accesso veicolare consentito a 30 km/h.”

**Claudio Bacigalupo**  
**Gruppo tecnico FIAB Milano**  
**Paola Villani**  
**Politecnico di Milano - DIAR Infrastrutture**