

PROGETTAZIONE PARTECIPATA DELL'ITINERARIO CICLABILE SANDONE – S.BERNARDO

VERBALE sintetico della riunione n. 2 del 3/6/2004

Presenti

- Per Ciclodì-FIAB e il Laboratorio di progettazione partecipata quartiere Fanfani: Stefano Caserini, Giuseppina Spagnoello, Enrichetta Negri, Dario Malabarba, Luciana Mascia, Chiara Poelella, Laura Pacchioni, Gianni Lucangeli, Grazia Marchetti, Gianni Malabarba, Valentina Destefano, Luca Grossi, Giuseppe Mancini, Eugenio Boiocchi.
- Per il Comune di Lodi: Assessore all'urbanistica e viabilità Leonardo Rudelli, Assessore all'ecologia Francesco Marzorati.
- Per il C.d.Z. Porta Regale: il Segretario Domenico Visigalli.
- Per l'Associazione Commercianti: il Presidente Alberto Ferrari, Fabio Ghiglione.

L'incontro inizia alle 21,15 circa. La relazione del Prof. Enrico Prevedello apre la serata. Vengono illustrate le tecniche per applicare la moderazione del traffico, commentando alcune immagini proiettate che mostrano casi concreti di realizzazione.

Al termine della relazione vengono proiettate le fotografie scattate nei giorni precedenti che riprendono parecchi punti critici dell'itinerario ciclabile oggetto dello studio.

Iniziano gli interventi dei presenti sulle immagini fotografiche che illustrano il percorso.

Fabio Ghiglione, titolare del panificio ubicato all'inizio di via S.Bassiano, vista l'alta densità di traffico esistente in quella zona nelle ore di punta, propone di diminuire il passaggio dei cicli individuando un altro percorso per le biciclette. Le biciclette provenienti da piazza Castello e dirette in via S.Bassiano, dovrebbero percorrere via Dante fino alla stazione ferroviaria e successivamente via Polenghi Lombardo.

Viene fatto notare che in questo modo il percorso per i ciclisti si allungherebbe parecchio, tanto da fare da dissuasore all'utilizzo della bicicletta.

Il prof.Prevedello aggiunge che il percorso più breve viene generalmente riservato ai pedoni e ai ciclisti, che sono costretti a faticare fisicamente. Esistono anche degli studi comportamentali che mostrano che i pedoni tendono a procedere con percorsi in linea retta in assenza di ostacoli.

Eugenio Boiocchi, che percorre quotidianamente quella via sostiene che, a parte qualche piccolo tratto, via S.Bassiano ha una larghezza tale da permettere la presenza di una corsia per le biciclette su ogni lato della strada.

Il prof.Prevedello sottolinea che le corsie per i veicoli possono essere ristrette fino a tre metri, permettendo ancora il passaggio degli autobus. Sarebbe quindi opportuno valutare l'esatta dimensione della sede stradale di via S.Bassiano, per verificare che gli spazi consentano la presenza di una corsia per le biciclette insieme ad una corsia ridotta per gli autoveicoli: soluzione che consenta anche di moderare la velocità dei mezzi a motore.

Per via Lodivecchio, che è a fondo chiuso si può proporre la promozione a zona residenziale con coesistenza dei mezzi lenti e quelli veloci in sede promiscua attraverso la moderazione del traffico.

Caserini sollecita i presenti a discutere anche di viale Mazzini e viale IV Novembre, richiamando l'ipotesi, delineata da Eugenio Boiocchi durante la visione delle foto, di utilizzare parte del marciapiede di viale Vignati e via Agnelli (lato dei giardini) per realizzare una corsia per le biciclette. L'attuale pista ciclabile presente dall'altro lato dei giardini è di fatto utilizzata anche dai pedoni che non hanno un marciapiede su quel lato della strada. Addirittura la presenza delle colonnine dei distributori automatici dei biglietti per il parcheggio delle automobili denota la necessità dei pedoni di transitare in quella sede.

Gianni Malabarba spiega quale funzione avesse viale IV Novembre ai tempi della sua creazione, sottolineando che veniva identificato col nome di "Passeggio interno" per identificare la sua vocazione di zona prettamente pedonale. Le successive modifiche, fino all'attuale utilizzo di sede per traffico veicolare con relativo parcheggio a bordo strada hanno ridotto lo spazio disponibile per i pedoni.

Tra i presenti prende corpo una domanda: si potrebbe far passare la pista ciclabile all'interno dei giardini, con soluzioni compatibili con l'ambiente esistente ?

Il prof. Prevedello risponde positivamente illustrando l'esistenza di alcune possibili soluzioni basate sulla realizzazione di una superficie simile a terra battuta, particolarmente adeguata alla situazione presente.

Caserini espone un dubbio su corso Mazzini, via ad alto scorrimento, domandando se al di sopra di un determinato livello di flusso veicolare sia impossibile applicare soluzioni di moderazione del traffico: in sostanza chiede se la moderazione del traffico non sia indicata per arterie urbane importanti come corso Mazzini.

Il prof. Prevedello risponde che non esistono limiti in tal senso, infatti in alcuni paesi europei si sta pensando di applicare la moderazione del traffico anche sugli assi principali di grandi città.

Il sig. Ferrari interviene su v.le Piacenza: perché non pensare di utilizzare v.le Rimembranze e v.le Italia al posto di c.so Mazzini per la realizzazione del percorso ciclabile che raggiunge via Vecchia Cremonese ?

Alcuni presenti intervengono a favore di questa ipotesi, mentre altri evidenziano alcuni dubbi, quantomeno che le due soluzioni possano essere in mutua esclusione.

Caserini avanza, come ipotesi su cui lavorare, la possibilità di utilizzare v.le Rimembranze e v.le Italia per una direzione e c.so Mazzini per quella opposta.

Alle 23 circa si chiude l'incontro dandosi l'appuntamento per il successivo incontro in data da definirsi e con la presenza di un tecnico progettista della FIAB.

Hanno redatto il verbale: Stefano Caserini, Giuseppina Spagnolello, Luca Grossi

CICLODI

c/o Giuseppina Spagnolello

Via Vecchio Bersaglio 12, 26900 Lodi

Tel. 0371 411812

Sede: Via Legnano 23, Lodi

email: ciclodi@ciclodi.it, spagnolello@ciclodi.it