



**COMUNE DI MILANO**  
Settore Decentramento



# **MOBILITÀ CICLISTICA PROPOSTA DALLE ZONE DI MILANO**

**Atti del Convegno**

**LA MOBILITÀ CICLISTICA NELLE ZONE DI MILANO  
ALL'INTERNO DELLE RETI URBANA ED EXTRAURBANA**

**24 marzo 1990, Centro civico Zona 19, Milano**

**a cura di  
Aldo Monzeglio e Gianni Scudo  
del comitato tecnico di CICLOBBY**



**COMUNE DI MILANO**  
**Settore Decentramento**



**Atti del Convegno**

**LA MOBILITÀ CICLISTICA NELLE ZONE DI MILANO  
ALL'INTERNO DELLE RETI URBANA ED EXTRAURBANA**

**24 marzo 1990, Centro civico Zona 19, Milano**

a cura di  
**Aldo Monzeglio e Gianni Scudo**  
del comitato tecnico di **CICLOBBY**

© 1992 Comune di Milano

Stampa: Boniardi Grafiche, Milano

Realizzazione: Edizioni Angelo Guerini e Associati  
Via A. Sciesa, 7 - 20135 Milano

# Indice

- 5 Prefazione  
*Daniela Farrè, Paolo Pillitteri*
- 7 Presentazione  
*Aldo Monzeglio, Gianni Scudo*
- 11 Introduzione al Convegno  
*Giampiero Chioccola*
- 13 Per una politica della mobilità ciclistica a Milano  
*Luigi Riccardi*
- 21 Studio di rete ciclabile Zona 1
- 23 Studio di rete ciclabile Zona 2
- 25 Tracciato di pista ciclabile delle Zone 3-4-5
- 27 Studio di rete ciclabile Zona 8
- 29 Studio di rete ciclabile Zona 9
- 31 Studio di rete ciclabile Zona 10
- 34 Studio di rete ciclabile Zona 11
- 37 Tracciato di pista ciclabile Zona 15 e studio di rete ciclabile Zona 14
- 40 Studio di rete ciclabile Zona 17
- 42 Studio di rete ciclabile Zona 19
- 44 Itinerari ciclabili a Milano – Stato di attuazione e previsioni a breve e medio termine  
*Elisabetta Capucci*

# Prefazione

La bicicletta, o meglio, le due ruote, da hobby per pochi è diventata nello spazio di molti anni una necessità per molti cittadini milanesi.

Andare in bicicletta oggi vuol dire, dunque, far convivere i ciclisti con gli altri utenti. Vuol dire soprattutto avviare un processo culturale diverso dell'uso delle strade, delle macchine e, complessivamente, della città.

La bicicletta usata come mezzo per andare al lavoro, a scuola, al cinema o a ballare, che diventa quindi un modo propositivo di vivere nella città.

Proprio in questi mesi il Comune di Milano sta avviando un progetto (Assessorato ai Lavori Pubblici settore Arredo Urbano) di nuove piste ciclabili e ripristino delle esistenti.

Perché questo progetto sia funzionale occorre però la collaborazione e il coinvolgimento di tutti, ciclisti e non. Diventa quindi essenziale il lavoro effettuato dai Consigli di Zona – e che oggi pubblichiamo – per l'individuazione zona per zona dei percorsi ciclabili.

Un grazie particolare dall'Amministrazione Comunale a CICLOBBY e a tutti gli operatori del decentramento, il cui paziente lavoro ha consentito la pubblicazione del materiale raccolto che crediamo sarà utile e prezioso per tutti coloro che pensano che la città possa essere usata da tutti: uomini, macchine e biciclette.

Daniela Farrè  
*Consigliere Delegato Decentramento*

Paolo Pillitteri  
*Sindaco di Milano*

Milano, dicembre 1991

# Presentazione

Il Consiglio comunale di Milano alla fine del 1988, al termine del dibattito sul traffico, impegnava il Sindaco e la Giunta a promuovere una serie di provvedimenti per favorire l'uso della bicicletta quale contributo al decongestionamento del traffico e alla riduzione dell'inquinamento urbano.

Nel marzo 1989 l'Assessore al Decentramento Faustino Boioli e l'Assessore al Traffico Augusto Castagna, recependo i contenuti dell'ordine del giorno approvato dal Consiglio comunale a seguito del citato dibattito (vedi scheda n. 1) inviavano ai Presidenti delle venti Circoscrizioni milanesi una lettera (vedi scheda n. 2) invitandoli a far predisporre uno studio di massima di rete ciclabile all'interno delle rispettive Zone.

Dopo circa un anno il 24 marzo 1990, il Comune di Milano Settore Decentramento, con la collaborazione del Consiglio di Circoscrizione n. 19 e di CICLOBBY, ha organizzato presso il Centro Civico di via Quarenghi 21 un Convegno dal titolo: «La mobilità ciclistica nelle Zone di Milano all'interno delle reti urbana ed extraurbana», nel corso del quale, dopo una esposizione delle problematiche generali da parte dell'Assessore Faustino Boioli, l'introduzione del Presidente del Consiglio di Zona 19 Giampiero Chioccola e la relazione di Luigi Riccardi Presidente di CICLOBBY, sono stati presentati e illustrati dalle Zone gli studi e le progettazioni di massima in risposta all'invito sopra richiamato.

CICLOBBY su incarico del Comune ha rielaborato i materiali presentati al Convegno, costituiti dalle delibere e dal materiale cartografico trasferito su cartografia a scala 1:10.000. I relatori degli Atti ringraziano il Presidente della Metropolitana Milanese che ha concesso l'utilizzo del supporto cartografico informatizzato delle Zone di Milano. Si è ritenuto inoltre utile aggiungere agli elaborati presentati al Convegno il contributo della Zona 14, il cui elaborato è stato presentato assieme a quello della Zona 15 e la relazione presentata al Convegno Velocity (novembre 1991) dall'architetto Elisabetta Capucci sugli itinerari ciclabili del Comune di Milano.

Aldo Monzeglio, Gianni Scudo  
*Comitato Tecnico CICLOBBY*

Milano, dicembre 1991

# SCHEDA 1

Consiglio comunale di Milano

Milano, 11 ottobre 1988

## ORDINE DEL GIORNO

Il Consiglio comunale, al termine del dibattito sul traffico a Milano

### PREMESSO

- che il trasporto ciclistico a Milano da qualche tempo è in netto aumento
- che il suo ulteriore sviluppo può rappresentare un contributo al decongestionamento del traffico e all'abbassamento dei livelli di inquinamento acustico e dell'aria nella nostra città
- che il prolungamento della limitazione del traffico nel centro richiede alternative di trasporto tra le quali vi è anche quello ciclistico
- che sono in approvazione, in Parlamento, il disegno di legge «Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e ciclo-pedonali» e, nel Consiglio della Regione Lombardia, il progetto di legge n. 309 «Interventi regionali per favorire lo sviluppo del trasporto ciclistico»
- che il parlamento Europeo già dal 13 marzo 1987 ha approvato una risoluzione su «Misure comunitarie nel quadro della politica comune dei trasporti per la promozione della bicicletta come mezzo di trasporto»
- che il Comune di Milano, in attuazione della delibera datata 28 marzo 1979, dispone da tempo di uno studio generale denominato «Piano dei Trasporti. Itinerari ciclabili programma di rete e primi interventi».

### IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA

a:

- 1) collocare in modo diffuso nella città apposite attrezzature per il posteggio delle biciclette, con particolare urgenza accanto alle stazioni ferroviarie e della metropolitana e alle fermate dei mezzi pubblici e delle scuole;
- 2) introdurre nel Regolamento Edilizio Comunale l'obbligo per le proprietà edilizie di destinare all'interno degli edifici residenziali uno spazio comune per il deposito delle bici, fissandone altresì lo standard di superficie;
- 3) presentare in Consiglio comunale un primo insieme di progetti esecutivi di strade ciclabili e corsie preferenziali per le biciclette da attuare nell'esercizio 1989;
- 4) introdurre sui controviali e sulle strade di quartiere a scarso traffico il limite di velocità massima per i veicoli di 30 chilometri all'ora;
- 5) rimuovere le rotaie tranviarie fuori uso allorché lo siano in modo permanente;
- 6) istituire presso l'Amministrazione un ufficio dedicato al potenziamento della mobilità ciclistica;
- 7) promuovere d'intesa con le FS, la MM e ATM uno studio per cercare nuove soluzioni tra bicicletta e mezzo pubblico;
- 8) attivare soluzioni a due ruote per l'afflusso e il deflusso dallo stadio Meazza.

## SCHEDA 2

Comune di Milano  
Settore Decentramento  
Settore Trasporti Traffico Viabilità

Milano, 29 marzo 1989

Ai Signori  
Presidenti  
dei Consigli di Zona  
Loro Sedi

Caro Presidente,

recentemente, a larga maggioranza, il Consiglio comunale di Milano ha approvato un ordine del giorno – del quale si allega copia – relativo agli interventi per favorire l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano nella nostra città.

Com'è noto, i percorsi ciclabili, per essere realmente fruibili, devono far parte di reti di itinerari a vari livelli di quartiere, di zona, urbana e extraurbana.

Si chiede pertanto a ogni Consiglio di Zona di approntare uno studio atto a individuare, all'interno del proprio territorio, una prima ipotesi di assetto di rete di strade ciclabili con riferimento ai livelli di zona e di quartiere.

Si fa presente che dal 1980 il Comune di Milano dispone di uno studio – denominato *Piano dei trasporti – itinerari ciclabili – Programma di rete e primi interventi* – al quale occorre necessariamente fare riferimento per ogni progettazione di zona.

Le reti di quartiere e di zona dovranno individuare i percorsi per raggiungere i principali servizi e attrezzature pubbliche e di uso pubblico, quali: scuole dell'obbligo, scuole secondarie superiori, centri commerciali, servizi di interesse comune (luoghi di culto, centri civici, biblioteche, ecc.), cinema e teatri, verde pubblico di quartiere e di zona.

Gli spazi da riservare ai percorsi ciclabili possono richiedere manufatti specifici per separare il traffico veicolare da quello ciclistico, oppure l'utilizzo di segnaletica orizzontale sulle sedi stradali, là dove vi è una minore intensità di traffico, o sui marciapiedi, per separare il traffico ciclistico da quello pedonale, là dove la loro ampiezza lo consenta.

Particolare attenzione dovrà essere dedicata alle intersezioni di flussi traffico diversi, prevedendo appositi manufatti di protezione o particolari segnaletiche verticali, orizzontali e semaforiche.

Lo studio potrà individuare anche quelle strade che possono essere proposte per una loro trasformazione in *vie residenziali* o a *velocità ridotta* le quali, entrambe, possono concettualmente essere ricomprese nelle reti di strade ciclabili in quanto il loro traffico veicolare, ridotto e moderato nella velocità, può rendere possibile anche un traffico ciclistico in condizioni di sicurezza.

Questo studio di massima delle reti ciclabili di quartiere e di zona, che il Consiglio di Zona potrà autonomamente commissionare a esperti di Sua fiducia, dovrà consistere in una relazione di accompagnamento e in una planimetria in scala 1:5000 sulla tavola del vigente PRG.

Per la realizzazione di detto studio l'assessore al decentramento integrerà eventualmente gli stanziamenti zionali destinati alla ricerca.

Lo studio in questione dovrà pervenire all'Assessorato al decentramento (che rimane a disposizione per chiarimenti) all'Ufficio Collegamento Zone.

Si ringrazia per l'attenzione e la collaborazione.

Con i migliori saluti.

Augusto Castagna  
Assessore ai Trasporti  
Traffico e Viabilità

Faustino Boioli  
Assessore  
al Decentramento



# Introduzione al Convegno

## La mobilità ciclistica nelle zone di Milano all'interno delle reti urbana ed extraurbana

Siamo molto onorati di ospitare nella nostra Circoscrizione questa manifestazione promossa da CICLOBBY e dall'Assessorato al Decentramento del Comune di Milano. L'argomento infatti si accorda molto bene con i problemi che di norma vengono dibattuti nei nostri parlamentini.

Le Circoscrizioni in quest'ultimo decennio, con risultati alterni, hanno prodotto uno sforzo costante per qualificare le strutture urbane. Infatti i problemi di quartiere, quando vengono sviluppati in modo articolato e propositivo, hanno sempre portato sensibili miglioramenti alla qualità della vita. Questo si è verificato spesso nelle periferie. La partecipazione dei cittadini alle scelte amministrative può dare un grande contributo al governo delle città.

Per le problematiche legate all'ambiente, sempre più frequentemente si verifica che l'Amministrazione Centrale fa proprie, dopo lunghe e dure contrattazioni, le soluzioni proposte dalle zone.

La progettazione ambientale dello svincolo di piazza Kennedy direttamente raccordato all'ambito del Monte Stella e al suo innesto nelle aree verdi del Gallaratese è stata fatta propria dall'Amministrazione Centrale sulla base delle proposte della Circoscrizione 19.

Il percorso della MM1 da piazzale Lotto a Molino Dorino è una realizzazione della Metropolitana Milanese che ha tenuto conto non solo dei bisogni degli abitanti del Gallaratese, ma anche delle proposte collegate a un piano particolareggiato di questo quartiere discusso e confrontato con i cittadini. Questa premessa sta a significare che la «progettazione dal basso», una volta depurata da localismi, dagli egoismi di caseggiato e dalle tentazioni demagogiche, può avere un ruolo determinante e decisivo. Questo vale sia per gli aspetti collegati al territorio, sia per quelli rivolti ai servizi alle persone.

La progettazione dal basso è uno strumento indispensabile per rendere armonioso il rapporto uomo-ambiente. La progettazione e realizzazione delle piste ciclabili rientra in questa logica. Gli esperti del traffico ciclistico sono gli utenti e i progettisti, in particolare saranno quegli utenti che conoscono il territorio.

Una tale situazione crea premesse propositive, al di fuori di facili demagogie, per progettare sul territorio in tempi brevi e costi contenuti reti di piste ciclabili corrispondenti ai bisogni della mobilità e del tempo libero. Oggi abbiamo a confronto alcuni progetti per le piste ciclabili, alcuni già pronti per la realizzazione, altri in fasi più o meno avanzate di studio. Confronteremo le metodologie per mettere le basi a un progetto unitario di piste ciclabili per la città, premessa necessaria per passare alla realizzazione.

Il convegno di oggi è un appuntamento importante.

Giampiero Chioccola  
*Presidente del Consiglio  
di Circoscrizione 19*

# Per una politica della mobilità ciclistica a Milano

*di Luigi Riccardi*

## 1. L'epoca della promozione della bicicletta è finita

Negli anni passati, a più riprese, vi sono state lodevoli campagne promozionali che auspicavano la ripresa dell'uso della bicicletta per contribuire a risolvere i problemi del traffico urbano e soprattutto quelli connessi alla congestione e all'inquinamento acustico e dell'aria.

Ebbene, da qualche tempo, si assiste a una ripresa dell'uso della bicicletta, sia come mezzo di trasporto nelle aree urbane e metropolitane, sia per l'impiego del tempo libero e per la pratica del cicloturismo.

Si sa che la bicicletta si muove agilmente anche nel traffico bloccato, può arrivare a ridosso delle destinazioni, non ha praticamente problemi di parcheggio, elimina, o quanto meno riduce fortemente, lo stress connesso agli spostamenti quotidiani, permette di compiere tragitti in tempi certi. Inoltre non inquina l'aria e non fa rumore.

È per tutti questi motivi – di convenienza soggettiva e sociale – che sono in aumento i cittadini che hanno cominciato a considerare la bicicletta come una delle risposte praticabili per affrontare i gravi problemi del traffico urbano.

Analogamente, il risveglio di attenzione per la propria integrità psico-fisica e per la cura del proprio corpo – quale reazione più o meno consapevole, ma comunque di massa, alle conseguenze negative del «comforts» diffusi nelle società post-industriali – ha portato a rivalutare, assieme ad altre pratiche (ginnastica, danza, yoga, footing, jogging, trekking, sport in genere), anche il cicloturismo. I dati contenuti nelle tabelle che seguono – ancorché largamente incompleti per mancanza di rilevazioni sistematiche – possono essere utili per documentare questa ripresa della bicicletta.

Le tabelle da 1 a 3 sono relative all'utilizzo della bicicletta a Milano; le altre due (4 e 5) riguardano invece, rispettivamente, le vendite (sempre a Milano) e la produzione a scala nazionale. Tutti questi dati indicano chiaramente lo sviluppo intervenuto negli ultimi anni nel settore della bicicletta.

È dunque ormai acquisito che nelle aree urbane e metropolitane la bicicletta è particolarmente vantaggiosa – rispetto ad altri mezzi – per spostamenti compresi entro i cinque chilometri di distanza coperta.

Ma la bicicletta può essere utilizzata anche per distanze ben superiori ai cinque chilometri, ogni volta che essa può essere integrata con i mezzi pubblici di trasporto. Il bacino di utenza di una stazione o della fermata di un mezzo pubblico di trasporto per le biciclette, è di quasi cento chilometri quadrati (raggio di cinque chilometri, per se stesso, per 3,14). Dunque la maggioranza della popolazione potrebbe essere in grado di utilizzare la bicicletta per recarsi alla più vicina stazione, o fermata, e proseguire poi il viaggio con il mezzo pubblico.

In definitiva, non è più tempo di nuove campagne promozionali, ma semmai di nuove consapevolezze sulla necessità di impostare e attuare una vera e propria politica di sostegno per rendere possibile la mobilità ciclistica. Si tratta cioè di definire le dotazioni infrastrutturali, gli interventi e i provvedimenti necessari e di attivare le risorse indispensabili per passare dai piani e dai progetti alle realizzazioni.

Tabella 1. Traffico giornaliero di biciclette in due punti di rilevazione a Milano

Punti e data di rilevazione	In entrata	In uscita
<i>Cerchia dei Navigli</i>		
18.11.1987	3.570	3.239
15.11.1988	4.235	4.859
<i>Cerchia filoviaria</i>		
29.10.1981	9.255	8.643
25.05.1988	10.195	9.699

Fonte: Comune di Milano, Corpo Vigili Urbani.

Tabella 2. Ciclisti abituali a Milano

	1969		1989	
	n.	%	n.	%
Uomini	56.000	35	79.800	38
Donne	32.000	20	67.200	32
Bambini e ragazzi	72.000	45	63.000	30
<b>TOTALE</b>	<b>160.000</b>	<b>100</b>	<b>210.000</b>	<b>100</b>

Fonte: Associazione Commercianti Auto-Moto-Cicli (ACAM).

Tabella 3. Motivi di utilizzo delle biciclette a Milano – Anno 1989

	Lavoro		Svago		Totale	
	n.	%	n.	%	n.	%
Uomini	23.940	30	55.860	70	79.800	100
Donne	22.848	34	44.352	66	67.200	100
Bambini e ragazzi	1.260	2	61.740 <sup>1</sup>	98	63.000	100
<b>IN COMPLESSO</b>	<b>48.048</b>	<b>23</b>	<b>161.952</b>	<b>77</b>	<b>210.000</b>	<b>100</b>

Fonte: Associazione Commercianti Auto-Moto-Cicli (ACAM).

<sup>1</sup> Compreso l'utilizzo della bicicletta per recarsi a scuola.

Tabella 4. Incremento percentuale delle vendite di biciclette a Milano

1986	+ 10%
1987	+ 10%
1988	+ 10%
1989	+ 30%

Fonte: Associazione Commercianti Auto-Moto-Cicli (ACAM).

Tabella 5. Produzione di biciclette in Italia

	n.	% incremento su anno prec.
1986	2.400.000	—
1987	2.500.000	+ 4,2
1988	2.750.000	+ 10,0
1999	3.000.000	+ 9,1

Fonte: Associazione Nazionale Ciclo-Motociclo-Accessori (ACMA).

## 2. I dati sul traffico ciclistico

Per impostare seriamente una politica pro bike occorrerebbe disporre di conoscenze sulla mobilità ciclistica più precise di quelle attualmente disponibili.

Abbiamo già accennato come manchino rilevazioni statistiche sistematiche, anche se questo però non deve costituire un alibi per rimandare sine die i provvedimenti necessari per la circolazione sicura delle biciclette. Questa carenza costituisce semmai un valido motivo per avviare da subito, senza perdere tempo prezioso, ricerche, sondaggi e rilevazioni. Ad esempio l'ISTAT nell'ultimo Censimento Generale della Popolazione (1981) ha inserito la bicicletta nella voce «altri mezzi» assieme ai cavalli, natanti da diporto, ecc. Come CICLOBBY abbiamo chiesto che nel prossimo censimento del 1991 la bicicletta venga invece evidenziata nella voce relativa ai mezzi di trasporto utilizzati per recarsi al luogo di lavoro o di studio. Molto cortesemente ci ha risposto il Presidente dell'ISTAT, Prof. Guido Maria Rey, dicendo che riteneva corretta la proposta. Tuttavia, per ragioni connesse ai costi di elaborazione, la Commissione di studio per il Censimento propende per accorpere la bicicletta nella voce «a piedi» rendendo quindi possibile almeno quantificare la fascia dei «mezzi» individuali non inquinanti. Ci ha comunque assicurato che nell'eventuale passaggio, anche per altri motivi, da un codice a una cifra a uno a due cifre le proposte di enucleare in modo distinto la voce bicicletta verrà nuovamente esaminata dalla Commissione.

Si segnala infine l'intenzione dell'Assessorato ai Lavori Pubblici del Comune di Milano di compiere un'indagine di mercato sull'uso delle due ruote a Milano (utenza attuale e potenziale).

## 3. Per la costruzione di una rete ciclopedonale nell'area metropolitana

In una parte della relazione si ripropongono i contenuti del documento del Comitato Tecnico di CICLOBBY, «Una rete ciclopedonale per la Grande Milano – Un progetto di libertà e di nuova vita urbana, Milano 13 settembre 1989».

Per il rilancio di una politica a favore della mobilità ciclistica a Milano occorre che l'Amministrazione Comunale della nostra città, nel suo insieme, assuma le decisioni necessarie e possibili che riguardano:

- a) la scelta politica di dare rilevanza programmatica a una sollecita, risoluta promozione della mobilità ciclopedonale nella metropoli milanese;
- b) l'apertura alle biciclette e ai pedoni di una rete ben identificata di spazi e percorsi protetti, sottratti all'uso improprio delle auto (con tutte le conseguenze negative che questo comporta).

Ciclopedonalità significa creazione di spazi urbani più umanizzati e quindi più consoni alle necessità di vita e di salute del cittadino. Occorre cioè rendere più percorribile la città da parte dei ciclisti e dei pedoni creando una rete di collegamenti che unisca le aree a verde, gli spazi pubblici, i servizi sociali a livello di quartiere, urbano e metropolitano; e ciò anche e soprattutto laddove vi è un intenso traffico veicolare di mezzi, sia privati che pubblici, con particolare attenzione ai punti di interscambio con le fermate di questi ultimi.

Occorre ribadire che il rendere più rilevante la mobilità ciclabile e pedonale è decisio-

ne socialmente utile non solo come risposta alle richieste di chi già oggi si muove a piedi e in bicicletta e alla ancor più vasta utenza potenziale, ma anche come chiaro contributo all'alleggerimento di questioni gravi quali la congestione del traffico e il relativo inquinamento.

La trama sopraindicata può costituire un elemento chiave per contribuire a una vera riqualificazione urbana.

Si ritiene infatti che tali decisioni possano favorire – introducendo un imprescindibile elemento catalizzatore, in quanto immediatamente praticabile e fattibile pur nella sua specifica peculiarità – quella riconversione in senso ambientale della organizzazione territoriale metropolitana in tutti i suoi aspetti e «sistemi».

Più in dettaglio, è indispensabile che vengano prese le seguenti decisioni:

1. Dare seguito alla progettazione partecipata e decentrata di una rete ciclo-pedonale per Milano avviata in questi mesi e che trova un primo momento di confronto e verifica nel convegno odierno.

Riconoscere il diritto alla mobilità pedonale e ciclabile contro la «prepotenza» delle auto significa infatti predisporre una rete continua (connessa al sistema del trasporto pubblico con minimali attrezzature d'interscambio) di percorsi e spazi pedonali e ciclabili.

2. L'obiettivo generale che consegue a determinati fini e presupposti è dunque di rivedere in modo partecipato il Piano degli itinerari ciclabili 1980, adeguandolo alle più avanzate acquisizioni concettuali ormai diffusamente espresse.

Nel concreto si propone di formare all'uopo un adeguato ufficio di Piano della ciclopedonalità costituito dai tecnici pubblici addetti affiancati da tecnici esterni incaricati, individuati tra coloro che si sono qualificati sull'argomento. Per questo lavoro di Pianificazione Generale, occorre definire la struttura partecipata e il suo svolgimento.

3. La partecipazione dell'utenza, dei cittadini deve essere indirizzata a individuare le caratteristiche che la rete dovrà avere perché possa essere effettivamente fruibile. Solo infatti una progettazione che coinvolga sin dalla fase iniziale l'utenza, eviterà che il progetto di rete sia calato dall'alto correndo il rischio di essere inefficiente e non adeguato alle reali necessità dell'utenza.

Il sistema ciclopedonale dovrà dunque essere, oltre che continuo e integrato al sistema del trasporto pubblico, debitamente articolato in:

a) una struttura di grandi itinerari urbani e metropolitani (e financo regionali) «storici» (in genere radiali) e di tipo nuovo (trasversali, anulari, interperiferici) indirizzati per altro a grandi funzioni urbane e metropolitane (biblioteche, grandi raduni, impianti sportivi, spettacoli, scuole medie superiori, università, beni culturali, ecc.).

Particolare importanza assume la possibilità di uscire dalla città in situazione di libertà dell'assedio della motorizzazione privata per raggiungere importanti mete ambientalmente interessanti (Parco di Monza, Parco del Ticino, ecc.);

b) sub-sistemi zionali o di ambito territoriale, intesi come «giro ciclopedonale di zona» o «passeggiata» dei servizi sociali, degli spazi pubblici e del verde, esistenti e di progetto o di previsione urbanistica.

Gli studi, le proposte e i progetti presentati qui da un buon numero di Circoscrizioni ci sembra che rispondano a questi criteri.

4. Stimolare progetti locali di ciclopedonalità però non è sufficiente. Si può e si deve intervenire già ora con l'avvio di progetti esecutivi anzitutto laddove non c'è stato bisogno di stimoli, e poi accompagnando sollecitamente gli inizi e l'evolversi delle cose con interventi anche esterni (attivando canali informativi pubblici, come assemblee di zona, bollettini e simili) laddove gli stimoli tardano a essere raccolti.

5. Il tempestivo avvio articolato di interventi vari e progetti diversi, non deve inoltre significare la sospensione di tutte quelle realizzazioni che sono possibili da subito e che favoriscono lo sviluppo delle cose e dell'attenzione pubblica in questo campo peraltro utilizzando per tempo gli stanziamenti già previsti nei bilanci.

Si possono, ad esempio, acquistare e collocare le rastrelliere appropriate (possibilità di agganciare il telaio) per il posteggio delle biciclette all'interno di ogni edificio pubblico (scuole pubbliche e private, università, centri sportivi, uffici pubblici) nelle stazioni di FS e FNM, alle fermate principali delle linee di forza tramviaria e filoviaria e laddove si constata già la collocazione «spontanea» di biciclette.

Si può inoltre provvedere a sigillare le rotaie dismesse dei tram, per evitare inutili pericoli per la circolazione ciclistica.

Si può, in parallelo alle fasi della progettazione di massima ed esecutiva, provvedere a tracciare una segnaletica (anche in via sperimentale) intesa a riclassificare in modo articolato le strade esistenti (per velocità di traffico automobilistico, per stationamento degli

autoveicoli, ecc.) in modo da ricavare più posto a favore della circolazione delle biciclette.

Sembra utile sottolineare la necessità, pensando agli interventi a favore della mobilità ciclistica, di evitare di «fare il tifo» per questo o quel provvedimento. Fermo restando che, a parità di altre condizioni, devono sempre essere privilegiati gli interventi a più basso costo, le soluzioni tecniche da adottare devono essere diverse e scelte in base alla loro adeguatezza agli specifici problemi da risolvere. A titolo di esempio, si riporta qui di seguito un elenco delle principali tipologie di interventi per favorire la mobilità ciclistica.

- Depositi e posteggi per le biciclette, sia liberi, che custoditi, che dotati di speciali attrezzature antifurto.

- Centri di noleggio.

- Segnaletica verticale e, soprattutto orizzontale specializzata per evitare quanto più possibile le esitazioni dei ciclisti durante i loro spostamenti.

- Semafori specializzati con mascherina e a chiamata.

- Salvagenti intermedi sulle strade a grande traffico per rendere possibile un più sicuro attraversamento in due tempi da parte dei ciclisti.

- Stalli di attesa per le biciclette, in prossimità dei semafori, tracciati davanti alla linea di arresto per l'auto.

- Salvagenti per gli utenti del trasporto pubblico alle fermate degli autobus davanti al cordolo dei marciapiedi per lasciare il passaggio ai ciclisti.

- Svolta a destra continua per i soli ciclisti, anche a semaforo rosso, tutte le volte che ciò è possibile.

- Corsie ciclabili sulle carreggiate (anche contromano) o su marciapiedi larghi.

- Piste ciclabili in sede distinta e ai margini delle strade per i mezzi motorizzati.

- Strade e controviali con il limite di velocità a 30 chilometri all'ora e limitatori fisici della velocità (restringimento e innalzamento della sede stradale all'inizio e alla fine delle tratte e alle intersezioni).

- Strade destinate al solo traffico dei ciclisti e dei pedoni e, in altri casi, anche al solo traffico dei mezzi di trasporto pubblico.

- Strade residenziali (velocità delle auto a passo d'uomo) per rendere possibile la coesistenza della pedonalità, del traffico ciclistico, della vita di relazione dei residenti, del gioco dei bambini.

- Tunnel a pendenza moderata e ponti (passerelle) specializzati al fine di realizzare la continuità delle strade ciclabili allorché devono attraversare linee ferroviarie, strade di grande traffico, canali.

#### 4. Realizzazioni e progettazioni in corso a Milano

Oltre ad alcuni spezzoni sparsi qua e là, a Milano attualmente sono in funzione tre piste ciclabili:

- a) quella interna al quartiere Gallaratese;

- b) quella che va da piazzale Lotto a via Pallavicino con diramazioni verso via Olona e verso viale XX Settembre);

- c) infine l'alzaia del Naviglio Martesana trasformata in pista ciclopedonale, dal parco Lambro fino a Cassina de' Pomm in fondo a via Melchiorre Gioia.

Inoltre all'inizio dello scorso autunno, da parte del Consorzio Intercomunale del parco Nord, è stata posata sopra la via Clerici la grande passerella ciclopedonale che salda le piste ciclabili già presenti nei due settori del parco, separati tra loro appunto dalla trafficata via Clerici. Nei giorni scorsi sono poi stati stesi i manti bituminosi sui tratti di piste ciclabili nella porzione di parco in Comune di Milano. Attorno a questa rete di piste ciclabili interne al Parco, ma che collegano già importanti strutture pubbliche (Ospedale Basini e Centro Scolastico del Parco Nord), si vanno delineando i progetti e le prime realizzazioni (Comune di Bresso) delle reti dei comuni confinanti (oltre a Bresso, Sesto San Giovanni, Cinisello Balsamo e Cormano). Sono poi a buon punto i lavori per rendere sicuro il transito delle biciclette in via Melchiorre Gioia, facendo proseguire verso il centro la pista ciclopedonale della Martesana.

Le soluzioni tecniche adottate in questo caso sono:

- a) limite di velocità a 30 chilometri orari nei controviali, con protezione di questi mediante appositi moderatori di velocità delle auto (innalzamento della sede stradale) a ogni inizio e fine delle varie tratte e alle intersezioni con le strade laterali;

- b) corsie ciclabili sui marciapiedi dove manca il controviale.

Il prossimo 25 aprile poi sarà inaugurata la cicloalzaia del Naviglio Grande dalla Darsena di porta Ticinese ad Abbiategrasso. I lavori sono stati curati e finanziati dalla Regione Lombardia, dall'Azienda Regionale delle Foreste, dal Comune di Milano e dagli altri Comuni rivieraschi.

Pur in assenza di informazioni ufficiali, si sa che gli uffici comunali sono stati incaricati dagli Assessorati ai Lavori Pubblici e ai Trasporti di stendere progetti esecutivi di alcuni lavori.

Innanzitutto dal proseguimento dello spezzone di pista ciclabile a lato di via Fermi, attualmente non utilizzato perché senza sbocco, fino a via Crespi, dove si collegherà alla viabilità ordinaria.

Inoltre sono state progettate anche altre due piste ciclabili sui due grandi spartitraffico a verde lungo corso Sempione (in realtà questa pista è già pronta: mancano gli scivoli agli incroci e la segnaletica) e lungo viale Zara-F. Testi (questa seconda per collegare la città con la pista ciclabile già esistente ai lati della strada provinciale per Monza).

Da viale Zara-F. Testi sono previste anche tre diramazioni: verso la pista della Martesana; verso le piste del parco Nord; verso il quartiere Ca' Granda.

L'assessorato ai Lavori Pubblici ha inoltrato in programma il tracciamento di una serie di corsie ciclabili su alcuni marciapiedi larghi della città, oltre che la messa in opera di attrezzature per il posteggio delle biciclette.

Vorremmo osservare però che non basta cominciare a progettare e realizzare piste e corsie ciclabili. Occorre anche, in primo luogo e ovviamente, portare a termine i lavori iniziati (per non trasformare in definitive le situazioni provvisorie), compiere la regolare manutenzione di queste nuove strade per le biciclette, tenerle pulite, e controllare sistematicamente che non vengano invase dalla sosta abusiva. Non sempre sembra esservi questa «cultura» della manutenzione e del mantenimento. La quale è invece assolutamente indispensabile, se non si vuole che i ciclisti, non per colpa loro, disertino le prime strade a loro riservate per continuare a preferire quelle dove si muove anche il traffico motorizzato.

## 5. Non solo il Comune di Milano

Per realizzare una politica a favore della mobilità ciclistica non basta l'intervento del solo Comune di Milano. Occorre innanzitutto realizzare, anche come già accennato all'inizio, una più stretta integrazione tra bicicletta e altri mezzi di trasporto (intermodalità).

Qualche primo passo in questo senso è stato compiuto dalle Ferrovie dello Stato.

Nel prossimo periodo estivo – dal 27 maggio al 29 settembre – nei giorni festivi sarà possibile trasportare la bicicletta su undici treni in uscita da Milano e su quattordici in entrata sulle seguenti linee: Novara, Domodossola, Varese (Porto Ceresio), Como, Chiasso, Lecco, Sondrio, Treviglio, Cremona (Bergamo), Mantova.

Per il trasporto delle biciclette verrà applicata la tariffa 6 (circa il 40% in meno della tariffa per i viaggiatori di seconda classe). Inoltre viene confermata la possibilità di richiedere un vagone bagagliaio per il trasporto biciclette su altri treni (con l'impegno a trasportare 80 biciclette) sempre con la tariffa 6.

È allo studio infine, nel Compartimento di Milano, la possibilità di abbonamenti per i pendolari per il trasporto biciclette sul treno come collo a mano. È da registrare poi in modo positivo l'impegno di aumentare il numero dei depositi biciclette presso le stazioni. Analoga disponibilità, in questo momento, non sembra esservi da parte delle Ferrovie Nord Milano.

Anche l'Azienda Municipale dei Trasporti – pur avendo mostrato qualche attenzione – non ha ancora preso decisioni in merito alla possibilità di riservare posteggi per biciclette nei propri parcheggi di interscambio, di aprire depositi biciclette nelle principali stazioni della metropolitana, di collocare attrezzature per il posteggio biciclette alle fermate dei mezzi pubblici, di sperimentare il trasporto biciclette nei giorni festivi sui treni della linea due della metropolitana.

Un ulteriore intervento auspicabile è quello dei più importanti proprietari istituzionali di edifici residenziali (IACP, Assicurazioni, Banche, Ospedali) per attrezzare locali e cortili degli edifici per abitazione amministrati con rastrelliere per il deposito biciclette.

Analoghi interventi potrebbero essere attuati dai Consigli di Istituto (posteggi all'interno delle scuole) e dalle associazioni di via (posteggi presso i più importanti Centri Commerciali e punti di vendita).

## 6. Le leggi a favore della mobilità ciclistica

A livello nazionale va segnalato il disegno di legge Tognoli, n. 1572, «Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e ciclopedonali nelle aree urbane». Questo disegno di legge prevede lo stanziamento di 60 miliardi in tre esercizi per contributi in conto capitale (fino all'80%) volti a realizzare itinerari ciclabili nelle città con più di 200 mila abitanti e nelle città universitarie. Purtroppo questo disegno di legge è fermo al Senato dove è stato presentato dal Governo il 4 febbraio 1989.

A livello della Regione Lombardia deve essere segnalata invece l'approvazione della legge Torri, n. 65 «Interventi regionali per favorire lo sviluppo del trasporto ciclistico», avvenuta il 27 novembre 1989.

Questa legge regionale prevede fundamentalmente:

a) norme per riservare nei nuovi strumenti urbanistici comunali spazi da destinare alla circolazione delle biciclette;

b) lo stanziamento di 2 miliardi per finanziamenti in conto capitale (massimo 50%) degli interventi per piste e corsie ciclabili, posteggi biciclette e centri di noleggio biciclette con particolare attenzione ai punti di interscambio con i mezzi pubblici.

Alla scadenza prevista dalla legge (60 giorni dalla pubblicazione) le domande di finanziamento sono state ben 271, da parte di 191 enti locali per un totale di 113 miliardi di investimenti, come indicato nelle tabelle 6 e 7.

Si tratta di un successo notevole per questa legge che – pur mettendo in difficoltà la Regione per il riparto dei miliardi stanziati – testimonia in modo inequivocabile come anche la domanda istituzionale per favorire la circolazione delle biciclette sia in consistente aumento.

## 7. Conclusioni

Come si è visto per far circolare le biciclette in sicurezza non bastano più le buone intenzioni o la costruzione di qualche pista ciclabile qua e là. Occorre un insieme articolato di interventi e la disponibilità delle necessarie risorse organizzative e finanziarie, da parte di diversi operatori pubblici e privati.

Soprattutto occorre una decisa svolta culturale e politica per rimettere al centro delle scelte amministrative e della progettualità per migliorare la qualità ambientale della città e il suo traffico anche gli interventi e i provvedimenti per dare strada alla bicicletta.

Tabella 6. Enti che hanno presentato domande ex-lege Regione Lombardia n. 65

	n.	milioni
Province	3	2.638
Comuni	179	102.245
Comunità Montane	3	3.965
Parchi	6	4.044
<b>TOTALE</b>	<b>191</b>	<b>112.892</b>



Tabella 7. Domande di finanziamento ex-lege Regione Lombardia n. 65

Province	Amministrazione Provinciale		Comuni		Comunità Montane		Parchi		Totale	
	n.	milioni	n.	milioni	n.	milioni	n.	milioni	n.	milioni
Bergamo	1	1.900	15	4.136	1	900	1	395	18	7.331
Brescia	—	—	19	7.879	—	—	1	53	20	7.932
Como	—	—	20	10.480	—	2.250	1	310	22	13.040
Cremona	—	—	16	6.515	—	—	—	—	16	6.515
Milano	1	120	131	55.015	—	—	5	3.286	137	58.511
Mantova	3	618	19	5.835	—	—	—	—	22	6.453
Pavia	—	—	6	2.652	—	—	—	—	6	2.652
Sondrio	—	—	6	1.375	1	815	—	—	7	2.190
Varese	—	—	23	8.268	—	—	—	—	23	8.268
<b>TOTALE</b>	<b>5</b>	<b>2.638</b>	<b>255</b>	<b>102.245</b>	<b>3</b>	<b>3.965</b>	<b>8</b>	<b>4.044</b>	<b>271</b>	<b>112.892</b>

# Studio di rete ciclabile – Zona 1

Consiglio di Zona n. 1 – Delibera n. 106

In data 20 marzo 1990 il Consiglio di Zona delibera di approvare il documento che si allega a far parte integrante del presente atto.

Dopo aver preso in esame le piste esistenti, quelle in progetto e quelle proposte da associazioni interessate all'argomento, o da altre zone del decentramento, si è pensato di proporre:

- a) un percorso anulare lungo la cerchia dei Navigli che raccolga le direttrici di penetrazione al centro,
- b) una rete di percorsi più articolati che, adeguandosi alle vie storiche del centro cittadino, conduca alla piazza del Duomo.

Il concetto informatore di entrambi i percorsi è che nel centro storico non è necessario parlare di «piste» ciclabili, in quanto la maggior parte delle strade storiche sono per il loro calibro e il loro rapporto larghezza/altezza degli edifici prospicienti sicuramente più adatte alla circolazione ciclo-pedonale che non a quella automobilistica.

Si è trattato quindi di individuare le vie di calibro minore in cui la circolazione automobilistica, ormai ridotta a percorsi alternativi riservati a raffinati conoscitori della toponomastica milanese, è del tutto anacronistica e sconsigliabile a causa degli inevitabili imbottigliamenti con conseguente ristagno di gas di scarico, inquinamento acustico e paralisi del traffico anche pedonale.

Anche dal punto di vista infrastrutturale e quindi economico, questa ipotesi appare vantaggiosa: potrebbe essere messa in atto una semplice segnaletica e alcune barriere moderatrici della velocità delle auto dei soli residenti senza nessun intervento sul manto stradale spesso di valore storico e ambientale.

Il percorso anulare è stato individuato nelle strade anticamente «di servizio» al traffico dei natanti sul Naviglio, quali via Terraggio, Lanzzone, dei Fabbri, Pioppette, Campo Lodigiano ecc., con le opportune deviazioni dove queste strade ormai non esistono più. Per quanto riguarda i percorsi nel tessuto storico, si è pensato di tracciare delle vie alternative ai tradizionali assi di penetrazione quali via C. Correnti-Torino, via Dante, via Manzoni ecc.

Evidentemente questa proposta, per assumere un carattere definitivo e organico al disegno che si vorrà dare alla città dovrà necessariamente essere coordinata allo studio delle isole pedonali e quindi al conseguente piano della viabilità.

COMUNE DI MILANO  
ZONA 1

STUDIO RETE CICLOPEDONALE DI ZONA  
PLANIMETRIA 1:10.000

LEGENDA

PROGETTO DI PERCORSI CICLABILI:

- A LIVELLO URBANO

- A LIVELLO DI ZONA

METROPOLITANA



## Studio di rete ciclabile – Zona 2

Consiglio di Zona n. 2 – Delibera n. 178/89

In data 19 dicembre 1989 il Consiglio di Zona ha deliberato la seguente relazione:

Onorevole Consiglio,

le Commissioni Urbanistica e Ambiente del Consiglio Circostrizionale 2

- esaminato il progetto di pista ciclabile Zara-Testi e il suo collegamento con l'alzaia del naviglio martesana,
- premesso che la Commissione Ambiente sta elaborando una proposta di rete di piste ciclabili nella zona\*,
- giudicano positivamente l'itinerario cicloturistico proposto che collega Milano Zona 2 con il parco nord e pista ciclabile nuova Valassina e complessivamente le iniziative volte a dotare Milano di una rete di piste ciclabili,
- considerato che la realizzazione dell'itinerario zona Testi comporta la soppressione di una consistente dotazione di parcheggi pubblici e di alcune attività insediate nelle isole spartitraffico e può essere incompatibile, almeno per l'ordine dei lavori con altre proposte fatte dal Comune (Metrò leggero),
- ritengono che non si debba procedere alla realizzazione della pista ciclabile Zara-Testi nel tratto Lagosta-Istria senza prevedere soluzioni per i parcheggi soppressi, nel contesto di un più generale piano traffico e senza prevedere la ricollocazione delle attività esistenti,
- visto che esistono percorsi alternativi (1-Taramelli/Arbe/Sarca; 2-Veglia/Suzzani),
- ribattono che possa essere individuato un percorso più idoneo previa valutazione di fattibilità e tenuto conto della possibile rete di piste ciclabili,
- ai fini di una più corretta e adeguata valutazione delle singole iniziative in corso chiedono che l'Amministrazione Comunale invii al Consiglio Circostrizionale 2 documentazione relativa a tutti i progetti di piste ciclabili allo studio.

### *Percorsi radiali*

1) Da lotto 26, attraverso via Paolo Bassi, giardini di via Cusio, via Cola Montano, piazza Fidia e da qui, biforcandosi:

1a) via Ugo Bassi – ponte di via Farini – Monumentale; 1b) via Montano, via Pepe, Ponte sopra la stazione di Porta Garibaldi, via Ferrari, corso Como, piazza xxv Aprile e, proseguendo sui bastioni, giardini di via Palestro; 2) da piazza Carbonati, attraverso via Restelli, a porta Garibaldi; 3) dalla Martesana, via Melchiorre Gioia, agli uffici INPS e uffici comunali (parte già in attuazione); 4) da Centrale in via Vittor Pisani, a piazza della Repubblica (in progetto); 5) viale Zara (in progetto).

### *Percorsi trasversali*

1) Da Lotto 26, attraverso strade interne alle villette, in via Abbadesse, piazza Appio Claudio, di nuovo via Abbadesse, via Restelli; 2) da Lotto 26, attraverso un'opportuna parallela a viale Marche e viale Lunigiana, a piazza Carbonari, a via Carissimi, via Schiapparelli, a Centrale; 3) da piazza Appio Claudio, attraverso strade interne alle villette, superando viale Zara, in piazza Segrino, in via Bassi e a piazza Fidia, ricongiungendosi con il percorso radiale 1; 4) da Centrale, in via Pirelli, agli uffici comunali, a porta Garibaldi; 5) da Martesana, a piazzale Farina, a piazzale Istria (da studiare).

### *Nodi*

Lotto 26, percorso radiale 1 e trasversale 1; Zappa e Cremona, percorso radiale 1 e trasversale 1; Arbe Zara, percorso radiale 5 e trasversale 1; Martesana, percorso radiale 3 e trasversale 5; Centrale, percorso radiale 4 e trasversale 2 e 4; Garibaldi, percorso radiale 1a e 2 e trasversale 4; xxv Aprile percorso radiale 1; Uffici comunali, INPS e SIP, percorso radiale 2-3 e trasversale 4; Uffici Regionali, percorso radiale 1a.

### *Nodi esterni*

Monumentale – Arena – Palestro.

\* Proposta di rete di piste ciclabili elaborata dalla Commissione Ambiente della Zona 2

COMUNE DI MILANO  
ZONA 2

STUDIO RETE CICLOPEDONALE DI ZONA  
PLANIMETRIA 1:10.000

LEGENDA

PISTA CICLABILE ESISTENTE



PROGETTO DI PERCORSI CICLABILI:

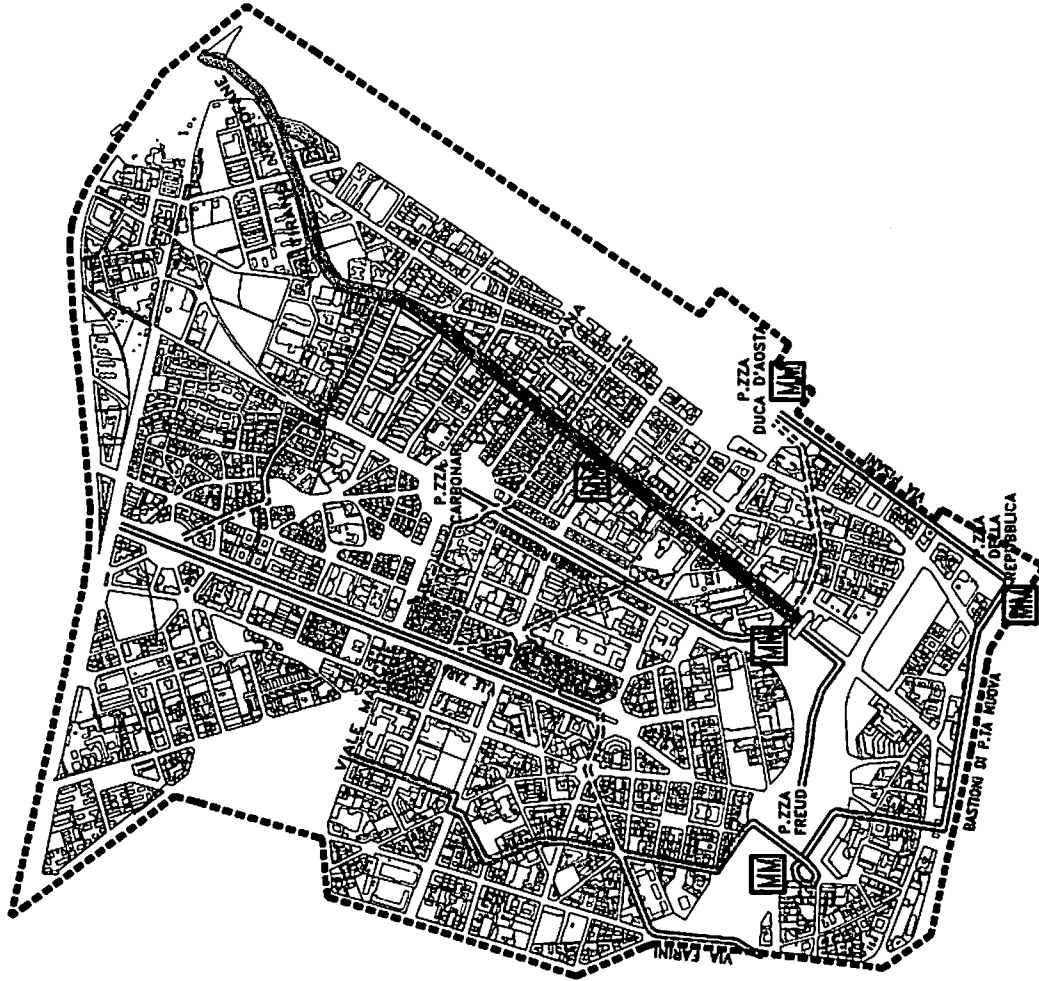
- PERCORSI RADIALI



- PERCORSI TRASVERSALI



METROPOLITANA



# Tracciato di pista ciclabile delle Zone 3-4-5

Consigli di Zona nn. 3-4-5

## Relazione

La proposta presentata dalle zone 3-4-5 è di fatto «l'Itinerario n. 13» progettato presso l'Ufficio Tecnico del Comune di Milano, Arredo Urbano, a cura del Dott. Arch. Elisabetta Capucci sin dal 1986 e successivamente elaborato nei dettagli dal medesimo Ufficio.

Questo progetto, che attraversa le 3 zone del decentramento da nord-est a nord-ovest, si trova inserito nel programma prioritario per le piste ciclabili del Comune di Milano in quanto si ravvisa nel percorso individuato un elemento di quel telaio portante di riferimento sulla quale costruire e «agganciare» la rete primaria e i sottosistemi diffusi a livello di zona.

Il percorso si svolge da piazza Argentina alla stazione FS di Porta Genova attraverso il sistema dei viali alberati: via Monteverdi, via Eustachi, via Castelmorrone, via Fratelli Bronzetti, via Cadore, via Piacenza, Parco Ravizza, via Tabacchi, via Pavia, Alzaia Naviglio Pavese, Alzaia Naviglio Grande e raggiunge la stazione di Porta Genova.

Il percorso, grazie ai punti di attacco con il sistema portante in piazza Argentina e alla stazione di Porta Genova attiva una rete integrata di 66.000 m. circa, spostando il baricentro dell'insieme verso i settori est e sud della città. Agli obiettivi perseguiti aggiunge una forte valenza sotto l'aspetto del recupero ambientale.

Il progetto, infatti, interessando il sistema di grandi viali tipicamente milanesi che presentano ampi marciapiedi piantumati con *celtis australis* concorre a impedire l'uso scorretto delle fasce pedonali ora percorse dal traffico parassitario generato dalla sosta abusiva, recupera i marciapiedi alle proprie funzioni e riordina la sosta con la disposizione degli stalli a pettine lungo i due lati della carreggiata» (dalla relazione dell'Arch. E. Capucci).

COMUNE DI MILANO  
ZONE 3-4-5

STUDIO RETE CICLOPEDONALE DI ZONA  
PLANIMETRIA 1:10.000

LEGENDA

PROGETTO DI PERCORSI CICLABILI:

- A LIVELLO URBANO

METROPOLITANA



ZONA 3

P. LORETO

P.TA  
VENEZIA

ZONA 4

LARGO  
MARINA  
D'ITALIA

ZONA 5

P.XIV  
MAGGIO

P.ZA  
MEDAGLIE  
D'ORO

PARCO  
TAVIZZA

## Studio di rete ciclabile – Zona 8

Consiglio di Zona n. 8 – Delibera n. 103/89

In data 13 settembre 1989 il Consiglio delibera: di proporre l'attuazione di tutte le indicazioni esposte nella retrostesa deliberazione che fa parte integrante della presente deliberazione.

Il Presidente ne fa la proclamazione.

### *Relazione relativa all'ipotesi di assetto di una rete di pista ciclabile in zona*

Con nota del 29 marzo 1989 gli Assessori ai TTV e al Decentramento chiedono «a ogni Consiglio di Circoscrizione di approntare uno studio atto a individuare, all'interno del proprio territorio, una prima ipotesi di assetto di rete di strade ciclabili con riferimento ai livelli di zona e di quartiere».

Per il suddetto studio forniscono, inoltre, direttive di ordine pratico e teorico e richiamano quanto previsto dal programma degli itinerari ciclabili contenuto nel Piano dei Trasporti, adottato dal Comune di Milano nel 1980.

Lo studio richiesto, effettuato dall'ufficio Tecnico Zonale e esaminato dalla Commissione Urbanistica/PR/TTV nella riunione del 6.7. u.s., ha condotto all'elaborazione delle seguenti proposte, integrative rispetto al succitato Piano dei Trasporti, che sottopone all'esame del Consiglio di Circoscrizione per l'eventuale adozione:

1. completamento della parte zonale del «tracciato principale», esistente da via Vincenzo da Seregno e via Brusuglio, mediante la realizzazione, ritenuta fattibile in tempi brevi, di un tratto verso Nord (da via Vincenzo da Seregno a via del Reno) e di un tratto verso Sud (da via Brusuglio al confine zonale costituito dal rilevato ferroviario delle FS) lungo il viale Enrico Fermi, come peraltro previsto dal Piano dei Trasporti-Piste Ciclabili.

2. Realizzazione di «tracciati complementari», ritenuti fattibili a breve termine, che si sviluppino lungo gli itinerari di seguito elencati.

A servizio dei quartieri Bovisasca e Comasina:

– via Assietta – area verde «ex pioppeto» – via Litta Modignani – via Ippocrate – via Ciccotti – area nuova stazione FNM Affori;

– da via Assietta/Bovisasca, attraverso l'area verde del Lotto 51 bis Bovisasca, diramazione di collegamento con gli stabili di Edilizia residenziale pubblica di Via Cerkovo; a servizio del quartiere di Bruzzano:

– parcheggio dell'Istituto Ortopedico Galeazzi – via del Reno, lungo le aree verdi adiacenti il viale Rubicone – via del Danubio – via della Senna – via Fontanelli – via S. Arnaldo (già proposta come area pedonale) – collegamento con il previsto itinerario ciclabile del parco Nord. Tale itinerario, è previsto dal precitato Piano dei Trasporti e dal Progetto Esecutivo del Parco Nord, prevede la realizzazione di un collegamento ciclopedonale che, superando il raccordo della tangenzialina, colleghi il Parco di Bruzzano con l'abitato e in particolare con la ristrutturata Cassina Anna, sita in via S. Arnaldo.

– Da via del Reno, attraverso il sottopasso ciclopedonale FNM già esistente, diramazione in via Dora Baltea fino in via Senigallia (Terziario e Residence);

a servizio del quartiere di Affori:

– collegamento di via Pellegrino Rossi al prolungamento del tracciato principale, proposto verso il centro città, lungo via Valeggio.

3. Previsione dei seguenti tracciati complementari, ritenuti realizzabili in tempi medi e lunghi:

– collegamento di via Assietta con il Parco di Villa Litta, mediante costruzione di una passerella ciclopedonale prevista dalle FNM nel contesto dei lavori inerenti il quadruplicamento della linea Milano-Meda e la conseguente chiusura del passaggio a livello di via Assietta/Taccioli;

– collegamento dell'itinerario complementare previsto in via del Reno e del «tracciato principale» proposto fino a via Carli con il Parco di Villa Litta, lungo la via del Reno, il rilevato ferroviario FNM e area di cessione sita in via Taccioli;

– itinerario in direzione est/ovest lungo il tracciato della Strada Interperiferica Nord di collegamento con la Circoscrizione 20, (mediante il già progettato sovrappasso ciclopedonale sulla linea FNM Milano-Saronno) e con la Circoscrizione 9, con diramazione di collegamento con la Bovisa e di penetrazione verso il centro città, all'altezza di via Tukory.

Il tutto meglio evidenziato sull'unità cartografia.

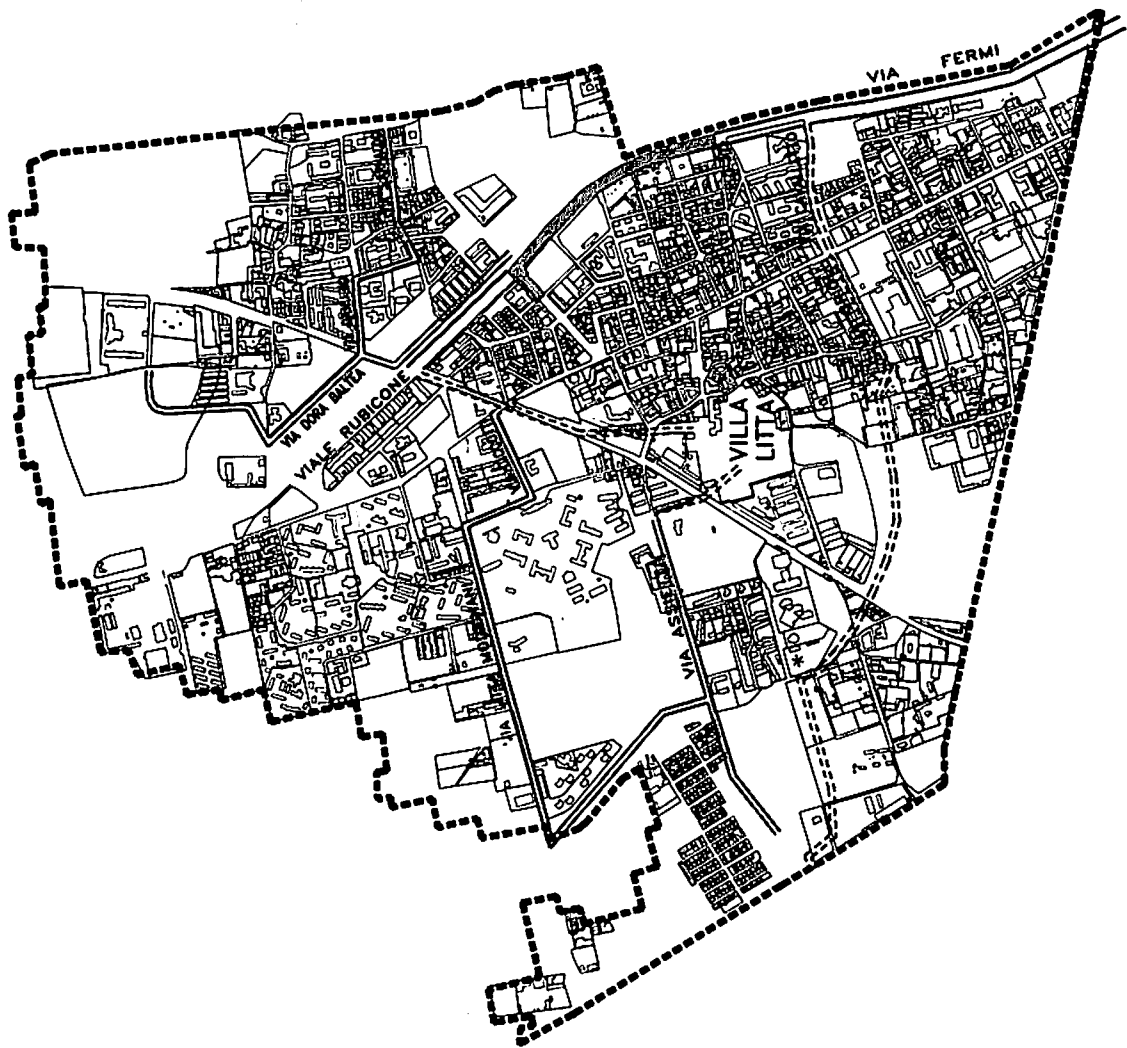


COMUNE DI MILANO  
ZONA 8

STUDIO RETE CICLOPEDONALE DI ZONA  
PLANIMETRIA 1:10.000

LEGENDA

- TRACCIATO PRINCIPALE ESISTENTE
- TRACCIATO PRINCIPALE REALIZZABILE  
A BREVE TERMINE
- TRACCIATO COMPLEMENTARE REALIZZABILE  
A BREVE TERMINE
- TRACCIATO COMPLEMENTARE REALIZZABILE  
A MEDIO LUNGO TERMINE



## Studio di rete ciclabile – Zona 9

Consiglio di Zona. 9 – Delibera n. 15/89

In data 18 gennaio 1989 il Consiglio delibera: di approvare in tutte le sue parti la relazione della Commissione Pianificazione Territoriale e le proposte in essa contenute, come da documento allegato, che costituisce parte integrante della presente delibera e si intende qui di seguito interamente trascritto, e quindi di approvare la proposta di realizzazione di percorsi ciclabili secondo il tracciato di massima evidenziato nella cartografia allegata alla relazione stessa, ivi comprese l'installazione di rastrelliere per biciclette e panchine in corrispondenza di aree di sosta da definire in sede attuativa.

*Oggetto: proposta di istituzione di piste ciclabili nella Zona 9*

On.le Consiglio,

è ormai diffusa nell'opinione pubblica la sensibilità riguardo alla «qualità della vita» nei suoi vari aspetti - tematica questa particolarmente avvertita nella realtà urbana.

La rilevanza che la questione è andata assumendo, anche per effetto del ruolo interattivo svolto da istanze spontanee - espressione organizzata di tale nuova consapevolezza collettiva, ha condotto gli organi pubblici ad assumere iniziative consequenziali volte a dare esito concreto alle esigenze emergenti.

La maggiore attenzione che al problema si registra nella complessa condizione cittadina - ove il più incisivo intervento trasformativo dell'uomo accade che manifesti le sue valenze negative - ha stimolato la ricerca di risposte articolate, intese a favorire il recupero di un rapporto più positivo e «naturale» fra gli abitanti e il loro ambiente di vita.

Indotte anche dalla necessità di concorrere sia al contenimento dei consumi energetici sia al decongestionamento del traffico, ovviando alle abitudini insalutari che si formano nella metropoli, sorgono così fra le altre le richieste di percorsi riservati a pedoni e ciclisti, così da restituire spazi praticabili dalla persona in alternativa all'invadenza della macchina. Nel caso della Zona 9, tali domande appaiono indicative anche di un bisogno di recupero di identità territoriale, che qui aveva un riferimento negli aggregati preesistenti (Niguarda, Bicocca, Pratocentenaro e Segnano), ora non riconoscibili con difficoltà in seguito al loro inglobamento nel tessuto metropolitano.

In questo senso si colloca la proposta di realizzazione di piste ciclabili scaturente dalla Commissione Zonale Pianificazione Territoriale, Trasporti, Traffico e Viabilità che, oltre a offrire reali occasioni di riapprezzamento della condizione residenziale nella Zona 9, vale anche a delineare un reticolo connettivo rivolto alla riqualificazione delle aree periferiche; le anzidette caratteristiche policentriche della zona non possono infatti che indurre a ipotizzare più interventi, diversamente localizzati, rivolti a favorire la socializzazione tra le persone.

Si tratta quindi di un disegno che nei suoi indirizzi vuole focalizzare i nuclei ora riconoscibili di riferimento e di incontro pubblici, cogliendo lo spirito che ha suscitato la specifica iniziativa-pilota promossa dalla Presidenza e approvata dalla Giunta Municipale il 4 agosto 1987, alla quale la Zona 9 è certo interessata.

Il tracciato che è stato elaborato configura, come desumibile dalla cartografia illustrativa, un circuito a rete continua che pone delle relazioni sia reciprocamente fra i quartieri, sia con le sedi dei servizi pubblici, sia ancora con le aree del Parco Nord, raccordandosi inoltre con le zone limitrofe, secondo l'idea-guida «dalla città al parco e dal parco alla città».

L'ipotesi progettuale considerata non implica indispensabilmente la formazione ex novo di specifiche strutture ma consente piuttosto una parziale riconversione della rete viabilistica esistente, solo operando le necessarie distinzioni e protezioni del traffico.

L'insieme dei percorsi individuati mira a favorire una riappropriazione del territorio e una sua rivalutazione da parte dei cittadini, che potranno così riscoprirlo e riviverlo con più positiva consapevolezza attraverso un'esperienza di mobilità meno consueta. A questo scopo appare indispensabile la previsione di aree di sosta adeguatamente provviste di rastrelliere per le biciclette e panchine per i pedoni.

In considerazione di quanto esposto, si sottopone all'approvazione la seguente *proposta*: il Consiglio di Zona, vista la relazione che precede e condividendone lo spirito e i contenuti, *delibera* di approvare la proposta di realizzazione di percorsi ciclabili secondo il tracciato di massima evidenziato nella cartografia allegata alla suesposta relazione, facente parte del presente provvedimento, ivi comprese l'installazione di rastrelliere per biciclette e panchine in corrispondenza di aree di sosta da definire in sede attuativa.



# Studio di rete ciclabile – Zona 10

Consiglio di Zona n. 10

Relazione tecnica: ipotesi di assetto di rete ciclo-pedonale Zona 10. Relazione elaborata su incarico del Consiglio di Zona 10

## 1. Descrizione della rete

Nella relazione la rete viene descritta compiutamente per le infrastrutture ciclabili a livello urbano e di zona, mentre per il livello di quartiere si rimanda ai tracciati della tavola.

**1.1 Rete a livello urbano.** La rete è costituita da 4 assi portanti di collegamento (2 in direzione nord/sud e 2 in direzione sud/ovest nord/est) con le altre zone, con il centro città e i comuni limitrofi. Le ciclo piste sono protette, in sede propria, a doppio senso di circolazione e con una sezione di circa m 2,5; utilizzano parte dei sedimi stradali e dei marciapiedi delle vie del percorso.

Percorso nord/sud da Porto Corsini a Piazza Durante: via Porto Corsini – via Recanati – via Platone – via Anassagora – nuova via PRG – via Cislighi (senso unico) – via Apelle (SU) – via Don Luigi Guanella (SU) – via Aristotele – via Ponte Vecchio – piazza Piccoli Martiri – via Dolomiti (SU) – via Rovetta (SU) – piazza Governo Provvisorio – via Russo (SU) – via Morandi (SU) – via G. Giacosa – via Predabissi – piazza Durante.

Il percorso collega la Zona 9 con il Comune di Sesto a nord e con il centro di Milano a sud seguendo le indicazioni previste dal piano dei trasporti – itinerari ciclabili: infatti da piazza Durante la ciclo pista prosegue per Città Studi – viale Argonne – corso Indipendenza – San Babila. Lunghezza percorso km 4,75.

Barriere e punti critici: a) sovrappasso della ferrovia in via Porto Corsini: da modificare per renderlo transitabile a biciclette e pedoni; b) limitazione del traffico veicolare in via Aristotile; c) pedonalizzazione di via Ponte Vecchio, piazza Piccoli Martiri e piazza Governo Provvisorio. Derivazione del percorso nord/sud: da via Adriano a piazza Costantino (via Adriano – nuova via PRG – piazza Costantino). Lunghezza percorso km 1,97

Barriere e punti critici: a) strettoia in via Adriano in prossimità di piazza Costantino, necessario limitare il traffico con SU o istituire isola pedonale; b) percorso sud/ovest-nord/est da piazzale Loreto a piazza Costantino: Piazzale Loreto – via A. Costa – via Leoncavallo – piazza Sire Raoul - via Palmanova (lato Zone 11, 12) – sottopasso ciclabile Gobba – innesto a raso in via Padova – via Padova – piazza Costantino. Lunghezza percorso km. 4,85.

Barriere e punti critici: a) spostamento da lato ovest a lato est in corrispondenza del deposito ATM in via Leoncavallo; b) sottopasso ferroviario in corrispondenza a piazza Sire Raoul, da sistemare; c) sottopasso in corrispondenza via Cambini, modificare con scivoli per biciclette a mano; d) passaggio a raso via Carnia, da sistemare; e) strettoia in corrispondenza di stazione MM Cimiano ed edificio antistante: da risolvere; f) sottopasso MM Cimiano, scivolo per biciclette a mano; g) sottopasso tra MM Cimiano e Crescenzago in corrispondenza di via Ponteggia, da ristrutturare con rampe ciclabili. Percorso est/ovest ciclo pista Martesana esistente: cavalcavia FFSS via Tofane – Ponte Vecchio – via Bertelli – via Baccanini – piazza Costantino – via Padova – via Idro. Lunghezza percorso km 4,3.

Barriere (attraversamento Martesana) e punti critici: a) passerella ciclopedonale per attraversamento Martesana in corrispondenza del giardino di villa Finzi; b) passerella ciclopedonale su Martesana in via Stamira d'Ancona-via Apelle; c) passerella esistente pedonale in corrispondenza del teatro all'aperto del parco Martesana (via Agordat): sistemare con scivolo per biciclette a mano; d) passerella ciclopedonale a est di Ponte Nuovo in corrispondenza di via Carta; e) passaggio a raso da fine via Padova in via Palmanova: da sistemare con limitazione velocità e segnalazioni opportune; f) rimozione sbarramento in via Idro ai confini comunali per proseguire con ciclo piste intercomunali (Cologno Monzese e sistema dell'Adda); g) percorso via Venini – via Varanini – passaggio viale Monza – via Crespi – congiunzione con ciclo pista urbana in via Giacosa (asse previsto dal piano dei trasporti, percorsi ciclabili, 1980). Lunghezza km 1,2. Totale di lunghezza della rete di progetto al livello urbano km 12,7.

**1.2 Livello di zona.** La rete è costituita da alcuni circuiti ad assi connessi con le ciclo piste a livello urbano. Le ciclo piste proposte sono in parte a doppio senso (sezione m 2,2) e in parte a senso unico (sezione m 1,1) e utilizzano prevalentemente il sedime stradale con

delimitazione mediante segnaletica orizzontale o cordolo in gomma. Asse nord/sud da ciclopista urbana nuova via PRG a Ponte Nuovo via Ponte Nuovo; collegamento ovest/est da ciclopista urbana in via Aristotele a piazza Costantino.

È costituito da due percorsi aventi un primo tratto in comune – via Asiago –, diramazioni in via Oristano e connessioni con via Ponte Nuovo con i tratti via Nuoro a sud e via Cisalpino a nord; da via Ponte Nuovo prosegue in via del Ricordo fino a via Adriano.

Barriere e punti critici: a) attraversamenti a raso di via Ponte Nuovo; b) strettoia in via del Ricordo. Asse est/ovest da piazza Governo Provvisorio a via Cesana: piazza Governo Provvisorio – via Prinetti – via Cesana – attraversamento Palmanova a raso all'altezza di via Carnia con innesto pista ciclopedonale urbana in via Palmanova lato est. Circuito sud/est-nord/est: via Atene – largo Tel Aviv – via Derna (SU) – via Riccardi (SU) – via Mondovì – via Toscanelli – via Emo – via Meli (attraversamento via Padova) – via Paruta – via Toselli – via Jesi – via Valtorta. Asse nord/sud: via Apelle – via Stamira d'Ancona – piazza Sesia – via Cavezzali – passaggio via Padova – via Cambini – attraversamento con sottopasso esistente all'altezza del centro sportivo Fossati – connessione con ciclopista via Palmanova lato est.

Barriere e punti critici: a) sottopasso Cambini-Palmanova: da sistemare con scivolo; b) assi sud/ovest-nord/est: via Popoli Uniti – via F. Aporti; via Venini – via Popoli Uniti.

Barriere e punti critici: a) strettoia in via Popoli Uniti innesto viale Monza; b) percorso nord/sud da Porto Corsini a ciclo Alzaia Martesana ed est/ovest da sottopasso stazione Greco a ciclopista urbana in nuova via PRG. Percorso nord/sud: via Recanati – via Soffredini. In via Soffredini si dipartono: ramo ovest via Esiodo – via Solone – via Rucellai – sottopasso ferroviario stazione Greco; ramo est via Mattei – passaggio viale Monza – via Columella – via Esopo – raccordo con ciclopista urbana in via nuova PRG; ramo sud da via Rucellai – via Pericle – via Bressan – via Dracone – via Erodoto – Istituto Pini lato est – via Isocrate – via Zucchi – entrata parco Finzi – tratto interno via Sant'Elembardo – tratto interno parco Finzi sud – passerella ciclopedonale per sovrappasso Martesana.

Barriere e punti critici: a) sottopasso stazione Greco, ristrutturare con rampe ciclabili; b) entrata parco Finzi, verificare fattibilità da via Zucchi o percorso alternativo da via Pericle; c) tratto di percorso interno a villa Finzi, verificare compatibilità con attuali attività insediate; d) Naviglio Martesana, proposta di passerella ciclopedonale.

## *2. Azioni prioritarie per programmi di attuazione della rete*

– Cartografia aggiornata delle zone di nuova espansione (ad es. via Adriano), censimento e analisi degli interventi realizzati e previsti e proposta di vincoli per la predisposizione delle strutture ciclopedonali.

– Approfondimento di indagine, verifiche e proposte assunte attraverso il coinvolgimento di potenziali utenti con priorità all'edilizia scolastica, individuando bacini di utenza a livello di singola scuola e/o di distretto scolastico.

La definizione della rete a livello di quartiere deve infatti nascere da indicazioni derivanti dal comportamento quotidiano dell'utenza in grado di condurre alla definizione dei percorsi con conoscenza specifica delle aree origine-destinazione.

– Fattibilità, progetto e realizzazione della ciclopista a livello urbano nord/sud (da Porto Corsini a piazza Durante) che connette la zona Milano Nord (Bicocca, sistema Parco Nord, Fulvio Testi ecc.) con la Zona 10 e il centro città.

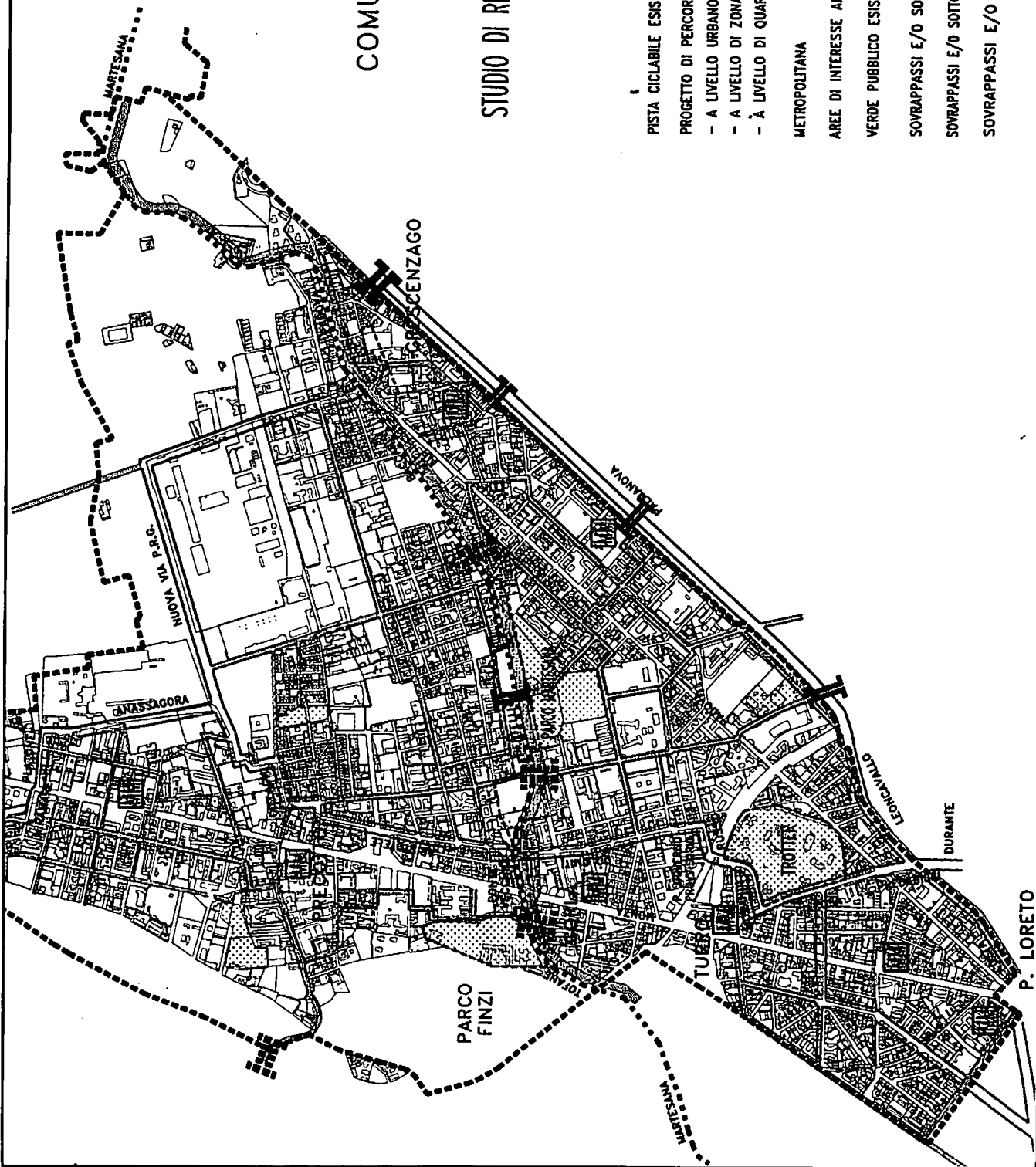
– Studio di fattibilità e progetto dei seguenti assi e circuiti a livello di zona: a) asse est/ovest, da ciclopista urbana in nuova via PRG a Ponte Nuovo; b) collegamento est/ovest da ciclopista urbana in via Aristotile a piazza Costantino; c) asse est/ovest da piazza Governo Provvisorio a via Cesana; d) percorso nord/sud da Porto Corsini a ciclopista Martesana.

# COMUNE DI MILANO ZONA 10

## STUDIO DI RETE CICLOPEDONALE DI ZONA PLANIMETRIA 1:10000

### LEGENDA

- PISTA CICLABILE ESISTENTE
- PROGETTO DI PERCORSI CICLABILI:
  - A LIVELLO URBANO
  - A LIVELLO DI ZONA
  - A LIVELLO DI QUARTIERE
- METROPOLITANA
- AREE DI INTERESSE AMBIENTALE
- VERDE PUBBLICO ESISTENTE
- SOVRAPPASSI E/O SOTTOPASSI
- SOVRAPPASSI E/O SOTTOPASSI ESISTENTI DA MODIFICARE
- SOVRAPPASSI E/O SOTTOPASSI DI PROGETTO



# Studio di rete ciclabile – Zona 11

Consiglio di Zona n. 11 – Delibera n. 24

In data 9 marzo 1990 il Consiglio di Zona delibera: di approvare lo studio di massima delle reti ciclabili di quartiere e di Zona consistente nelle relazioni di accompagnamento redatte dal progettista architetto Ragona e in una planimetrica in scala 1:5000 sulla tavola del vigente PRG e delle tavole supplementari allegate.

Relazione al progetto di itinerari ciclabili in Zona 11, a cura dell'architetto Giuseppe Antonio Ragona

Le «piste ciclabili» nacquero come semplice porzione della carreggiata, riservata alle biciclette e delimitata da una striscia gialla di separazione.

L'attuale codice stradale italiano equipara la bicicletta ai veicoli a motore (moto, auto, ecc., e in relazione alle notevoli differenze del mezzo non agevola né favorisce il suo uso).

Oggi le più moderne teorie suffragate da decenni di esperienze classificano la «pista ciclabile» come «strada» indipendente svincolata dalle altre vie di traffico.

L'estensione dell'uso dell'automobile ha generato, e seguirà a generare, il riflusso verso il veicolo semplice, non motorizzato, leggero, economico, ma le esperienze estere (Olanda, Germania, Paesi nordici, America, Giappone) confermano che la «pista ciclabile» è di gran moda e sicuramente a essa viene attribuita più importanza che da noi.

La bicicletta potrà cominciare a ridiventare utile se vorremo e sapremo rimodellare certe «vecchie» concezioni viabilistiche della città, per renderne vantaggioso l'uso non solo per svago e tempo libero, ma anche per andare a scuola, al lavoro, per piccoli spostamenti (4-5 km), per le compere ecc.

I possibili impieghi della bicicletta sono:

a) movimenti casa-lavoro, casa-scuola. Studenti, impiegati, professionisti sono diventati in questi anni sempre più numerosi.

b) Corrispondenza col mezzo pubblico. L'accessibilità pedonale di una stazione ferroviaria o di metropolitana è circa 500 m. Una distanza maggiore può essere facilmente raggiungibile con la bici.

c) Zone a traffico limitato (strade esclusivamente residenziali o aree pedonali). Fissando un limite di velocità (20/25 km/h) e «corugando» gli accessi a queste «isole» non esclusivamente pedonali o ciclabili, si moltiplica la possibilità di accesso a diverse parti della città. Vanno però salvaguardati con opportuna segnaletica o semafori gli incroci di questi itinerari con quelli di traffico elevato.

d) Movimenti operativi a breve distanza. Spostamenti limitati e brevi, numerose fermate per gli acquisti e le commissioni sono sveltite e agevolate con il mezzo leggero. I vantaggi, rispetto all'auto privata, comprendono anche la facilità di fermata e di sosta.

e) Spostamenti per svago e tempo libero. Tutte le zone verdi e i centri sportivi sono interessati a questi itinerari e non soltanto al sabato e giorni festivi.

In tutti i casi predetti due sono le condizioni perché la progettazione di piste ciclabili sia efficace e serva allo scopo:

1) occorre provvedere all'installazione di rastrelliere o parcheggi per biciclette di capienza proporzionata al richiamo dell'attrezzatura (scuole, ospedali, centri di servizio, centri sportivi, commercio ecc.) o della fermata di mezzo pubblico (stazione ferroviaria o di metropolitana). Per queste ultime i parcheggi dovranno essere al riparo di tettoie o pensiline in considerazione del maggior tempo necessario al parcheggio.

2) Occorre provvedere a una separazione della ciclopista dal traffico per ovviare:

- a pericolose collisioni (purtroppo sempre a danno del ciclista)
- a intossicazione da ossidi per gli scarichi dei motori.

La prima condizione – parcheggi e rastrelliere – dovrà essere soddisfatta anche all'interno delle abitazioni e dei condomini (almeno dove possibile) in cortile o nei sotterranei. Per questo si potrebbe proporre una modifica delle NTA art. 51 (parcheggi) o dell'art. 33 del RE che, in parallelo alle previsioni di posti auto, siano previsti accessi e rastrelliere coperte per il deposito delle biciclette.

La seconda condizione – la protezione delle piste per le due ruote leggere (ciclomotori sempre esclusi) – deve essere soddisfatta tenendo conto dello stato di fatto delle strade

(larghezza sede stradale, dimensione dei marciapiedi e degli spazi viari, delle aree a verde, posizione delle alberature, dei pali esistenti) e utilizzando al meglio gli spazi a disposizione contigui alle carreggiate, migliorandole secondo sezioni trasversali di nuovo tipo.

Sarà quindi necessario per esempio:

1) distinguere con chiare ed evidenti separazioni tridimensionali le carreggiate, la sosta dei veicoli, i marciapiedi spesso con cordoli, parapetti, pavimentazioni colorate, testiture ben differenziate;

2) dare continuità agli itinerari ciclistici per lunghi percorsi, anche in presenza di variazioni delle carreggiate, per inserimento di tronchi in sede propria, o attraverso spazi verdi, fiancheggiando spazi pedonali e/o di sosta autoveicoli;

3) proseguire visualmente la pista, col suo colore e relative delimitazioni (orizzontali o tridimensionali) anche dentro l'area delle intersezioni con strade di traffico come un nastro continuo;

4) segnarle sistematicamente in forma chiara e unificata.

Le ipotesi progettuali per le piste sono:

a) ai lati della strada carraia una corsia a doppio senso separata e protetta mediante aiuole longitudinali eventualmente alberate (strade più lunghe di 20 m);

b) sottraendo alla carreggiata una fascia longitudinale ma rialzandola e proteggendola al lato veicoli con idonea barriera (strade più lunghe di 20 m);

c) riducendo il marciapiede longitudinalmente con una semplice striscia continua, ma cambiando il colore della zona ciclistica (strade da 15 a 20 m di lunghezza) rispetto a quella del marciapiede;

d) in sede carraia insieme agli altri veicoli, solo per strade di 12 m di lunghezza (generalmente a senso unico) a carattere residenziale anche senza barriera.

#### Proposta di piste ciclabili nord-sud

1) piazza Sire Raul, via Olivari, Largo Genito, via Monte Nevoso, via Merzario, piazza Bottini, via Viotti, via V. Peroni, via Tajani, via S. Benigno, via Ardigo, viale Corsica;

2) via Giacosa, piazza Durante, via Catalani, via Falloppio, via Ampere, piazza Leonardo da Vinci, via Colombo, via Mangiagalli, via G. Reni, piazza Guardi, via Pietro da Cortona, viale Argonne, via dell'Ongaro, via Battistotti Sassi, viale Corsica, via Grasselli;

2-bis) via Mancinelli, via Accademia, via Poggi, via Orcagna, via Zanoia, via Ampere, piazza Leonardo da Vinci, quindi come itinerario n. 2 o in alternativa controviale est di viale Romagna sino a piazza Susa, e itinerario n. 2;

3) piazza Aspromonte, via Garofalo, via Bronzino, via Verrocchio, piazza Novelli, via Ceradini, via Piolti de Bianchi, piazza Grandi.

#### Proposta di piste ciclabili est-ovest. Collegamenti fra 1-2-2bis-3

A) Zona 12, ferrovia, itinerario n. 1, via Wildt, via Accademia, itinerario n. 2-BIS, via Vallazze, itinerario n. 2, viale Lombardia, via Lomonaco, piazza Aspromonte lato sud, itinerario n. 3.

B) Itinerario n. 1, via Pascal, via Grossich, via Corfù, Largo Volontari del Sangue, via Bonardi, piazza Leonardo da Vinci, itinerario n. 2, via Fucini, piazza Bernini, via Sansovino, itinerario n. 3, e suo proseguimento in zona 3 per via Farneti sino a via Morgagni e via Benedetto Marcello.

C) Itinerario n. 1, via Vanzetti, via Venezian, piazza Gorini, via Mangiagalli, itinerario n. 2, via Plinio, Largo Erba sino a via Bronzino (itinerario n. 3).

D) Cavalcavia Buccari, itinerario n. 1, piazza S. Gerolamo, via Marescalchi, viale Argonne, via Frapolli, via Reina, itinerario n. 2, via Melloni, itinerario n. 3, Zona 4.

D BIS) Cavalcavia Buccari, itinerario n. 1, piazza S. Gerolamo, via Marescalchi, viale Argonne, itinerario n. 2, piazzale Susa, viale Argonne, itinerario n. 3, Zona 4.

E) Da viale Corsica (itinerario n. 1) in via Sanremo, via Devoto, via Negrolì, via Zanella, itinerario n. 2, viale Campania, via Giuriati, via Compagnoni, piazza Grandi lato nord, via Piolti de Bianchi, itinerario n. 3.





# Tracciato di pista ciclabile – Zona 15 e studio di rete ciclabile – Zona 14

Consiglio di Zona n. 15 – Delibera n. 214/88

In data 14 dicembre 1988 il Consiglio di Zona propone:

1) la realizzazione di una pista ciclabile lungo l'itinerario Missaglia- Medeghino-Valla-Lampedusa-Bazzi, che si sviluppi in sede propria senza interferire con il traffico sia veicolare che pedonale e che sia protetta da elementi fisici ai bordi affinché essa sia resa funzionale e sicura;

2) la realizzazione, inoltre, in corrispondenza anche di centri comunali specifici parcheggi per biciclette.

Il Consiglio di Zona 15 si impegna a studiare, insieme al Settore Competente e alla Vigilanza, gli opportuni interventi (raccordi tra piste, marciapiede e carreggiata; disciplina della pista presso gli incroci semaforizzati ecc.) per rendere la proposta al più presto praticabile.

L'atto, sottoposto a votazione, consegue il seguente esito rilevato dagli scrutatori consiglieri: Agliati, Buriol, Bianchi.

Presenti n. 20

Votanti n. 20

Voti resi a favore n. 19

Voti resi contro n. 1, Consigliere Farè

Astenuti //

Il presidente, visto l'esito della votazione, ne fa la proclamazione.

Il segretario  
Carla Ferrari

Alla Segreteria generale  
Al settore Decentramento  
Al settore TTV  
Al settore LL.PP.  
Al Comando Vigili Urbani Zona 15  
Al Comando Vigili Urbani Zona 5

Il dirigente

Atti del Comune di Milano  
Comando Vigili Urbani  
Zona 15 Gratosoglio  
MGL/

Milano, 8 agosto 1988

Proposta di realizzazione di una pista ciclabile lungo l'itinerario via dei Missaglia-via Medeghino-via Valla e Lampedusa-Via Bazzi

La proposta avanzata con i presenti atti riguarda la costruzione di una pista ciclabile lungo l'itinerario: Missaglia-Medeghino-Valla-Lampedusa-Bazzi. La pista di una larghezza pari a m 1,50, se unidirezionale, e di m 250, se bidirezionale, nell'itinerario considerato si sviluppa in sede propria senza interferire con il traffico sia veicolare che pedonale. Sarà protetta da particolari elementi fisici ai bordi in modo da renderla funzionale e sicura. Nei punti ove si renderà necessario, si dovranno opportunamente curare i raccordi fra pista, marciapiede e carreggiata in modo da evitare bruschi cambiamenti di quota.

Posizionamento sulla sede pubblica

Interessa spazi non percorsi da traffico: marciapiedi, porzioni di aree destinate a sosta. Una piccola parte interessa direttamente la carreggiata in corrispondenza degli incroci semaforizzati dove potrebbe essere disciplinata come una corsia preferenziale.

## Relazione con la sede pubblica

Via dei Missaglia – direzione «centro città». In via dei Missaglia esiste già un tratto di pista ciclabile realizzata in sede propria e protetta ai bordi da elementi fisici. Essa si articola su una lunghezza di m 400 circa – larga m 2,10. Detta pista attualmente è sprovvista di segnaletica ed è inoltre seminascosta dalle erbacce che crescono ai bordi del marciapiede per cui poco utilizzata dai residenti.

Ubicata in via dei Missaglia nel tratto compreso tra il palo luce n. 71 (posto sullo spartitraffico centrale) e via Sant'Abbondio (posta sul lato opposto della carreggiata) e precisamente in corrispondenza del lotto residenziale noto come il n. 170, la prosecuzione del restante tratto, esteso su tutta la via dei Missaglia non presenta alcuna difficoltà trattandosi di un tracciato parte incolto parte in terra battuta.

Via Medeghino – da piazzale Abbiategrosso a piazzale Agrippa – lato stabili numeri dispari. In sede di sosta a pettine. Disponendo la sosta parallelamente all'asse della carreggiata si recupera uno spazio pari a una pista ciclabile bidirezionale. Larghezza marciapiede m 3,50. Larghezza spazio per la sosta a pettine m 4,50.

Realizzando al pista ciclabile si verrebbe a disporre di un marciapiede largo m 3,50, di una pista ciclabile di m 2,50 e di uno spazio per la sosta dei veicoli disposti parallelamente all'asse della carreggiata e non più a pettine di m 2.

Aspetto negativo la diminuita disponibilità (circa il 50% in meno) di posti macchina che dovrebbe essere compensata con la realizzazione di un parcheggio sotterraneo in via Medeghino, a metà circa, all'incrocio con via Isimbardi.

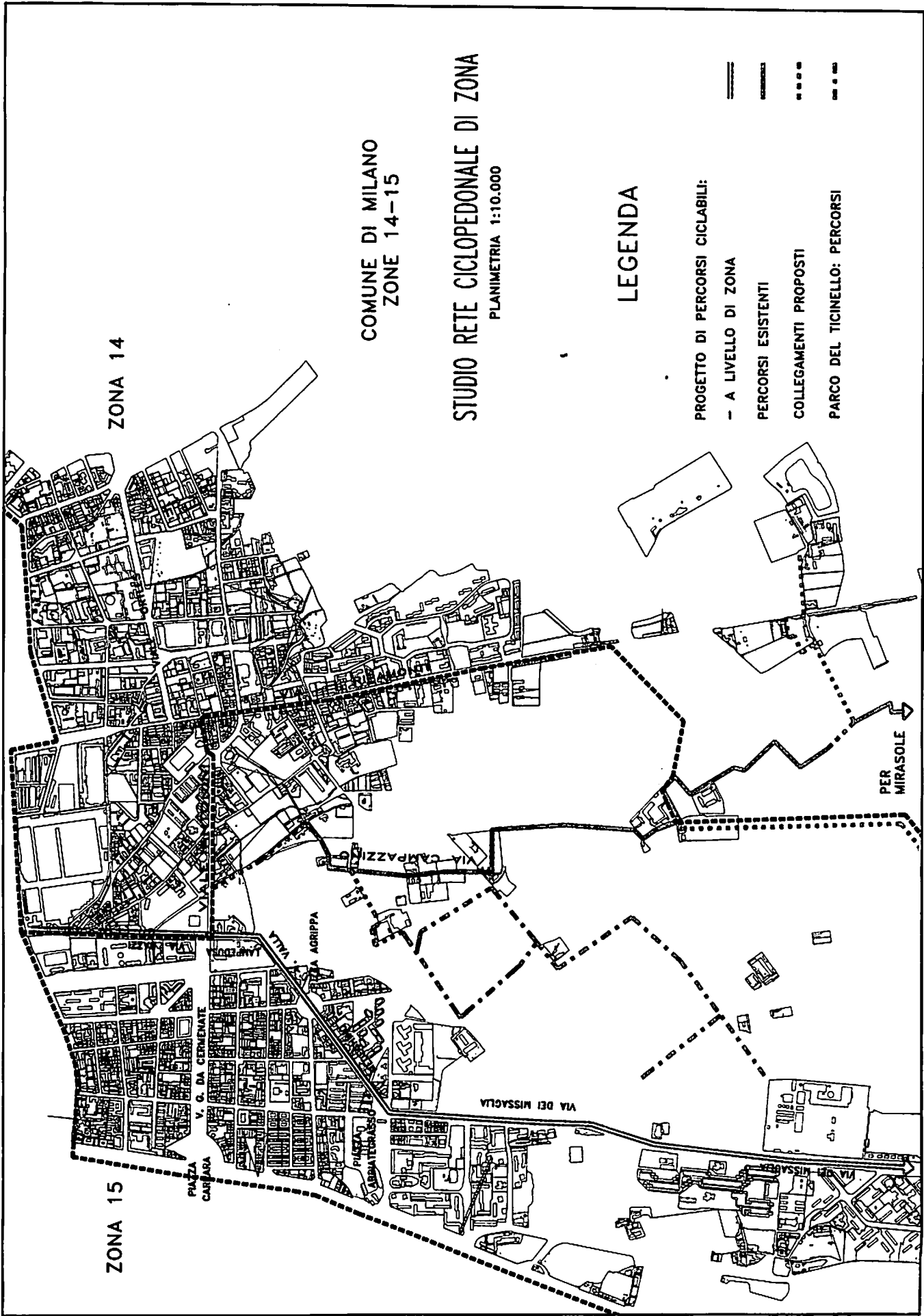
Via Valla-via Lampedusa-via Bazzi. In sede di marciapiede richiede delimitazioni ai lati. La pista in argomento potrebbe poi proseguire, sentita la zona Ticinese competente per territorio, per le vie Castelbarco, Col Moschin, Calatafimi, Aurispa e Vettabbia raggiungendo la cerchia dei navigli.

## Funzionalità

Rappresenta un itinerario di collegamento tra i quartieri Gratosoglio, Missaglia, Chiesa Rossa, Lotto 170, tutta la zona residenziale compresa nel «Piano Casa» e il centro storico.

Corrisponde a una domanda di mobilità molto forte, giustificata sia dalla chiusura del centro storico ai veicoli privati sino alle ore 18.00 sia dalla carenza del servizio pubblico dell'ATM il cui collegamento con il centro è affidato unicamente alla linea tramviaria «15».

La linea automobilistica «65» con capolinea in via Valla che dovrebbe consentire un secondo valido collegamento con il centro, rimanendo arroccata all'estrema periferia della zona, non svolge tale ufficio. Attraverso una rete viaria efficiente tocca punti di vario interesse: uffici pubblici, scuole di ogni ordine e grado, assi commerciali, aree a verde e, qualora prolungata sino alla cerchia dei navigli, incrocerebbe in via Tabacchi la pista ciclabile in programma di realizzazione diretta in piazza Argentina.



ZONA 14

ZONA 15

COMUNE DI MILANO  
ZONE 14-15

STUDIO RETE CICLOPEDONALE DI ZONA  
PLANIMETRIA 1:10.000

LEGENDA

- PROGETTO DI PERCORSI CICLABILI:
- A LIVELLO DI ZONA
  - PERCORSI ESISTENTI
  - COLLEGAMENTI PROPOSTI
  - PARCO DEL TICINELLO: PERCORSI

# Studio di rete ciclabile – Zona 17

Consiglio di Zona n. 17 – 29 maggio 1989

Documento elaborato dalle commissioni congiunte sport/urbanistica

## Rete ciclabile in Zona 17

Il concetto di rete ciclabile è più completo rispetto a quello di pista ciclabile per tener conto delle diverse esigenze connesse all'uso della bicicletta in città.

Il codice stradale equipara la bicicletta ai veicoli a motore (moto, auto, mezzi pesanti) non vi è alcuna considerazione particolare alla diversità del mezzo e quindi nulla che ne faciliti l'uso.

Lo sviluppo abnorme del traffico a motore e in particolare automobilistico, di fatto rende impossibile la circolazione in bicicletta sulla strada urbana e su molte di quelle extraurbane. Due sono i problemi principali per i ciclisti in mezzo al traffico intenso:

- 1) pericolo di collisione con i mezzi a motore
- 2) intossicazione da ossidi per gli scarichi dei motori.

In molte vie della Zona 17 e di Milano è impossibile la circolazione in bicicletta; il richiamo a un maggior utilizzo di questo mezzo è astratto se non si cambiano prima le condizioni della circolazione.

Le tipologie d'uso della bicicletta possono essere suddivise in:

- utilizzo per trasferimenti (con percorrenze brevi o medie fino ad alcuni km);
- utilizzo per diporto (con percorrenze di qualche decina di km).

Per affrontare il problema dei ciclisti occorre ridurre l'egemonia assoluta dell'auto che invade oltre alle sedi stradali tutti gli spazi raggiungibili.

I marciapiedi della città e anche molte aree a verde (la Zona 17 non fa eccezione) sono invasi dalle auto. Al riguardo occorre sollecitare un intervento più diligente della vigilanza urbana. Va ridimensionato lo spazio concesso a questo mezzo e va restituito a pedoni e ciclisti, in definitiva ai cittadini.

È quanto avviene con le isole pedonali collocate però solo nei centri urbani mentre i problemi della circolazione investono ormai in modo pesante anche le zone periferiche.

Si è andato parzialmente incontro ai problemi dei ciclisti con le cosiddette piste ciclabili. Queste in concreto sono spesso corsie ciclabili di lunghezza limitata, anguste (su marciapiedi neppure ampi), costose perché ricavate a posteriori in situazioni urbanistiche pregiudicate da uno sviluppo non razionale che non tiene conto di certe esigenze. Le poche piste ciclabili realizzate sono scarsamente utilizzabili sia per trasferimenti che per diporto. A fronte di questi interventi costosi manca un indirizzo affinché nelle nuove aree di sviluppo urbanistico sia considerato l'uso della bicicletta. Che cosa è stato fatto ad esempio per il prolungamento di via Zurigo realizzato di recente? Una pista ad alta velocità per le auto senza alcuna considerazione per le biciclette. Eppure è da anni che si parla dell'uso della bicicletta ma anche nelle nuove strade non se ne tiene conto. Nascono nuovi quartieri e nuove vie ma è come se il problema della bicicletta non esistesse. Il raggiungimento del massimo profitto impedisce una coerenza con quanto a parole tanti dicono essere di interesse sociale. L'utilizzo della bicicletta è ostacolato anche da assurde normative condominiali, frequente è il divieto di introdurre biciclette nei condomini. Occorre fissare degli indirizzi al riguardo eliminando i vincoli e facilitando la custodia delle biciclette con rastrelliere all'interno dei condomini a uso dell'inquilino e dei visitatori.

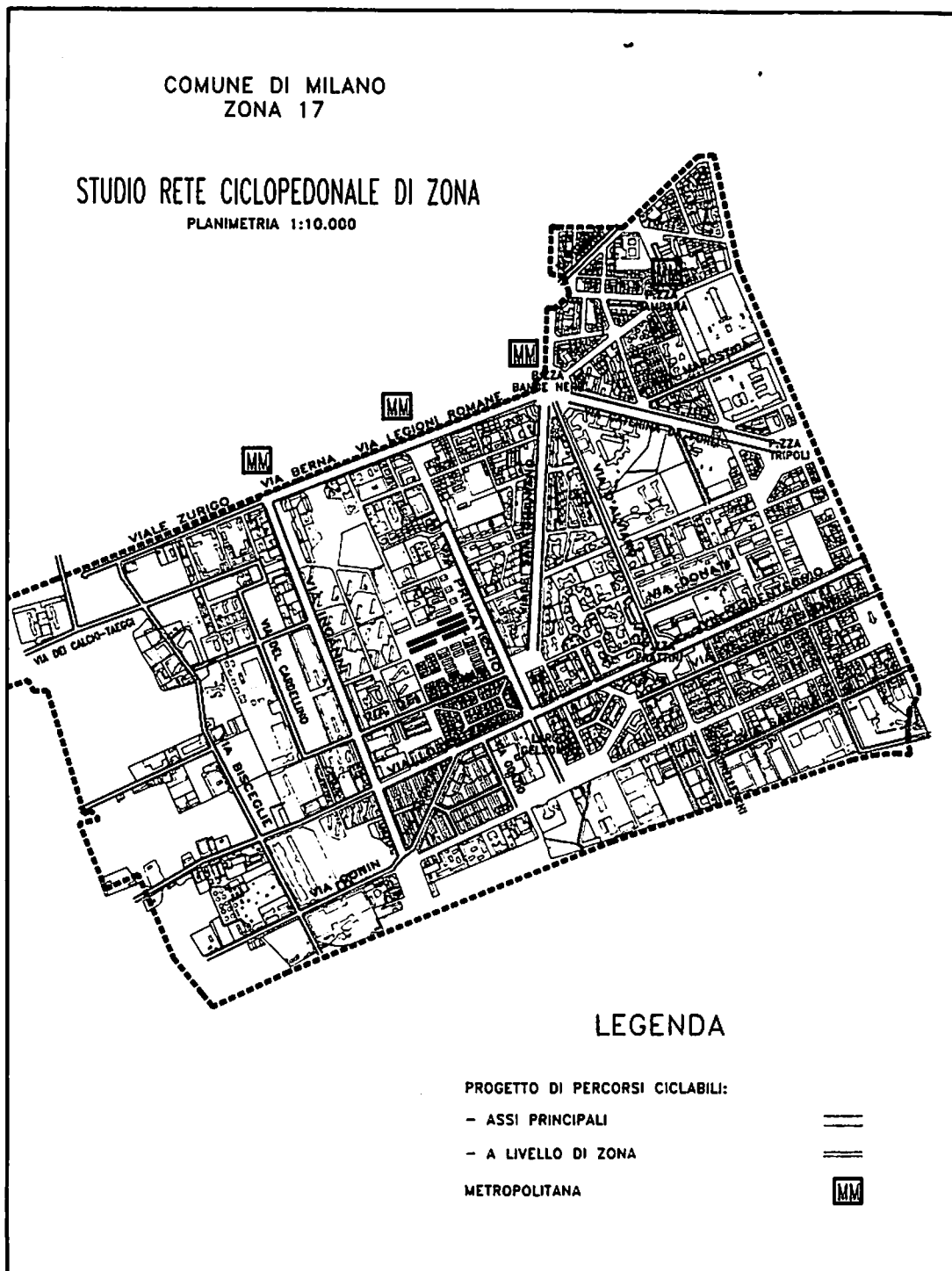
Il documento che si presenta all'approvazione del Consiglio di Zona ha lo scopo di fissare degli indirizzi per tutti i futuri interventi di riassetto del territorio della zona dando già indicazioni per tener conto delle esigenze dei ciclisti.

Per rete ciclabile si intende un insieme di aree o quartieri percorribili in bicicletta, di corsie o piste ciclabili di connessione, di servizi per l'uso della bicicletta senza interferenze con i veicoli a motore o comunque in condizioni di sicurezza rispetto a pericoli di collisioni o di intossicazioni da traffico.

Ciclabile non significa necessariamente riservato in esclusiva. Una strada con limite di velocità e poco trafficata può essere considerata ciclabile. Pur con queste possibili convivenze, la rete ciclabile deve costituire (ad esempio in una zona come la 17) un sistema di circolazione distinto rispetto al normale sistema viario dove si equipara la bicicletta ai veicoli a motore. In Zona 17 è possibile individuare una rete ciclabile da sviluppare con interventi a breve e medio termine oppure a lungo termine in connessione con futuri riassetti del territorio.

L'analisi che si è condotta allo scopo viene riassunta in tabelle che riportano possibili aree ciclabili, corsie o piste di connessione, servizi (rastrelliere, punti di vendita, noleggio, riparazione, informazione). La rete ciclabile è concepita in modo da consentire la percorrenza completa della zona. Essa connette i vari quartieri e in particolare i punti di maggior interesse per la cittadinanza. Si sono privilegiate le soluzioni che non comportano oneri rilevanti ma adattamento dell'esistente con adozione di opportuna segnaletica.

La rete si collega all'Alzaia Naviglio Grande come itinerario cicloturistico che può consentire di raggiungere mete extraurbane. Il piano rappresenta indirizzi e obiettivi da perseguire e può essere integrato con altri apporti elaborati per meglio definirlo e completarlo. Ciò premesso si propone di approvare il documento sul piano di rete ciclabile della Zona 17 e la rete riportata negli allegati, valida come indicazione di fattibilità da verificarsi con l'amministrazione centrale per quanto riguarda costi e problemi viabilistici. Alla commissione centrale (Assessorati al Decentramento e al Traffico e Viabilità) si chiede di poter usufruire degli stanziamenti destinati a studi per le reti ciclabili nelle diverse zone.



# Studio di rete ciclabile – Zona 19

Consiglio di Zona n. 19 – Delibera n. 9

In data 15 gennaio 1990 il Consiglio di Zona ha deliberato:

- di approvare e di fare proprio il progetto indicato in relazione che fa parte integrante della presente delibera e di invitare l'Amministrazione Comunale a considerarlo nel concreto come base progettuale da proporre ai diversi settori competenti e specializzati per l'attuazione esecutiva del progetto quali: urbanistica, lavori pubblici, ecologia e ambiente, edilizia popolare, disponendo nel contempo gli strumenti e i mezzi per un'attuazione concertata e per gradi dell'intero programma;
- che la Presidenza del Consiglio di Circoscrizione 19 sia impegnata per organizzare, d'accordo con il Settore Decentramento, una manifestazione finalizzata a divulgare e dibattere il progetto di fattibilità per gli itinerari ciclabili zonali mediante un'esposizione degli elaborati e una pubblica assemblea.

## Relazione

Onorevole Consiglio,

La Commissione Pianificazione Territoriale e Ambiente Urbano, visto il progetto di fattibilità per gli itinerari ciclabili zonali, elaborato dal professionista incaricato nei tempi e modi, come da deliberazione n. 192 del 10 luglio 1989, constatato che:

- la proposta progettuale individua nel complesso una rete organica e completa di percorsi, caratterizzati dalla necessaria continuità dei collegamenti fra le diverse sub-aree e nei confronti delle aree urbane al contorno;
  - il complesso degli itinerari risulta integrativo e non in contraddizione con lo schema fondamentale individuato dal Piano Trasporti del Comune di Milano;
  - le indicazioni esemplificative e la metodologia d'intervento proposta si adeguano alla realtà del territorio, meglio definendo nel contempo l'ambiente urbano;
  - il risultato complessivo configura la possibilità concreta di realizzare in tempi medi un vero e proprio sistema completo di itinerari ciclabili per un significativo settore della città, con funzioni di collegamento e trasporto fra le aree residenziali e i servizi di interesse collettivo e nel contempo realizza una significativa proposta di turismo urbano fra i grandi parchi cittadini del settore ovest,
- ritiene che il progetto stesso risponde adeguatamente all'iniziativa proposta da codesto Consiglio.

Ciò premesso si propone che codesto Consiglio medesimo

## DELIBERI

- di approvare e di fare proprio il progetto indicato in relazione che fa parte integrante della presente delibera e di invitare l'Amministrazione Comunale a considerarlo nel concreto come base progettuale da proporre ai diversi Settori competenti e specializzati per l'attuazione esecutiva del progetto quali: urbanistica, lavori pubblici, ecologia e ambiente, edilizia popolare, disponendo nel contempo gli strumenti e i mezzi per un'attuazione concertata e per gradi dell'intero programma;
- che la Presidenza del Consiglio di Circoscrizione 19 sia impegnata per organizzare, d'accordo con il Settore Decentramento, una manifestazione finalizzata a divulgare e dibattere il progetto di fattibilità per gli itinerari ciclabili zonali mediante un'esposizione degli elaborati e una pubblica assemblea.

COMUNE DI MILANO  
ZONA 19

# STUDIO RETE CICLOPEDONALE DI ZONA

PLANIMETRIA 1:10.000

## LEGENDA

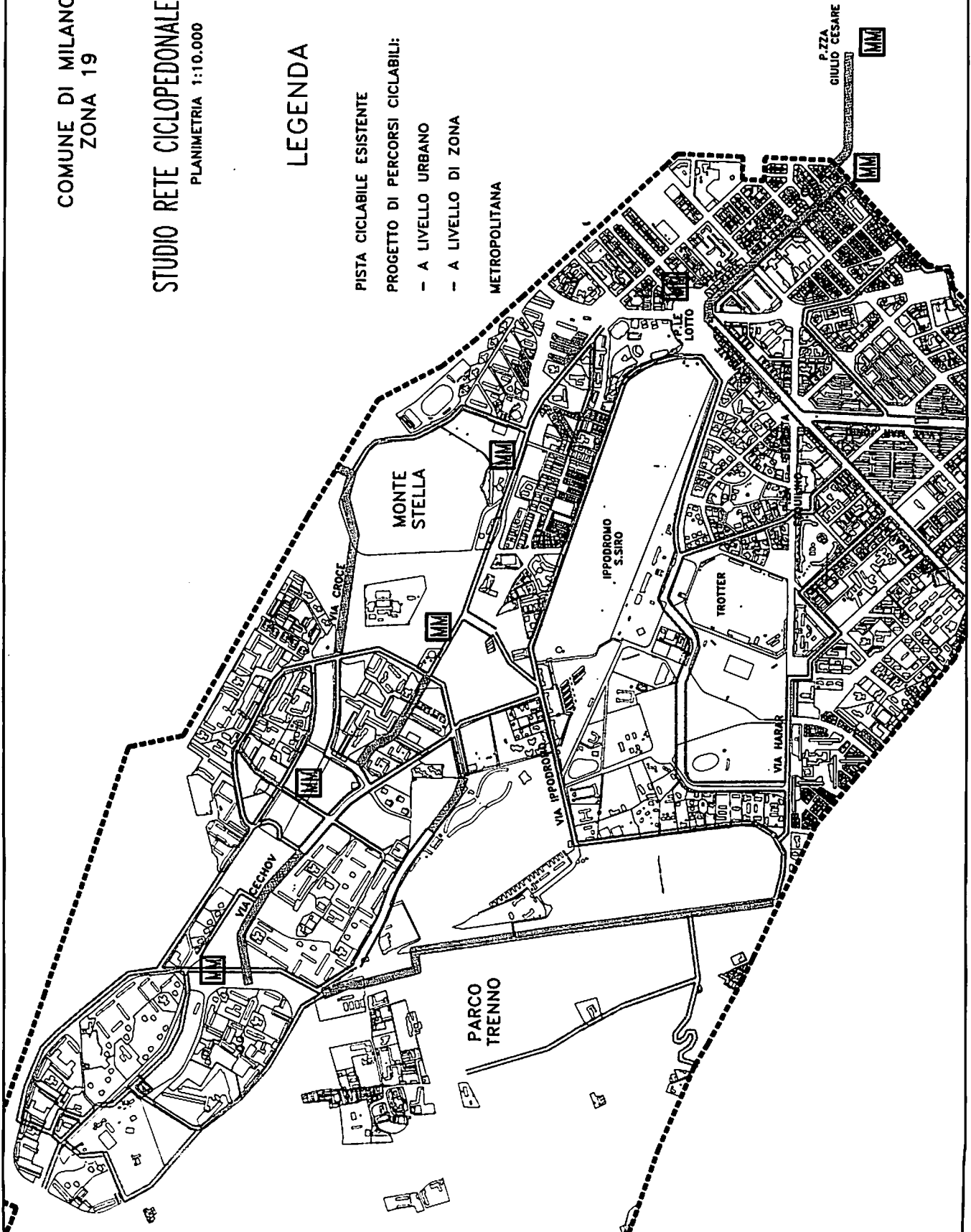
PISTA CICLABILE ESISTENTE

PROGETTO DI PERCORSI CICLABILI:

- A LIVELLO URBANO

- A LIVELLO DI ZONA

METROPOLITANA





# Itinerari ciclabili a Milano. Stato di attuazione e previsioni a breve e medio termine <sup>1</sup>

di *Elisabetta Capucci* <sup>2</sup>

## Premessa

Le piste ciclabili sinora realizzate a Milano, pur contenute come sviluppo complessivo e spesso frammentarie, trovano preciso riferimento nel piano di fattibilità prodotto nell'ambito del piano dei trasporti.

## Criteri

Con riferimento ai criteri che ne hanno determinato la realizzazione esse possono sommariamente essere suddivise secondo due classificazioni: come interventi accessori ad altri di più vasto respiro e che di fatto realizzano tratti di sviluppo spesso molto contenuto, di itinerari ciclabili previsti; e/o come interventi, prodotti da scelte specifiche dell'Amministrazione, costituiti da itinerari ciclabili compiuti, quindi realizzati sulla scorta di progetti.

Entrambe le metodologie che hanno caratterizzato la scelta hanno comunque prodotto sempre una struttura geometricamente definita e tendenzialmente protetta.

## Obiettivi

L'obiettivo primario, nella realtà milanese, è costantemente identificabile con funzioni connesse con la mobilità: la pista ciclabile considerata supporto di un modo alternativo per muoversi nel tessuto urbano.

Il piano di riferimento (1979/80), infatti, è stato formulato nell'ottica del piano dei trasporti, sulla base di rilevamenti dello stato di fatto (spostamenti reali sulle due ruote), della domanda, dell'indagine origine-destinazione per motivi di studio e di lavoro e della individuazione dei luoghi e punti di interesse alla scala del mezzo e dell'utenza: scuole medie, superiori, università; fermate del trasporto pubblico per la corrispondenza; edifici pubblici e luoghi attrattivi per motivi di lavoro, culturali, svago, shopping, sport, ecc.

## Stato di fatto

Lo stato attuale delle piste è rappresentato da due itinerari compiuti entrambi dello sviluppo di circa m 6000: la pista ciclabile Lotto-Olona che corre lungo via Monte Rosa, piazza Amendola, viale Ezio, viale Belisario, via Luca Della Robbia, via Panzini, via Pallavicino, via Cherubini, via Cimarosa, via Dezza, Parco Solari, via Modestino, via Olona; la pista «Martesana» che prendendo inizio dal Parco Lambro, attraverso via Cazzaniga, via Giulietti, il sottopasso di via Palmanova, via Palmanova, via Padova e la strada Alzaia Naviglio della Martesana giunge sino a via Melchiorre Gioia in località «Cassina de'

<sup>1</sup> Presentato nell'ambito di Velocity. Fiera di Milano 18-22 novembre 1991.

<sup>2</sup> Gruppo tecnico integrato per le piste ciclabili del Comune di Milano.

Pomm». Le due piste svolgono funzioni prevalentemente legate alla mobilità urbana.

Un terzo itinerario è stato realizzato al quartiere Gallaratese lungo un anello di circa m 11.000 di sviluppo; il tracciato, pur presentando ancora interruzioni dovute a motivi tecnici e temporanei, definisce la struttura portante dei futuri previsti percorsi locali, struttura che dovrà peraltro essere collegata con il sistema urbano principale. Agli itinerari suddetti si aggiungono gli interventi episodici distribuiti sul territorio, rappresentati dalle anticipazioni rese possibili grazie ad altri interventi di diverso impegno e di più consistente peso economico funzionalmente compatibili quali: l'edificazione di nuovi quartieri, la ristrutturazione di sedi stradali; la realizzazione di campi gioco o di spazi a verde; il superamento di infrastrutture invalicabili. Dette opere minori hanno portato alla realizzazione di tratti di piste di limitato sviluppo e, pur rappresentando un vantaggio sotto l'aspetto economico, non producono, allo stato attuale, alcun contributo sotto l'aspetto funzionale. Va tuttavia chiarito che alcune di tali anticipazioni, soprattutto nelle periferie urbane, se opportunamente integrate con interventi «ad hoc», possono individuare itinerari compiuti del sistema portante (in parallelo a via Dei Missaglia; in adiacenza alla Nuova Comasina ecc.).

Le opere puntuali realizzate per consentire il superamento di strade a forte volume di traffico o di tracciati ferroviari, comprendenti sempre il percorso pedonale, quali la passerella ciclopedonale di viale Forlanini, il sottopasso ciclopedonale alle FS collegante le via Marescalchi e Tucidide, e alle FNM. di via Dora Baltea risultano tuttavia convenienti e utili in quanto realizzano collegamenti mancanti anche se di fatto non portano un contributo significativo al sistema delle piste ciclabili.

Il processo che ha portato alla realizzazione degli itinerari sopra citati si è sviluppato nel tempo, sia pure lentamente a partire dal 1980, attraverso piani stralcio illustranti gli interventi ritenuti prioritari, finalizzati alla messa a punto di un sistema portante in grado di rispondere sia alla domanda di mobilità che via via si è andata definendo, anche sulla spinta dei provvedimenti restrittivi adottati dall'amministrazione in materia di disciplina della circolazione a protezione del trasporto pubblico, primo fra tutti la chiusura al mezzo privato del centro storico (pista Lotto-Olona), sia alla domanda di mobilità alternativa sollecitata dalla spinta ambientalista, intesa come contenimento dell'inquinamento o come recupero di valori culturali e storici (Martesana).

### Difficoltà

Le obiettive difficoltà determinate dall'inserimento nel tessuto urbano di una struttura debole, quale è la pista ciclabile lungo sedi stradali di fatto già compromesse da un cattivo o quanto meno scorretto uso e, non ultimo, il costo elevato delle opere necessarie per definire e proteggere i percorsi hanno reso lento il processo di attuazione del sistema portante già previsto.

### Previsioni

Allo stato attuale, pertanto, è stato messo a punto un piano finalizzato a realizzare una sorta di telaio portante essenziale di riferimento sul quale costruire e «agganciare» la rete primaria e i sottosistemi diffusi a livello zonale.

Nell'ottica di utilizzare al massimo quanto già realizzato, che rappresenta di fatto una risorsa non ancora pienamente sfruttata, e al fine di innescare l'abitudine all'uso diffuso del mezzo individuale alternativo, sono state individuate priorità che definiscono gli interventi secondo sequenze in grado di costruire la rete per aggiunte successive, attivando rami e itinerari sempre connessi al sistema già in funzione.

### Schema di riferimento

Lo schema a regime in sintesi è rappresentato da una maglia portante costituita da itinerari previsti lungo le principali direttrici di collegamento tra le periferie e il centro storico e da itinerari tangenziali e trasversali di connessione e di distribuzione.

### Priorità

Le sequenze previste determinano nell'ordine la realizzazione degli itinerari:

– da «Cassina de' Pomm» (Melchiorre Gioia) alla direttrice per Sesto San Giovanni (viale Zara-F. Testi) attraverso via Melchiorre Gioia, via Cagliero, via Commandini, piazza Istria, viale Zara, viale F. Testi, Parco nord, hinterland, con variante attraverso il quartiere Ca' Granda Nord.

Il progetto in fase di appalto, previsto in connessione diretta con la pista ciclabile dal parco Lambro a «Cassina di Pomm», esistente attiva un percorso dello sviluppo complessivo di m 15.000 circa, svolge la duplice funzione di itinerario destinato ad accogliere e favorire gli spostamenti per motivi di studio, di lavoro e operativi e gli spostamenti propri del tempo libero. Attraverso il tessuto fortemente urbanizzato, infatti, tocca punti e località di interesse cittadino, (fermate del trasporto pubblico, edifici scolastici, ecc.) e collega fra loro le grandi aree a verde del parco Lambro, del parco Martesana e del parco nord.

– Da «Cassina de' Pomm» al quartiere Gallaratese con variante di collegamento in via Pallavicino alla pista Lotto-Olona, attraverso via Melchiorre Gioia, ponte delle Gabelle, via San Marco, via Ancona, la zona Brera-Piccolo Teatro, parco Sempione, corso Sempione, via Alberti, piazzale Accursio, via Papa, viale De Gasperi, e la passerella pedonale di viale De Gasperi: la variante da corso Sempione percorre via Massena e via Pallavicino.

Il progetto di massima proposto e approvato nel febbraio 1990 è stato ora studiato nel dettaglio per l'esecutivo.

La connessione diretta con le piste ciclabili esistenti e con le piste di prossima costruzione attiva un itinerario dello sviluppo complessivo di m 32.000 circa.

Di fatto attiva la rete essenziale di supporto nella fascia nord cittadina, da est a ovest e favorisce l'accesso al centro storico.

Come il precedente presenta le caratteristiche di percorso destinato a favorire la mobilità di tipo urbano e gli spostamenti per il tempo libero e lo svago; l'attacco al centro storico, inoltre, rende il complesso delle infrastrutture più rispondente alla domanda.

Nell'ottica della mobilità cittadina lo schema complessivo che ne deriva acquista maggiore organicità, in quanto mette in relazione molteplici punti di interesse tra i quali risultano particolarmente efficaci i contatti con le linee di trasporto pubblico.

– Lungo l'Alzaia del naviglio della Martesana fino al confine comunale, attraverso via Idro, l'intervento, coordinato con le previsioni dei comuni contermini e dell'hinterland, può seguire tutto il percorso del Naviglio; nell'ottica milanese il tratto innesca un uso privilegiato per gli spostamenti per svago e tempo libero, mentre nel contesto extra-cittadino l'itinerario è destinato soprattutto agli spostamenti operativi.

Il tratto in territorio comunale incrementa la rete di circa m 1.300 per un totale di m 33.300 circa.

– Dal parco Solari, pista Lotto-Olona, al confine comunale lungo l'Alzaia del Naviglio Grande; l'itinerario, che presenta difficoltà nel tratto più interno adiacente le FS, tratto fondamentale per l'«aggancio» alla rete portante, attiva complessivamente m 39.000 circa di piste ciclabili.

Svolge tutte le funzioni già individuate per i percorsi cittadini e risulta di fatto coerente e favorevole all'operazione di recupero ambientale del sistema dei navigli milanesi.

– Da Cascina Gobba al ponte delle Gabelle con prolungamento verso l'hinterland lungo la sede dismessata delle linee tramviarie dell'Adda (progetto già coordinato dall'Amministrazione Provinciale), attraverso via Palmanova, piazzale Loreto, via Mascagni e i Bastioni di porta Venezia si allaccia alla rete del ponte delle Gabelle, attivando complessivamente m 48.000 circa di itinerari ciclabili.

Le funzioni svolte sono principalmente riferite alla mobilità urbana, anche nel tratto esterno.

– Da piazza Argentina alla stazione FS di porta Genova attraverso il sistema dei viali alberati: via Monteverdi, via Eustachi, via Castel Morrone, via Fratelli Bronzetti, via Cadore, via Piacenza, parco Ravizza, via Tabacchi, via Pavia, Alzaia Naviglio Pavese, raggiunge la stazione di porta Genova.

Grazie ai punti di attacco con il sistema portante in piazza Argentina e alla stazione di porta Genova attiva una rete integrata di m 66.000 circa spostando il baricentro dell'insieme verso i settori est e sud cittadini.

Agli obiettivi perseguiti, propri della domanda di mobilità urbana, aggiunge una forte valenza sotto l'aspetto del recupero ambientale.

Il progetto già proposto nel 1986 ed elaborato successivamente nei dettagli, infatti, interessando il sistema dei grandi viali tipicamente milanesi che presentano ampi marciapiedi piantumati con *deltis australis*, concorre a impedire l'uso scorretto delle fasce pedonali, ora percorse dal traffico parassitario generato dalla sosta abusiva, recupera i marciapiedi alle proprie funzioni e riordina la sosta con la disposizione degli stalli a pettine lungo i due lati della carreggiata.

– Dalla località Ortica a corso Europa con variante per Città Studi sino alla pista di via Palmanova, attraverso via Tucidide, via Marescalchi, viale Argonne, corso Plebisciti, corso Indipendenza, corso Concordia, viale Bianca Maria, via Mascagni, via Borgogna,

corso Europa, raggiunge il centro storico; grazie al percorso di Città Studi si allaccia in piazza Sire Raul alla rete di base attivando così ulteriori m 5.000 circa che portano il bilancio complessivo a m 71.000 circa.

La proposta attiva e inserisce nel sistema i tratti già anticipati in viale Argonne e il sottopasso ciclopedonale, alle RS di via Tucidide, introduce quale elemento nuovo un collegamento a livello di rete integrata con le zone universitarie (Città Studi e centro storico).

– Dalla SP 114 Baggio-Castelletto (via Cusago) alla pista Lotto-Olona attraverso via Cusago, via Mosca, via Zurigo, via Berna, via Legioni Romane, viale Caterina da Forlì, piazza Tripoli, via Roncaglia, raggiunge in via Dezza la pista Lotto-Olona esistente.

Amplia la rete complessiva raggiungendo lo sviluppo totale di m 82.000 circa; presenta le caratteristiche tipologiche e funzionali dell'itinerario urbano.

L'estremità alla periferia risulta coerente e coordinata con la proposta messa a punto dall'Amministrazione Provinciale, che, attraversando i comuni dell'hinterland, individua un itinerario diretto al parco del Ticino.

– Da piazzale Medaglie d'Oro a Rogoredo con possibilità di collegamento al centro storico e alla zona di Taliedo, attraverso corso Lodi, piazzale Corvetto, via Marocchetti, via Cassinis, via Rogoredo, il tratto dismesso di via Toledo e via Salomone, definisce un collegamento tra gli agglomerati periferici di Rogoredo, Morsenchio, Taliedo e la rete ciclabile principale e attraverso di essa consente una relazione diretta con le strutture e i servizi cittadini.

Il complesso delle piste così realizzato porta allo sviluppo complessivo dell'offerta a m 93.000 circa.

– Dal sottopasso alle FNM di via Dora Baltea, opera anticipata, alla pista Martesana-F. Testi (in fase di appalto) attraverso viale Rubicone, viale E. Fermi (fasce laterali di rispetto), via Monzambano e via Siderno fino a viale Suzzani; realizza, con le caratteristiche dell'infrastruttura urbana, il collegamento tra i quartieri periferici in località Comasina e Niguarda e il tessuto fortemente urbanizzato; attiva un tratto di pista già realizzato in parallelo a viale E. Fermi, porta lo schema di rete a uno sviluppo complessivo di m 97.000 circa di piste ciclabili.

La maglia portante così definita, per la quale si ipotizzano tempi di realizzazione a medio termine, verrà a costituire il telaio sul quale poggiare e dal quale derivare i successivi interventi della rete di distribuzione *interquartierale* e di diffusione e *raccolta a livello zonale*.

Questa seconda categoria di interventi, tuttavia, non è da intendersi come fase successiva, quindi in sequenza temporale rispetto alle priorità evidenziate per la rete primaria; risulta infatti evidente che la scala dell'ambito di riferimento suggerisce obiettivi di livello zonale, perseguibili anche autonomamente, identificabili con nuovi bacini di utenza da collegare al sistema principale.

In questa direzione si orientano le iniziative di alcune zone di decentramento che hanno messo a punto sistemi di piste inserite razionalmente nel proprio tessuto, finalizzate sia a rispondere alla domanda di spostamento interna sia alla domanda di collegamento con la «città».

Le proposte formulate dalle Zone 19, 10, 11 sviluppano una rete locale capace di servire aree consistenti, di rendere accessibili alle due ruote luoghi e punti di interesse locale e, attraverso gli attacchi alla rete cittadina portante, di favorire le relazioni operative di interesse extrazonale.

Milano, novembre 1991