



## Bike Pride 2014

*Le biciclette muovono l'economia, Bike Pride muove le biciclette  
21 settembre 2014*

### Obiettivo

Partire con il Bici Plan e sperimentare almeno un controviale di moderazione del traffico / 30 kmh.

### Premessa

Il Bici Plan è stato approvato da Giunta e Consiglio Comunale da più di anno. L'interesse dei cittadini, dell'Amministrazione e delle associazioni è partire con i lavori e ottenere risultati tangibili – cioè l'aumento percentuale di spostamenti in bicicletta e la diminuzione dell'incidentalità - in un lasso di tempo ragionevole e compatibile con quanto indicato nel Bici Plan.

Per questo motivo riteniamo doveroso iniziare a **sperimentare un intervento "modello"**. Nella fattispecie, si reputa interessante verificare e condividere le modalità di progettazione di almeno un **"controviale zona 30"**, che rappresenta uno dei pilastri su cui i tecnici hanno imperniato l'architettura del Bici Plan.

L'auspicio delle associazioni è che si progetti e si collaudi un intervento sperimentale– **anche in un'area limitata**, in relazione alle risorse disponibili – efficace, analizzabile e riproducibile poi su larga scala.

### Premessa sull'intervento

Come osservato nel Bici Plan, gli indicatori che definiscono la bontà di un progetto di promozione della mobilità ciclabile devono escludere parametri puramente quantitativi e strutturali (km di ciclabili), spesso fuorvianti. La bontà degli interventi si misura attraverso la sicura, lineare e diretta fruibilità delle strada, da cui dipende l'aumento della percentuale di spostamenti in bicicletta, unico vero parametro.

Per questa motivazione sollecitiamo l'Amministrazione a sperimentare un intervento di controviale zona 30 in **Corso San Maurizio** (o eventuale altro corso controviale zona 30) che

## si ponga come obiettivo:

- ⤴ una netta **riduzione della velocità** del traffico in transito
- ⤴ una **diminuzione del numero dei veicoli** in transito nel controviale
- ⤴ una forma evidente di **deviazione del traffico "veloce"** sul viale con una segnaletica dedicata e una **serie di interventi tangibili** che ridisegnino lo spazio: il controviale dovrà apparire come "un'area sicura" per pedoni e ciclisti utilizzabile con un mezzo motorizzato solo per cercare un parcheggio o svoltare. Dovrà diventare scomodo e inefficiente utilizzare il nuovo controviale come "scorciatoia" del viale centrale.
- ⤴ il **limite** formale di 30kmh

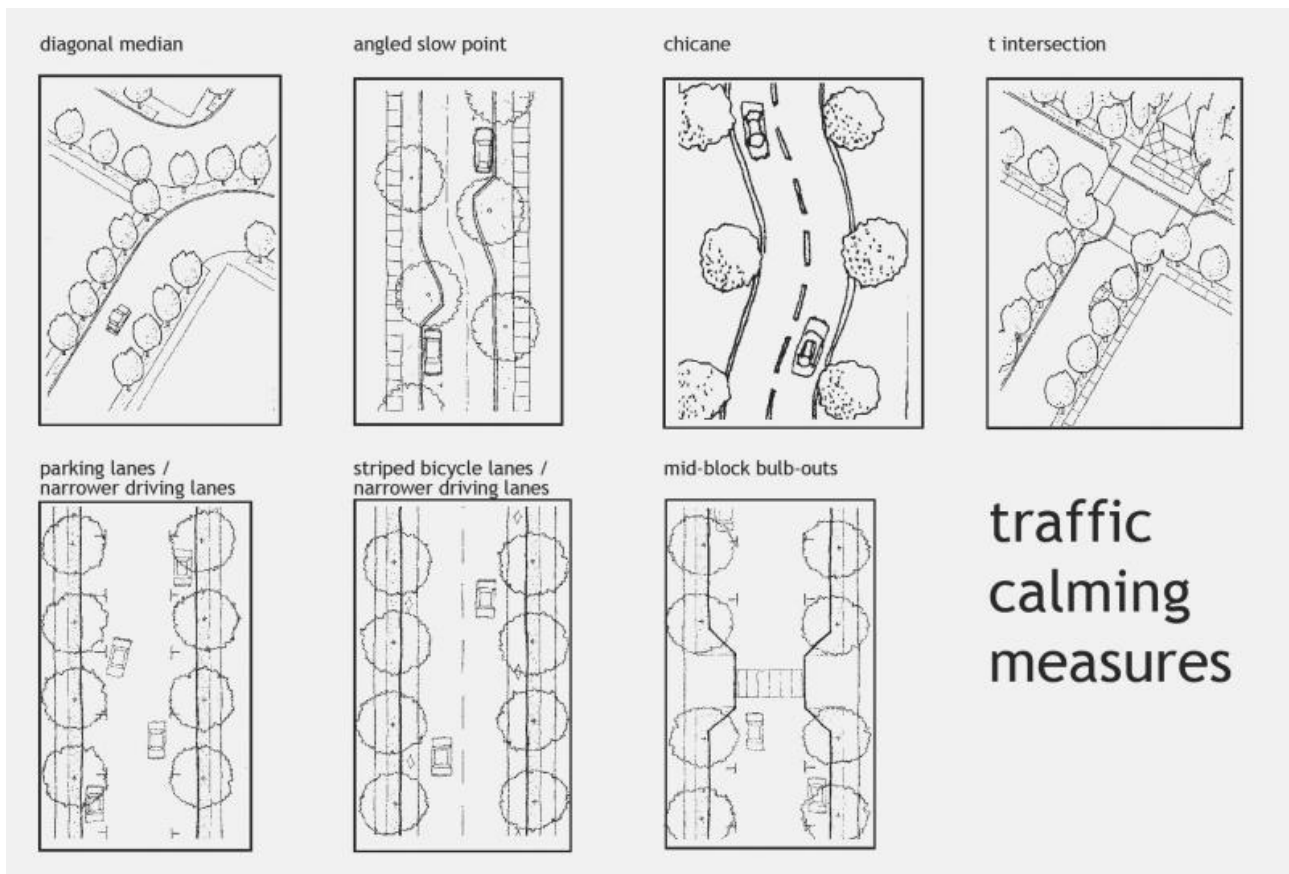
## L'intervento: un possibile modello

### Dove?

Sul controviale lato Giardini Reali di Corso San Maurizio, da Corso Regina al Lungo Po. L'area è oggetto di studio da parte dell'amministrazione che sta individuando il sito adatto, intorno ai Giardini Reali, per la costruzione di un parcheggio a rotazione. I parcheggi non pertinenziali sono attrattori di traffico e in quanto tali, come definito dal PUMS, se non evitati, dovrebbero essere almeno controbilanciati da interventi riqualificanti della superficie che tengano conto dell'aumento del numero di aree dedicate alla sosta in struttura.

Le modalità tecniche di intervento non sono di nostra competenza: indichiamo solo suggestioni e riferimenti a progetti esistenti di comprovata funzionalità.

### **Possibili interventi di moderazione del traffico**



**Individuiamo 4 porte di ingresso in zona traffic calming per tutto il controviale di Corso SanMaurizio lato giardini reali**

**Corso Regina/Corso San Maurizio, Via Giardini Reali: porta 1**

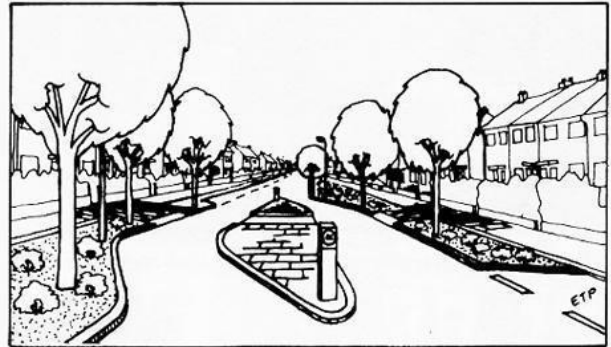
- ⤴ **Pista Ciclabile** (*figura 1*) separata nel primo tratto su corso Regina
- ⤴ **Entrata in zona 30** con segnaletica orizzontale e verticale (*figura 2*)
- ⤴ **Corsia ciclabile** nel primo tratto di Corso San Maurizio a lato della sosta in linea.  
Perché ciclabile separata su Corso Regina e zona 30 in Corso San Maurizio? Il tratto di Corso Regina è molto trafficato, mentre il primo tratto di Corso San Maurizio, con la prevista chiusura di Viale Medaglie d'Oro al traffico veicolare, dovrebbe diventare ad uso esclusivo di chi parcheggia e quindi avere un transito molto limitato.

**Via Giardini Reali, Via Rossini: porta 2**

- ⤴ **Entrata in zona 30** con segnaletica orizzontale e verticale (*figura 2*)
- ⤴ **Restringimento** della carreggiata in entrata e intervento di incanalamento verso il viale centrale (restringimento non simmetrico, **esempio 4° riquadro** di *figura 3*)
- ⤴ **Dosso rallentatore più restringimento** posto a metà strada fra l'inizio e la fine dell'isolato del controviale (*figura 4*)
- ⤴ **Corsia ciclabile** a fianco parcheggio per allineare le auto in transito verso destra (*figura 5*)
- ⤴ **"Casa avanzata"** ad ogni intersezione con strada perpendicolare e/o svolta a destra vincolata o obbligatoria (*figura 6a e 6b*)



**figura2: segnaletica orizzontale**



**figura3: 3 possibili interventi di moderazione del traffico in entrata sul viale**



**figura4: restringimento della carreggiata**



**figura5: corsia ciclabile separata volta a restringere visivamente la carreggiata**



**figura 6a: intersezione con svolta a sinistra obbligatoria o vincolata**



**figura 6b: casa avanzata (Italia)**

**Via Rossini – Via St. Ottavio: porta 3**

- ▲ **Entrata in zona 30** nel secondo e nel terzo tratto con sperimentazione di traffic calming, segnaletica orizzontale e verticale e **interventi definiti precedentemente**

**Via St. Ottavio – Lungo Po: porta 4**

**Entrata in zona 30** nel secondo e nel terzo tratto con sperimentazione di traffic calming, segnaletica orizzontale e verticale e **interventi definiti precedentemente**

**Collegamento con Lungo Po**

**Attraversamento rialzato** su Lungo Po Cadorna di collegamento con il percorso ciclopedonale di Lungo Po a garanzia della continuità fisica del percorso e a protezione dalle auto in svolta e transito.

**Associazione culturale Bike Pride**

E-mail: [info@bikepride.it](mailto:info@bikepride.it)

Web: [www.bikepride.it](http://www.bikepride.it)

Fb: [www.facebook.com/bike.pride](https://www.facebook.com/bike.pride)

Twitter@bikepride