

DOCUMENTO DI INDIRIZZO PER LO SVILUPPO DELLA MOBILITA'DOLCE SUL TERRITORIO DEL COMUNE DI ROZZANO

Assessorato alla Viabilità, Mobilità e Trasporti



Maggio 2021

AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI ROZZANO

SINDACO
GIOVANNI FERRETTI DE LUCA

ASSESSORE ALL'URBANISTICA AI LAVORI PUBBLICI, ALLA VIABILITÀ, MOBILITÀ E TRASPORTI
ARCH. DENIS ZANABONI

DIREZIONE FINANZIARIA E PARTECIPATE – P.L.

IL DIRIGENTE DOTT. MASSIMO PIZZARELLI

IL RESPONSABILE - COMANDANTE DELLA POLIZIA LOCALE DOTT.SSA SAMANTA ZACCONI

UFFICIO VIABILITÀ MOBILITÀ E TRASPORTI – ISTRUTTORE TECNICO ARCH. MAURO PAVESE

COLLABORAZIONE UFFICIO URBANISTICA – ARCH. MONICA PAVERI

FIAB FEDERAZIONE ITALIANA AMBIENTE E BICICLETTA

Dott. Claudio DOLENTE

Ing. Davide DOLENTE

Sommario

INTRODUZIONE

CULTURA ED EDUCAZIONE ALLA MOBILITA' DOLCE (FIAB - CLAUDIO DOLENTE)

QUADRO DI RIFERIMENTO SOVRALocale E LOCALE

IL SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

IL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA

PERCORSI E PISTE CICLABILI PRESENTI SUL TERRITORIO

INDIVIDUAZIONE DEI PUNTI DI CICLOPOSTEGGIO PRESENTI SUL TERRITORIO

LE NUOVE LINEE "BICIPOLITANE"

I NUOVI PERCORSI CICLABILI URBANI "CYCLE STRIPE"

LE NUOVE "ZONE 30"

I PERCORSI AGRICOLI NEL RETICOLO IDRICO

I COSTI PREVISTI

INTRODUZIONE

Le attuali condizioni climatiche ed ambientali del pianeta, della salute pubblica e la diffusione ormai generalizzata di condizioni di inquinamento atmosferico, impongono certamente un cambio di passo da parte di tutti, verso la transizione ecologica, nella direzione di una maggiore tutela dell'ambiente e della salute pubblica.

La necessità di indirizzare la società verso modelli di trasporto meno inquinanti e la consapevolezza di intervenire allo scopo di rendere più vivibili le nostre città, consente l'apertura di prospettive e scenari sino ad ora inediti.

Contestualmente all'emanazione di nuove leggi europee e nazionali che tratteggiano azioni volte alla sperimentazione di nuove forme di approvvigionamento energetico e di mobilità e trasporto, vengono promosse alcune modalità, precedentemente trascurate, che oggi rivestono un ruolo fondamentale nel quadro odierno.

In questo quadro, si inserisce a pieno titolo, la diffusione dell'utilizzo di cicli in genere, biciclette, biciclette a pedalata assistita, cargo-bike e monopattini elettrici, ma anche pensiamo alle carrozzine per disabili e/o anziani, il cui utilizzo torna ad essere rilevante su percorsi viabilistici stradali, e contemplato anche dai vari regolamenti e codici stradali.

Al fine di favorire ed incentivare il più possibile la cultura ambientale, attraverso la fruizione da parte della cittadinanza di queste forme di mobilità attiva, l'Amministrazione comunale di Rozzano, ha elaborato il "Documento di indirizzo per lo sviluppo della Mobilità Dolce sul territorio del Comune di Rozzano", da attuare nei prossimi anni sul territorio; tale documento verrà recepito dai futuri strumenti urbanistici attualmente in fase di redazione come il prossimo PGT ed il PGU. Prevede, la definizione di nuovi tragitti e percorsi ciclabili cittadini e la formazione di nuovi collegamenti che abbiano la funzione di connettere in modo organico tutte le frazioni e tutte le funzioni del territorio, tenendo in considerazione anche le componenti ambientali naturali e storiche dello stesso. E' un progetto, la cui realizzazione, assumerà valenza sociale in quanto rivolto a tutte le classi di età ed a tutte le categorie di cittadini.

Questa nuova infrastruttura ciclabile, porterà ad un incremento sul nostro territorio di circa 40 chilometri lineari di piste percorribili in tutta sicurezza e tranquillità.

Un modo inequivocabile, per incentivare e far crescere la pratica ciclistica, come modello diffuso, per lo spostamento di persone e cose, per favorire il benessere delle persone, rivalutare il territorio, aumentare le interazioni sociali, dare impulso alle attività economiche locali e favorire il controllo e la tutela del territorio.

CULTURA ED EDUCAZIONE ALLA MOBILITA' DOLCE (FIAB - CLAUDIO DOLENTE)

Il miglioramento della qualità della vita è uno degli obiettivi che l'amministrazione pubblica, per definizione, deve contribuire a raggiungere.

Sicurezza, socialità, benessere sono elementi che migliorano la nostra vita, così come Salute, sicurezza economica e abitare in un posto gradevole, semplice e accessibile aumenta la felicità dei cittadini.

Il periodo di pandemia che ancora stiamo affrontando ha, da una parte, sospeso alcuni interventi infrastrutturali mentre, dall'altra, ha dato una forte accelerata ad interventi spot, che dovrebbero ora diventare sistemici e integrati nel tessuto urbano Comunale e della Città Metropolitana di cui Rozzano fa parte.

L'impulso che la mobilità dolce ha ricevuto si sta ora riverberando anche sul nostro territorio, sviluppando ulteriormente le infrastrutture esistenti; mobilità dolce che sarebbe meglio declinare in mobilità attiva e poi in modalità intermodale.

Creare le condizioni che possano stimolare naturalmente l'utilizzo della mobilità attiva avrà notevoli vantaggi anche per chi continuerà, per scelta o per necessità, ad utilizzare l'autovettura privata.

Normalmente si pensa che la creazione sia di piste ciclabili in sede propria sia il principale (se non l'unico) modo per favorire la mobilità dolce, e l'unico modo per farlo in sicurezza.

Non è così, per fortuna. La mobilità dolce per essere sicura deve godere certamente di accorgimenti normativi e strutturali ma, principalmente, deve essere diffusa (concetto conosciuto come "safety in numbers"). Nei centri urbani, dove la presenza di persone a piedi e in bici, monopattino e simili è preponderante, ci si aspetta che il ruolo degli automobilisti sia quello di ospiti. Ad aumentare la prudenza necessaria a chi guida una automobile è proprio la presenza diffusa degli utenti cosiddetti "deboli", che in città non sono altro che gli utenti "standard."

Per favorire la mobilità attiva, ci sono due grandi bisogni da considerare che gli utenti sentono. La soddisfazione di questi bisogni determinerà il successo degli interventi che si realizzeranno:

1. spostamenti lunghi e rapidi
2. spostamenti di prossimità

1. Nella prima categoria tipicamente ci sono gli studenti, i lavoratori che utilizzano la bicicletta (muscolare o assistita), i monopattini o altri mezzi alternativi all'automobile (cargo-bike, pattini, ...) in modo regolare e per spostamenti medio-lunghi. Raggiungono la scuola superiore o l'Università, oppure raggiungono il posto di lavoro o per altre esigenze personali o a favore della comunità (le consegne di pacchi utilizzando cargo-bike, per esempio).

Per questi utenti la creazione di corsie previste dal recente aggiornamento del codice della strada sarà molto utile: le corsie potranno essere realizzate con segnaletica orizzontale velocemente e in modo economico. Gli automobilisti saranno indotti a considerare la presenza sulla strada di utenti più deboli adeguando di conseguenza la loro velocità e riducendo quindi i rischi sia per loro stessi sia per gli altri utenti della strada.

Raggiungere la destinazione finale o la fermata del trasporto pubblico sarà più sicuro, aumenteranno gli utilizzatori di mezzi di trasporto alternativi e si ridurrà il traffico automobilistico. Questo ovviamente va a favore, anche, delle persone che non saranno in condizione di utilizzare dei mezzi di trasporto alternativo all'automobile privata.

2. Gli spostamenti di prossimità comprendono, ad esempio, accompagnare i figli a scuola, andare a fare la spesa quotidiana, andare a bere un caffè o andare a trovare un amico, raggiungere il Centro

Anziani o gli orti, e presuppongono esigenze diverse. Spesso il tragitto è breve e rimane all'interno del centro abitato. In questa situazione non esiste il bisogno di creare corsie riservate. Le strade già di per sé rappresentano delle corsie utilizzabili dalle biciclette. Nelle aree urbane, soprattutto in prossimità di scuole o di parchi gioco, la velocità degli automezzi dovrà essere limitata, proprio perché le strade in ambito urbano si prestano molto di più ad essere utilizzate da persone che camminano o vanno in bici, invece che da persone alla guida di mezzi motorizzati. L'istituzione delle "aree 30" con precedenza ciclabile sarà un deterrente naturale per quegli automobilisti che guidano a velocità inopportune e potenzialmente pericolose anche per i pedoni sui marciapiedi. Abbiamo tutti, infatti, notizie di incidenti durante i quali la persona al volante perde il controllo dell'automezzo invadendo i marciapiedi e/o sfondando le vetrine dei negozi.

Istituendo le zone 30, magari integrando con interventi architettonici di moderazione del traffico, si proteggeranno e incentiveranno gli utilizzatori di mezzi alternativi all'automobile privata, aumentando la loro (e non solo) sicurezza.

Entrambe le tipologie di interventi suesposti hanno un ulteriore vantaggio: aumentano il controllo sociale del territorio.

Maggiore è il numero delle persone che si muove a piedi e comunque non in automobile, maggiore è la probabilità che atti contro il decoro urbano e micro-criminalità siano evitati. Il controllo sociale, infatti, aumenta la sicurezza sul territorio.

Ovviamente anche altri saranno i vantaggi: miglioramento della salute, minor traffico e migliore qualità dell'aria, miglioramento del decoro urbano, vantaggi certamente non meno importanti dei precedenti.

QUADRO DI RIFERIMENTO SOVRALocale E LOCALE

La città di Rozzano è parte di un ampio sistema territoriale metropolitano regionale, saldamente ancorato alle dinamiche del capoluogo regionale, tale da rendere sfruttabile al massimo livello la connettività già garantita dall'elevato livello di accessibilità territoriale.

Il policentrismo rappresenta una caratteristica del sistema insediativo di tutto il territorio del sud milanese nell'ambito del quale, necessariamente, devono essere rafforzate tutte le centralità esistenti e quelle future.

Di grande importanza a livello territoriale, sono i tre sistemi lineari storici del sud milanese; il Naviglio Grande, il Naviglio Pavese e la (ex S.S.) S.P. n. 35 dei Giovi, poste sotto la tutela del Piano Paesaggistico del PTR e del piano Territoriale d'Area Navigli Lombardi, sia dal punto di vista della loro fruibilità ambientale che dal punto di vista paesaggistico; la centralità di questi sistemi lineari, nella rigenerazione urbanistica e paesaggistica dei territori, rappresenta una chiara linea guida nelle azioni da intraprendere.

Tutti gli elementi del paesaggio presenti, in grado di arricchire le unità territoriali e la saldatura del rapporto tra l'edificato consolidato e lo spazio rimanente devono essere mantenuti e valorizzati, come pure i corsi d'acqua ed i corridoi ecologici provinciali, devono concorrere a definire le strategie di riorganizzazione infrastrutturale, ambientale ed insediative determinate dalla Regione Lombardia.

Essendo la città di Rozzano indissolubilmente legata allo sviluppo dell'assetto policentrico metropolitano milanese, anche la riorganizzazione della mobilità ciclopedonale, riveste un ruolo di primaria importanza, nel quadro sovralocale di riferimento e contribuisce in modo fondamentale, a preservare ed a salvaguardare il paesaggio storico rurale e della pratica colturale, dei parchi, degli spazi aperti e tal volta inutilizzati; come pure la fruibilità e la godibilità dei paesaggi ineditati ancora visibilmente presenti e qualificanti del sistema metropolitano sud milanese.

Dal punto di vista connettivo, la S.P. n. 35 dei Giovi, è il tracciato viabilistico che collega Genova al Canton Ticino, in Svizzera. Nel tratto che attraversa il Comune di Rozzano, tale infrastruttura viabilistica è affiancata dal corso del Naviglio Pavese che ne rafforza e valorizza la vocazione sistemica; la definisce a livello di sistema, già a partire dai primi anni di sviluppo urbano, anche se, è stato intrapreso il tentativo di spostare il baricentro urbano progressivamente da est ad ovest, proprio là dove corre la parallela Via dei Missaglia, maggiormente attrezzata e connessa tramite servizi di trasporto pubblico al capoluogo lombardo e di conseguenza più adatta ad accogliere determinate funzioni urbane.

Ad oggi la S.P. n. 35, rimane un'arteria a grande volume di traffico in stretta dipendenza dei flussi della Tangenziale Ovest, con la funzione di smistare parte di quelli pendolari e parte di quelli di puro attraversamento; tale sistema, entra in crisi quotidianamente, negli orari di punta, sia in fase di immissione che in assorbimento del traffico, essendo stretto contatto con lo svincolo della Tangenziale Ovest che smista i veicoli proprio sull'asta che affianca il Naviglio Pavese.

Il territorio di Rozzano, è costituito da cinque distinti agglomerati urbani che definiscono le frazioni: Rozzano Centro - Cassino Scanasio, Valleambrosia, Quinto de Stampi, Ponteseosto e Rozzano Vecchio; tali frazioni hanno trovato, nel tempo, un loro assetto, tramite un sistema costituito da assi viabilistici di collegamento.

Il recente adeguamento mediante la realizzazione di un sistema di rotatorie a raso, rende il tratto della S.P. n. 35 di attraversamento del Comune di Rozzano, certamente più agevole dal punto di vista della messa in sicurezza, ma non dal punto di vista dell'adeguamento funzionale; gli accodamenti nelle ore di punta mattutine e pomeridiane, in particolare nella rotatoria di Milanofiori all'intersezione con V.le monte Amiata, ancora oggi, fanno entrare in crisi alcuni settori di viabilità. Flussi che a loro volta, inseriti nelle tangenziali, trovano una nuova strozzatura nel sistema di immissione su cui si attestano i veicoli che scambiano dal sistema autostradale dell'A7 / Tangenziale Ovest.

Il tratto di S.P. n. 35 e tutto il sistema di accessibilità alla tangenziale, è stato ricalibrato per mezzo di interventi di recente realizzazione quali: il capolinea della MM2 di Assago ed il nuovo svincolo della Tangenziale Ovest realizzato nella frazione di Quinto de Stampi che, ultimamente adeguato per consentire l'accesso in tangenziale, anche per i veicoli provenienti dalla Via Manzoni e dalla frazione di Ponteseosto.

Tra le ipotesi riportate negli strumenti e nei Piani sovracomunali, vi è quella di valorizzare il territorio compreso tra il Naviglio Pavese ed il corso del colatore Lambro meridionale, tramite il ripristino ambientale del Fiume Lambro, della sua struttura irrigua ed il recupero paesistico delle aree di pertinenza fluviale;

inoltre viene prevista la graduale e progressiva qualificazione ambientale con la creazione di spazi a verde attrezzato fruibile per connettere il verde urbano presente.

Le aree a Parco del Comune di Rozzano, sono di estensione relativamente limitata in rapporto al territorio ma, costituiscono un grande valore per la costruzione della rete delle infrastrutture verdi e dei corridoi ecologici e del rapporto tra ambiente urbano e paesaggio agrario e naturale.

Più a Nord del comparto, tutte le aree naturali che separano Rozzano da Milano e le aree della fascia fluviale del Lambro che penetrano nella città, costituiscono un margine di rilevante valore ambientale già considerato anche nel progetto di Metrobosco. Più a sud troviamo il Parco urbano 2 che, con il Parco delle rogge, che si sviluppa sino a Basiglio, costituisce un territorio di grande valore naturalistico che, al di là della S.P. n. 35 e del Naviglio, verso nord ovest, lambisce il margine della futura Città nuova.

Nell'ambito delle centralità metropolitane, troviamo, a livello di sistema relazionale, tre veri e propri poli attrattori, in grado questi, di catalizzare flussi di rilevante dimensione provenienti dall'intero territorio milanese. Sono: il grande polo terziario di Milanofiori, il centro commerciale del Fiordaliso ed il polo sanitario dell'Istituto Clinico Humanitas.

Tali grandi poli attrattori sono ancorati ai flussi delle direttrici longitudinali della S.P. n. 35 dei giovi e di Via Manzoni, ovvero il prolungamento della Via dei Missaglia; tali direttrici consentono un diretto aggancio al sistema delle tangenziali rendendo tali centralità sovra locali direttamente accessibili ai flussi metropolitani. Come tutte le grandi polarità sovra locali, la Città di Rozzano si trova a dover gestire la notevole mole di attrattività e visibilità garantita da tali strutture con bisogni strettamente locali, talvolta conflittuali con le necessità dei flussi non appartenenti alla cittadinanza di Rozzano.

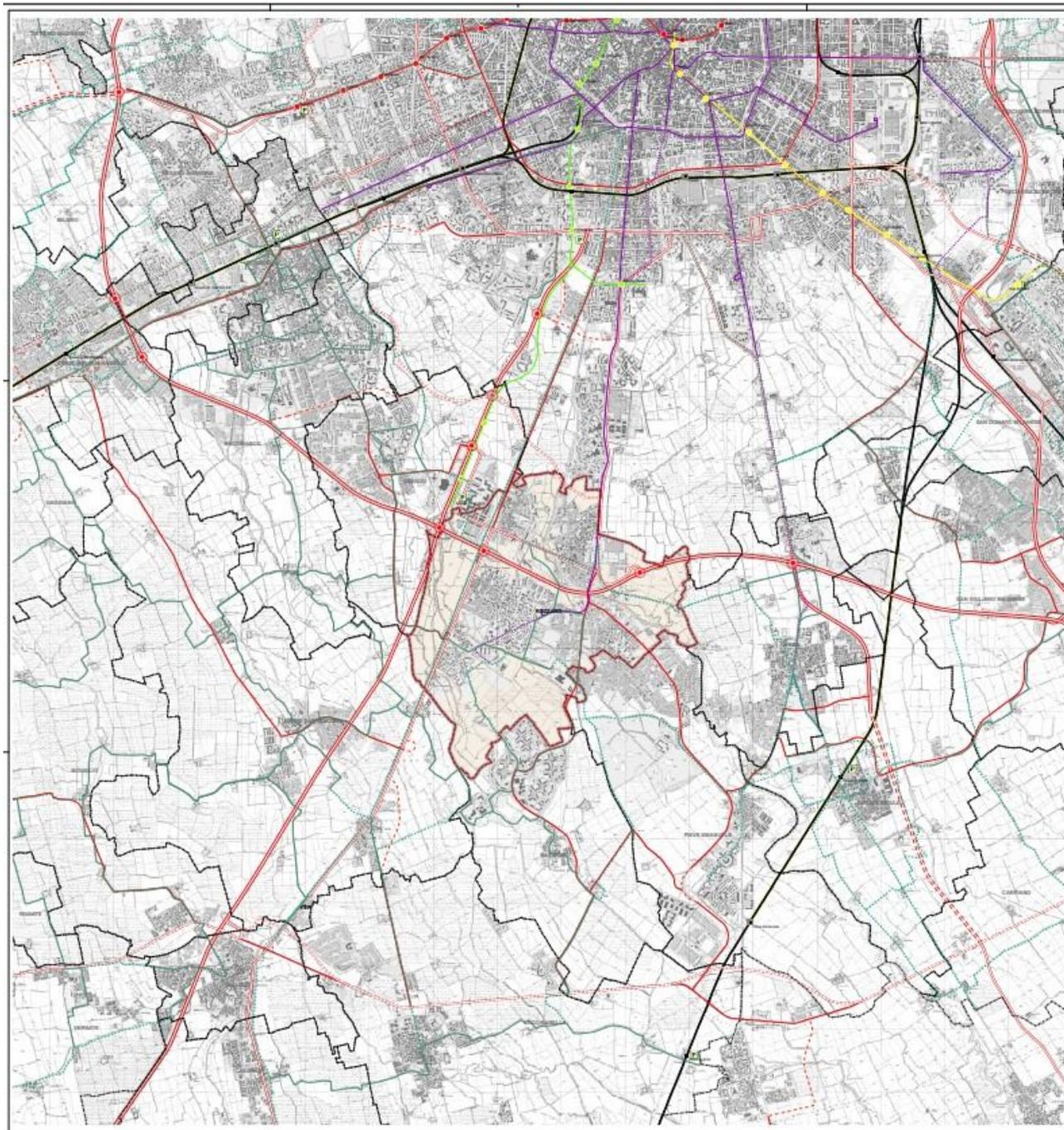
Delle tre centralità presenti in Rozzano è senza dubbio il polo di Milanofiori a determinare il maggior impatto con il sistema della viabilità locale della città, in quanto, il sovradimensionamento del grande quartiere terziario, rispetto alle capacità di assorbimento della viabilità locale, sembra mettere in crisi un intero pezzo di città che si attesta sui nodi della tangenziale.

Molto meno impattanti, ma anche meglio servite, sono le polarità del Fiordaliso e dell'Humanitas, entrambe direttamente attestanti sulla tangenziale ovest; ambedue servite dallo svincolo della tangenziale di Quinto de Stampi, che costituisce un punto importante di accessibilità alla direttrice di via dei Missaglia ad est della città ma anche una valida alternativa al nodo critico della S.P. n. 35, di cui ne sgrava in parte la capacità.

Il centro commerciale Fiordaliso è una centralità commerciale e ricettiva che rappresenta una continuità con l'intero sistema commerciale offerto dalla via dei Missaglia sulla quale, si attestano molte strutture di vendita medie e grandi; essa non svolge però unicamente la funzione commerciale, ma piuttosto anche quella di sistema integrato di shopping e intrattenimento, pensato sia per l'esercizio di prossimità con il centro cittadino, che per la più complessa domanda sovra locale cui, la presente centralità risponde strategicamente proponendo un'offerta diversificata di piccole, medie e grandi strutture di vendita dotate di un ampio set di merceologie accostato all'offerta di ristorazione, spettacolo ed intrattenimento.

Infine, il terzo importante operatore in Rozzano, è rappresentato dall'Istituto Clinico Humanitas che, con un'ampia struttura connessa direttamente allo svincolo della Tangenziale ovest, costituisce una rilevante struttura ospedaliera specialistica accreditata al Servizio Sanitario Nazionale per le attività ambulatoriali e di ricovero.

Essa costituisce un'eccellenza in campo sanitario e nella ricerca è riconosciuta dal Ministero della Salute e dalla Regione Lombardia e confermata dall'elevata capacità delle strutture sanitarie di emergenza nonché dalla localizzazione degli insegnamenti della Facoltà di Medicina e Chirurgia dell'International Medical School, del corso di Laurea in Bio tecnologie e del corso di laurea in Infermieristica dell'Università Statale di Milano.



Schema infrastrutturale sovralocale

IL SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Il sistema del trasporto pubblico locale del Comune di Rozzano, è il sistema più esteso e variegato di tutto il comparto del territorio del sud Milano e garantisce un altissimo livello di accessibilità di connettività ed intermodalità.

Cresciuto e sviluppatosi dalla fine degli anni '50 ad oggi, ha segnato lo sviluppo urbano del territorio ed è stato via via ampliato, in relazione all'istituzione di tutti i servizi pubblici della città ed in relazione all'incremento demografico susseguitosi negli anni.

Il territorio del Comune di Rozzano, come noto, è suddiviso in 5 distinte frazioni, che costituiscono la totalità del territorio e, il compito principale del sistema di trasporto è stato da sempre quello di garantire, da un lato connessione all'interno della città tra le stesse frazioni ed i servizi presenti sul territorio, e di garantire il superamento delle barriere fisiche presenti sul territorio (tangenziale Ovest, Fiume colatore Lambro Meridionale, Naviglio Pavese); tra le funzioni principali del TPL, sicuramente quella garantire i flussi pendolari verso il Capoluogo e verso la Città metropolitana di Milano.

La linea tranviaria n° 15 è la linea di forza storica di collegamento tra Milano P.zza Fontana e l'hinterland sud di Milano. Presente sul territorio dall'inizio degli anni '90, il suo attuale capolinea, a seguito del prolungamento, si è attestato nell'attuale sede di Rozzano Via G. Rossa nel 2018 e costituisce attualmente, il più importante mezzo di trasporto pubblico presente sul territorio. La linea tranviaria, si configura anche come nodo di confluenza del sistema di tutto il trasporto Pubblico Locale; con un'elevata frequenza di corse giornaliere (una corsa ogni 12 - 15 minuti), la metrotranvia assicura i collegamenti in una fascia oraria molto ampia compresa tra le 04,40 e le 02,15.

L'autolinea n° 201, è la linea storica circolante su gomma, interna della città; collega le frazioni di Quinto De Stampi, Valleambrosia, Rozzano Centro e Cassino Scanasio nella fascia oraria compresa tra le 05,30 e le 24,00.

L'autolinea n° 220 è una linea di collegamento intercomunale, connette i comuni di Pieve Emanuele, Locate T. passando dalla frazione di Fizzonasco e le frazioni di Ponte Sesto, Rozzano Centro e, interscambiandosi con il tram 15, collega direttamente l'Istituto Clinico Humanitas e la frazione di Rozzano Ex Capoluogo nella fascia oraria compresa tra le 04,29 e le 01,12.

L'autolinea n° 328 è la linea di collegamento con il terminale della linea M2 della metropolitana di Assago. Proveniente da Locate Triulzi interscambiando con la linea tranviaria n° 15 e passando per Via Roma e V.le Monte Amiata imbocca lo svincolo della Tangenziale in direzione Assago nella fascia oraria compresa tra le 05,13 e le 22,00.

L'autolinea 230 è la linea intercomunale di Basiglio che attraversa il territorio di Rozzano in corrispondenza della Via Manzoni (Istituto Clinico Humanitas), interscambiando con il tram 15 in corrispondenza della Via Grandi (Ed. Domus), prosegue sino a Milano in P.le Abbiategrasso (linea metropolitana M2), nella fascia oraria compresa tra le 6,15 e le 22,00.

Tra le linee del trasporto provinciale che transitano sul territorio del Comune di Rozzano, vi è:

La linea Milano – Pavia (via Binasco) gestita dalla società PMT che transita e ferma sulla S.P. ex S.S. n° 35 dei Giovi in corrispondenza della frazione di Cassino Scanasio, di Via Conca del Naviglio ed in prossimità di Via Garibaldi.

Tra i servizi di trasporto finalizzato presenti:

Navetta di collegamento tra le frazioni ed i cimiteri di Ponte Sesto e di Rozzano Vecchio per cittadini anziani muniti di tesserino di riconoscimento. Effettua servizio: Martedì e Venerdì dalle frazioni di Quinto Stampi, Rozzano Centro e Cassino Scanasio; Orario 8,45 – 12,00 con intensificazione del servizio nella settimana di celebrazione delle festività dei defunti.

Navetta adibita al trasporto scolastico tra le frazioni di Ponte Sesto e Quinto Stampi. Servizio giornaliero tragitto: Via Ariosto/Via Tasso – Via Alfieri – Via Ariosto/Via Buozzi – Via Alighieri/Via Di Vittorio – Scuola Media "Curiel" viale Isonzo. Domande di iscrizione presso il Settore Pubblica Istruzione.

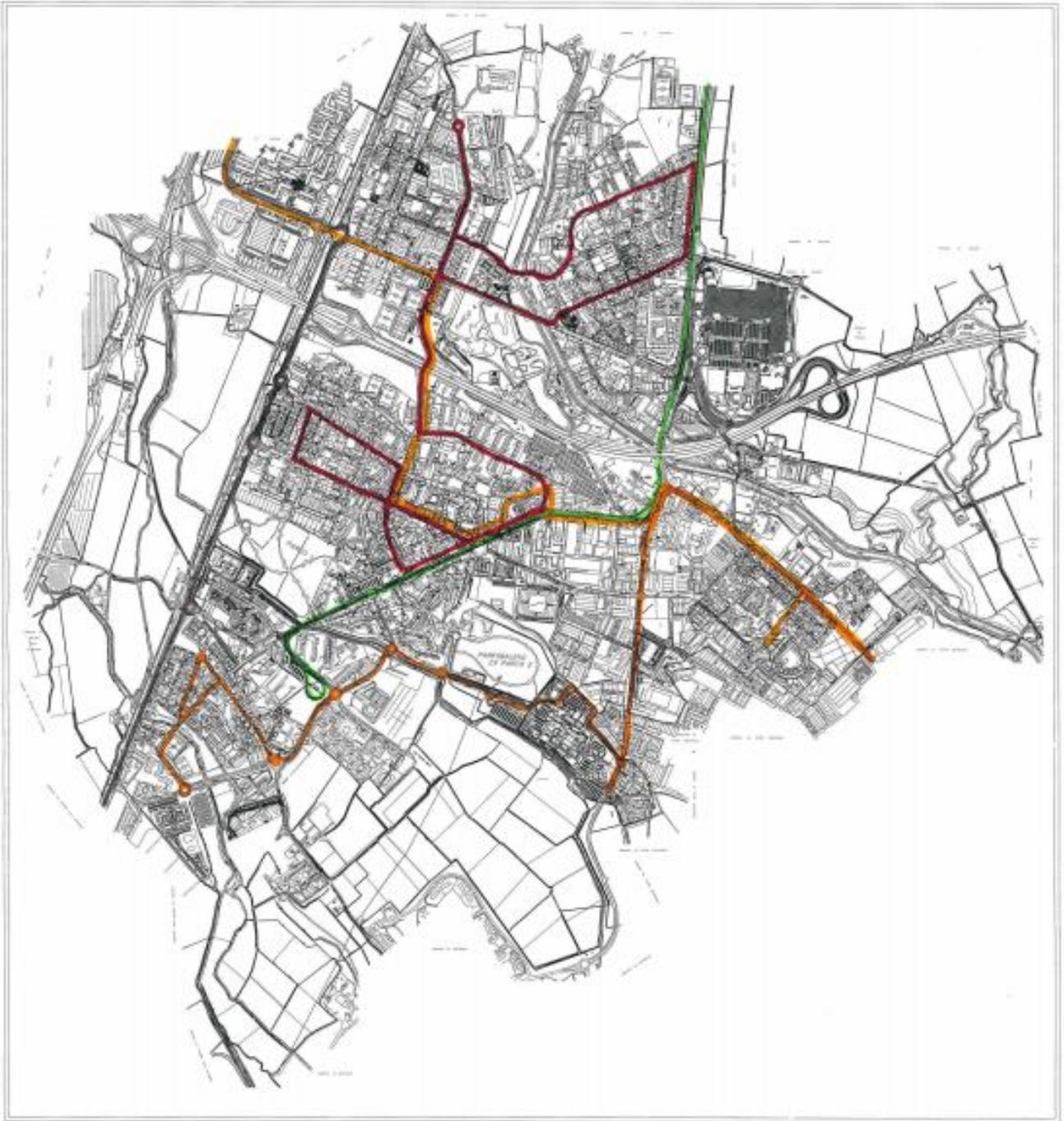


Immagine Schema del TPL Rozzano

IL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, espresso dalla L.R. 30 aprile 2009, n. 7 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica", ha lo scopo di perseguire, attraverso la creazione di una rete ciclabile regionale, obiettivi di intermodalità e di migliore fruizione del territorio e di garantire lo sviluppo in sicurezza dell'utilizzo della bicicletta sia in ambito urbano che extraurbano.

L'azione principale di Regione Lombardia, definita nella legge, consiste nell'individuare il sistema ciclabile alla scala regionale, in relazione al tessuto ed alla morfologia territoriale, allo sviluppo urbanistico, al sistema naturale, con particolare riferimento ai sistemi fluviali e lacuali, ai parchi regionali ed ai grandi poli attrattori.

Si fa quindi riferimento a percorsi extraurbani di lunga percorrenza che attraversano località di valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico, con l'obiettivo di creare circuiti connessi ai sistemi della mobilità collettiva.

Il sistema ciclabile di scala regionale, è individuato quale elemento di connessione ed integrazione dei sistemi ciclabili provinciali e comunali.

Mediante il coinvolgimento dei diversi livelli territoriali/istituzionali, la legge si pone l'obiettivo di fornire indicazioni utili per la definizione dei percorsi ciclabili ai diversi livelli di rete che, nel loro insieme, è auspicabile assumano, al pari delle altre reti infrastrutturali di trasporto, il medesimo riconoscimento e la medesima attenzione anche in termini di nuove progettualità, manutenzione e messa in sicurezza della rete, con la previsione di un'allocatione costante di risorse.

L'obiettivo principale che si è posto il PRMC è "Favorire e incentivare approcci sostenibili negli spostamenti quotidiani e per il tempo libero" è declinato in 5 strategie caratterizzate da specifiche azioni. Alcune di queste azioni sono già state realizzate e/o avviate, ed altre in fase di realizzazione; per esempio la ricognizione sul territorio regionale dei percorsi ciclabili provinciali (esistenti o in programma), che ha portato alla definizione dei percorsi di interesse regionale, oppure la redazione di una proposta di segnaletica unificata per i ciclisti. Altre azioni, invece, verranno messe in atto e sviluppate nella fase attuativa del piano stesso.

La rete ciclabile regionale è attualmente costituita da 17 percorsi, per una lunghezza di oltre 2.900 Km, con esplicitate le eventuali corrispondenze con le reti di livello sovraordinato EuroVelo e/o Bicalta; il territorio del Comune di Rozzano, è interessato direttamente dal percorso di interesse regionale inserito nel Parco Agricolo sud Milano del Naviglio Pavese, inquadrato in particolare dal PCIR 5 "Via dei Pellegrini – Via per l'Expo"; parte lombarda dell'itinerario della rete EuroVelo n. 5 "Via Romea Francigena (Londra – Roma – Brindisi di 3.900Km.).

Il percorso nasce a nord, dove si connette alla rete nazionale svizzera a Chiasso (percorso n. 3), attraversa la città di Como e si sovrappone, per un breve tratto, al PCIR 2 "Pedemontana Alpina" nei Comuni di Grandate e Villaguardia. Il percorso prosegue verso sud, attraversando il Parco del Lura e, a sud di Rovellasca, piega verso est alla volta del Parco delle Groane. Da qui attraversa il Parco con andamento nord – sud fino a Garbagnate Milanese, poi prosegue seguendo il tracciato Expo Villorosi, fino alla stazione MM1 Rho – Fiera e del Passante Ferroviario. Un altro tratto di percorso si dirige verso l'ingresso sud dell'attuale insediamento fieristico, congiungendosi con il tracciato del progetto redatto dalla Provincia di Milano nell'anno 2010 che si dirige verso la stazione MM1 Molino Dorino, dopo aver superato il Fiume Olona, la linea ferroviaria e il Sempione.

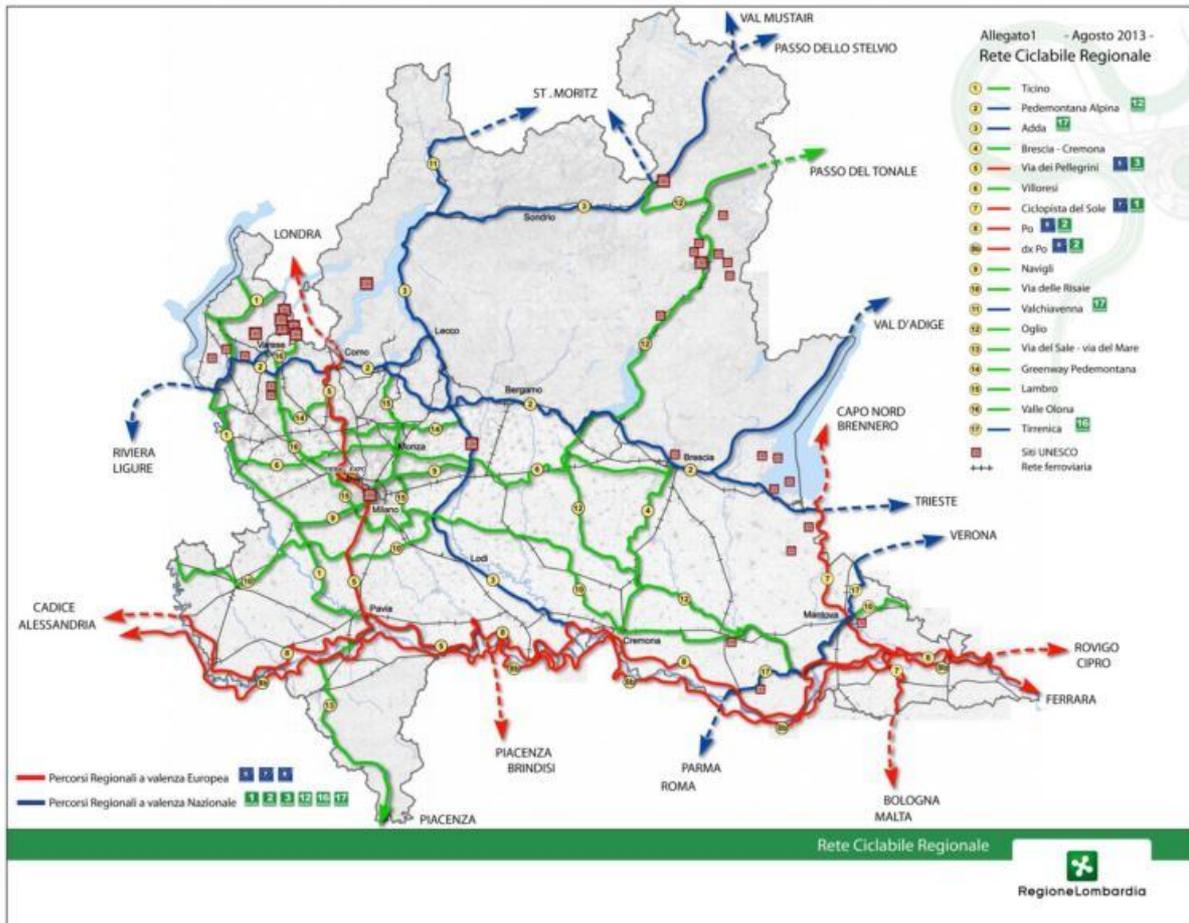
Il percorso attraversa Milano percorrendo la Via Gallarate, Viale Certosa e Corso Sempione, per poi costeggiare il Parco fino alla Via XX Settembre (percorso ciclabile esistente) che percorre fino a Piazza Conciliazione dove imbocca Porta Vercellina, Viale Papiniano fino alla Darsena. Da qui il percorso prosegue lungo l'Alzaia del naviglio Pavese, alla volta di Rozzano

Tale percorso di interesse regionale, è direttamente collegata alla ciclovia più lunga d'Italia "VenTo" che collega Venezia a Torino costeggiando poi gli argini del fiume Po'.

L'altro percorso di interesse regionale che percorre la parte est del Comune di Rozzano, è il PCIR 15 "Lambro, abbazie ed Expo", partendo dal punto di connessione con la "Pedemontana Alpina (PCIR 02) in Comune di Costa Masnaga (LC), scende lungo la valle del Lambro.

Dopo aver percorso parte della provincia di Monza e Brianza ed avere incrociato il percorso del PCIR 6 "Villorosi", costeggia il fiume Lambro e si innesta per un breve tratto, sul naviglio Martesana (PCIR 9

“Navigli”) in direzione est, intercettando il PCIR 3 “Adda” ed il PCIR 10 “Via delle Risaie; quindi, ripiegando verso sud/ovest, lungo la cintura milanese, si innesta nelle circuito delle abbazie di Viboldone, Chiaravalle e Mirasole nel territorio del Comune di Opera. A questo punto percorre buona parte del Parco Agricolo Sud Milano e incontra il precedente percorso del Naviglio Pavese (PCIR 5 “Via dei pellegrini”) e successivamente il Naviglio Grande (PCIR 9 “Navigli”).



Piano Regionale della mobilità ciclistica

PERCORSI E PISTE CICLABILI PRESENTI SUL TERRITORIO

A livello strettamente locale, la rete attuale della mobilità ciclabile sul territorio, si presenta variegata ma ancora molto frammentata rispetto alla morfologia dello stesso e rispetto agli insediamenti urbani delle frazioni che lo compongono; i percorsi ciclabili, si presentano attualmente scollegati tra di loro e soprattutto poco identificabili, caratteristiche che ne penalizzano l'utilizzo.

Al fine di evidenziare le caratteristiche attuali della mobilità ciclabile esistente sul territorio comunale ed al fine di individuare le strategie da porre in atto per gli interventi futuri da intraprendere a favore della mobilità dolce a due ruote abbiamo, qui sotto elencato i 30 Km. circa di piste e percorsi ciclabili rispetto alla totalità dei 74 Km. di strade esistenti sul territorio, comprensivi di quelli attualmente in fase di realizzazione o di progettazione, che abbiamo individuato nella cartografia e che sono i seguenti:

1. PERCORSO CICLOPEDONALE ALZAIA NAVIGLIO PAVESE (PERCORSO NAZIONALE DEL " VENTO" TORINO – VENEZIA DEVIAZIONE MILANO).
2. PERCORSO CICLOPEDONALE TRA IL C.SO NILDE IOTTI E LA PISTA CICLOPEDONALE DI VIA DEL PERSEGHETTO E RELATIVO TRACCIATO DI DEL PARCO COMUNALE N° 2.
3. PERCORSO CICLOPEDONALE INTERNO PARCO COMUNALE N. 1.
4. PISTA CICLABILE CAMPESTRE DI COLLEGAMENTO TRA IL PARCO COMUNALE N. 2 DI VIA DEL PERSEGHETTO, ISTITUTO CLINICO HUMANITAS E COMUNE DI BASIGLIO.
5. PERCORSO CICLOPEDONALE DI VIA ORCHIDEE PER IL COLLEGAMENTO TRA LA VIA PERSEGHETTO E LA P.ZZA G. FOGLIA.
6. PERCORSO CICLOPEDONALE DI COLLEGAMENTO TRA VIALE LIGURIA, VIA PEONIE, VIA ORCHIDEE, VIA LILLA' E PISCINA COMUNALE DI VIA DEL PERSEGHETTO.
7. PERCORSO CICLOPEDONALE DI COLLEGAMENTO TRA VIA DEL PERSEGHETTO E VIALE LIGURIA.
8. PERCORSO CICLOPEDONALE DI COLLEGAMENTO TRA VIA CICLAMINI, VIA MARGHERITE, VIA GIGLI E VIALE LOMBARDIA.
9. PERCORSO CICLABILE DELL'OASI DELLO SMERALDINO DI CONNESSIONE TRA IL V.LE MONTE PENICE, V.LE MONTE AMIATA E VIA VALLEAMBROSIA.
10. PERCORSO CICLOPEDONALE DA VIA COOPERAZIONE A VIA VOLONTARIATO.
11. PERCORSO CICLOPEDONALE DA VIA G. ROSSA NUOVO CAPOLINEA TRAM 15, VIA COOPERAZIONE E VIA DELLA SOLIDARIETA' (ORTI COMUNALI).
12. PERCORSO CICLABILE TRA VIA DEL VOLONTARIATO, PARCO COMUNALE N. 2 E ISTITUTO CLINICO HUMANITAS.
13. PERCORSO CICLOPEDONALE TRA P.ZZA G. FOGLIA, V.LE LIGURIA E VIA PARCO COMUNALE N. 2.
14. PERCORSO CICLOPEDONALE DI COLLEGAMENTO TRA LA VIA E. CURIEL ED IL CENTRO COMMERCIALE FIORDALISO (PONTE DI ATTRAVERSAMENTO PPEDONALE).
15. PERCORSO DI COLLEGAMENTO INTERNO PLESSI CONDOMINIALI DI VIA CURIEL 197.
16. PERCORSI CICLOPEDONALI ESTERNI CENTRO COMMERCIALE FIORDALISO.
17. PERCORSO CICLOPEDONALE DA VIA F.LLI CERVI A S.P. N. 35 VIA PAVESE.
18. PERCORSO CICLOPEDONALE DI COLLEGAMENTO TRA VIA DELLA COOPERAZIONE E S.P. N. 35.
19. PERCORSO CICLOPEDONALE TRA VIA XXV APRILE E CASCINA TORRIGGIO.
20. PERCORSO CICLABILE CAMPESTRE DI COLLEGAMENTO TRA LA CASCINA TORRIGGIO ED IL COMUNE DI BASIGLIO (in fase di definizione per attuazione).

Solamente alcuni dei percorsi sopra citati, però risultano essere esclusivamente dedicati alla mobilità ciclistica. Si tratta perlopiù, di percorsi ciclopedonali funzionali di tipo promiscuo o di tipo ricreativo.

INDIVIDUAZIONE DEI PUNTI DI CICLOPOSTEGGIO PRESENTI SUL TERRITORIO

Nella ricognizione da noi eseguita della rete infrastrutturale, già realizzata a supporto della mobilità ciclabile esistente sul territorio, abbiamo riscontrato la presenza di cicloposteggi e stalli nei seguenti punti:

- P.ZZA G. FOGLIA (FIANCO PALAZZO MUNICIPALE)
- VIA ORCHIDEE (ESTERNO SCUOLA ELEMENTARE DI VIA ORCHIEDEE)
- VIA GERANI (SPAZIO PEDONALE LIMITROFO A VIA VIOLE)
- VIA GLICINI (FIANCO ASL DI VIA GLICINI)
- P.ZZA ALBORETO (FREGIO VIA NILDE IOTTI E LARGO IMPASTATO)
- VIA PERSEGHETTO (FIANCO PISCINA COMUNALE)
- VIA F.LLI CERVI (FRONTE CIMITERO DI ROZZANO VECCHIO) da integrare
- VIA F.LLI CERVI (FRONTE SCUOLA PRIMARIA DELL'INFANZIA) da integrare
- VIA TOGLIATTI (INTERNO CENTRO CULTURALE CASCINA GRANDE)
- VIA TOGLIATTI (ESTERNO EX SCUOLA MATERNA)
- VIA MATTEOTTI (ESTERNO CENTRO ANZIANI)
- PERCORSO CICLABILE STRADA ALZAIA NAVIGLIO PAVESE (INTERSEZIONE CON VIA GRAN SAN BERNARDO)
- VIA F. MAGGI (CENTRO ANZIANI DI QUINTO DE STAMPI)
- VIA CURIEL (FRONTE CENTRO COMMERCIALE FIORDALISO)
- VIA G. DI VITTORIO (FRONTE CIMITERO DI POTESESTO)
- V.LE LAZIO (CENTRO ANZIANI DI V.LE LAZIO) da integrare
- VIA ALFIERI (CENTRO PARROCCHIALE DI PONTE SESTO) da integrare
- VIA FOSCOLO (ESTERNO SCUOLA ELEMENTARE)
- VIA MANZONI (INTERNO ISTITUTO CLINICO HUMANITAS)
- VIA MANZONI (ESTERNO SUPERMERCATO ESSELUNGA)
- VIA MANZONI (ESTERNO SUPERMERCATO EUROSPIN)
- V.LE LOMBARDIA (ANTISTANTE CINEMA TEATRO FELLINI) da integrare
- V.LE LOMBARDIA / VIA TORINO (UFFICIO POSTALE) da integrare
- VIA GRAMSCI (PARROCCHIA S.BIAGIO E ASILO NIDO CASSINO)
- VIA MILANO (SCUOLE ELEMENTARI - CHIOSCO PARCO GIOCHI) da integrare
- P.ZZA ALDO MORO (ESTERNO SUPERMERCATO "IL GIGANTE")
- V.LE ROMAGNA / VIA GRANDI (RECINZIONE CASCINA GAMBARONE) – N° 2 POSTAZIONI
- VIA G. ROSSA (C/O NUOVO CAPOLINEA TRAM 15) da integrare
- VIA TOGLIATTI (CENTRO CUTURALE CASCINA GRANDE E BIBLIOTECA RAGAZZI) – N. 2 POSTAZIONI
- P.ZZA BERLINGUER (CENTRO COMMERCIALE) da integrare
- VIA B. BUOZZI (PARCHEGGIO CAMPO SPORTIVO) da integrare
- V.LE MONTE PENICE / V.LE MONTE AMIATA (PARCHEGGIO CENTRO POLISPORTIVO) da integrare
- VIA ASPROMONTE (PLESSO SCOLASTICO VALLEAMBROSIA C/O SCUOLA)
- VIA MONVISO (PARROCCHIA VALLEAMBROSIA) da integrare
- P.ZZA FONTANA (PRESSO UFF. POSTALE)
- VIA MINCIO / VIA EUROPA (SPAZIO ANTISTANTE PLESSO SCOLASTICO)

Per quanto riguarda il sistema della mobilità ciclabile, va segnalato che, attualmente gli utenti delle due ruote a Rozzano, utilizzano in modo diffuso la bicicletta ed i monopattini elettrici, al di là dell'esistenza o meno di piste e percorsi protetti o non protetti. In riferimento ai nuovi bonus ed incentivi statali di recente istituzione, è stato registrato un evidente aumento di cicli e monopattini elettrici in circolazione sul territorio ed un evidente flusso degli spostamenti ciclistici, sia di quelli riconducibili a biciclette, che a biciclette a pedalata assistita che a monopattini elettrici.

Abbiamo evidenziato che, gli utilizzatori di mezzi a due ruote, tendono ad auto programmare percorsi ideali in ambiti territoriali sia urbani che extraurbani e, in relazione alle proprie necessità di spostamento ed alla tempistica di percorrenza che intendono adottare al fine di effettuare lo spostamento stesso.

L'utilizzo della bicicletta è funzionale al risparmio di tempo ed anche al recupero del benessere psicologico e fisico. Molto importanti le finalità collegate al risparmio di tempo, alla qualità della vita e, non ultimo, all'aspetto economico dello spostamento attivo: muoversi con la bicicletta, risulta infatti molto conveniente e consente un notevole risparmio.

LE NUOVE LINEE "BICIPOLITANE"

Per nuove linee "**bicipolitane**", si intende la creazione di nuovi percorsi o tracciati ciclabili in sede propria e separata, percorribile esclusivamente dai velocipidi, ma in alcuni tratti a causa delle condizioni contingenti, può diventare promiscua ed essere transitata anche da pedoni, podisti e ruanner; concepite sull'esempio delle più diffuse vie/bicistrade per biciclette realizzate in alcuni paesi europei tra cui Germania, Svezia e Danimarca; in Italia l'esempio più significativo, è rappresentato dalla città di Pesaro, che è diventata città della bicicletta, ove i nuovi tracciati, si sviluppano in territori pianeggianti e contemplano la doppia finalità, di offrire all'utenza la possibilità di poter spostarsi all'interno del territorio urbano per raggiungere i luoghi prescelti, ma transitando anche in ambiti molto suggestivi ad alto valore paesaggistico e naturale, corredati dalla presenza elementi di arredo urbano ricercati, da sistemi di illuminazione autonoma a led alimentati da fotocellule solari e dotate dei cosiddetti "punti acqua" ad erogazione automatizzata o cassette dell'acqua.

La rete bicipolitana, viene concepita come una sorta di metropolitana di superficie, ove al posto dei binari si trovano le piste in asfalto liscio e colorato, ed al posto dei convogli vi transitano le biciclette. Le varie linee, vengono identificate da numeri e colori differenziati ed immediatamente riconoscibili, in modo tale, da generare una serie di percorsi o circuiti. Si sviluppano perlopiù in linea retta, in modo tale da rendere immediato e percettibile all'utenza il tragitto da percorrere; oltre naturalmente collegare i punti di interesse nella città, che sono evidenziati come una sorta di "fermata", hanno la funzione di collegare i nodi di interscambio viabilistici, ciclistici e del trasporto pubblico presenti sul territorio; nel caso del Comune di Rozzano, scopo di unire alla Metropolitana di Assago tutti i punti focali, messi a sistema con i poli attrattivi dell'Istituto Clinico Humanitas e del Centro Commerciale Fiordaliso. Oltre a questo, vi è naturalmente il vantaggio che, i vari tragitti, sviluppandosi anche in zone marginali della città, consentono il recupero e la valorizzazione ed il riutilizzo, di tutte quelle aree marginali e depresse, rivitalizzandole.

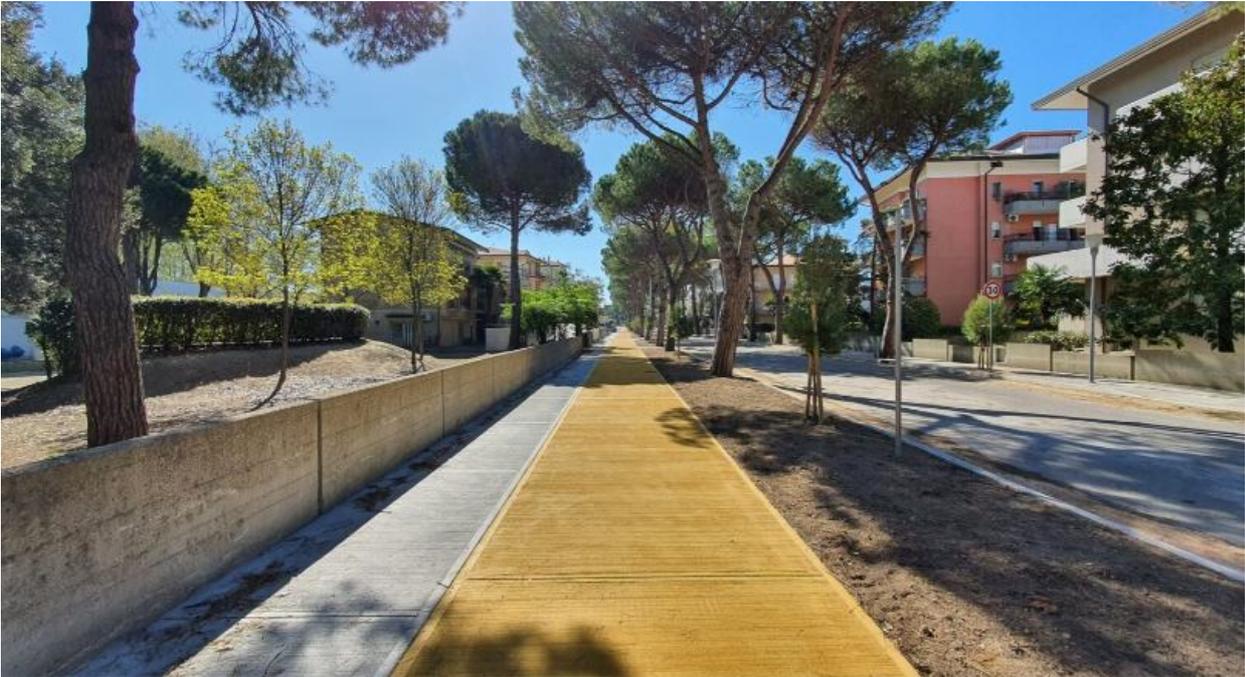
Ogni itinerario, è caratterizzato dal numero della linea e dal proprio colore di riferimento, ed è caratterizzato dalla presenza di snodi ed incroci, che consentono di passare da un percorso all'altro tramite dei punti di raccordo.

Essendo progettate in sede propria, la larghezza di ognuna delle corsie, varia solitamente da 1 metro ad 1 metro e cinquanta per ogni senso di percorrenza; la larghezza totale della sede ciclabile ottimale per la pista risulterebbe essere di 2,5 metri. Sono completamente separate dal traffico veicolare e realizzate su appositi "corridoi" e delimitate da cordoli o muretti ed in alcuni casi, possono essere realizzate leggermente rialzate o abbassate rispetto al piano stradale.

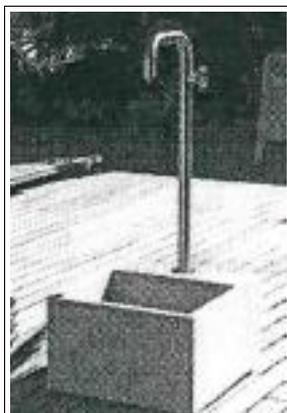
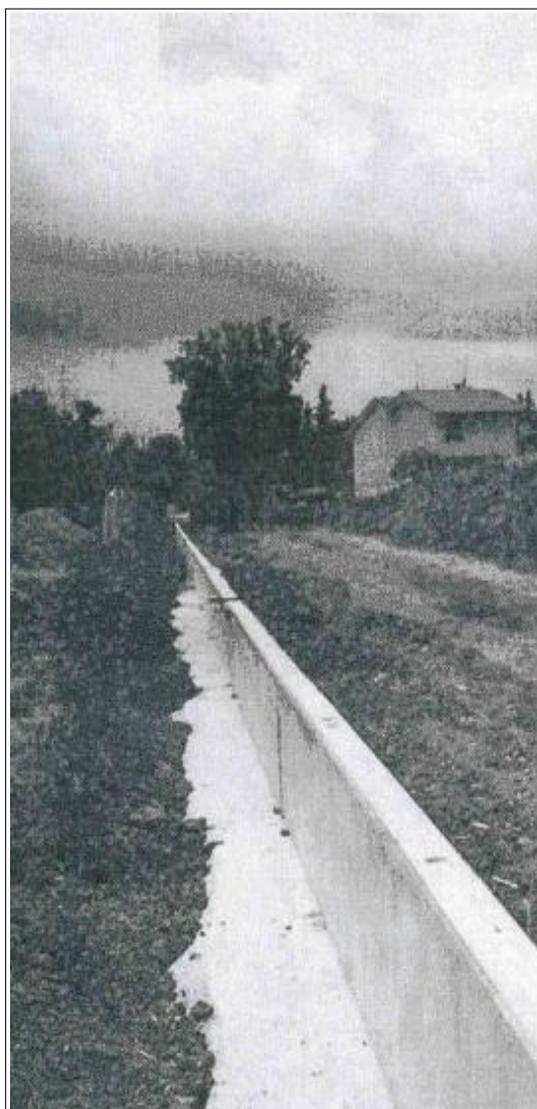
Infine la segnaletica orizzontale e verticale di riferimento, dislocata lungo tutto il percorso viene identificata da colori differenti, e programmata allo scopo di orientare e guidare gli utenti nella scelta del percorso ottimale; riporta tutte le indicazioni relative alle località, alla propria posizione, ma indica anche i punti di maggior interesse o attrazione ed eventualmente le distanze percorse e da percorrere.

Nella programmazione del "Documento di indirizzo per lo sviluppo della mobilità dolce sul territorio del Comune di Rozzano", l'Amministrazione, ha previsto la realizzazione di quattro linee di bicipolitana in sede propria che qui sotto riportiamo:

- BICIPOLITANA LINEA 1 GIALLA: PONTESESTO - QUINTO DE STAMPI – VALLEAMBROSIA – ASSAGO MM2 (4 KM.) da realizzare nello spartitraffico centrale con lo smantellamento della linea elettrica.
- BICIPOLITANA LINEA 2 VERDE: ROZZANO CENTRO – CASSINO SCANASIO – ASSAGO MM2 (3,6 KM.).
- BICIPOLITANA LINEA 3 ARANCIONE: QUINTO DE STAMPI – ROZZANO CENTRO – ALZAIA NAVIGLIO PAVESE (4,8 KM.).
- BICIPOLITANA LINEA 4 BLU: VIA CONCA DEL NAVIGLIO PAVESE – ASSAGO MILANOFIORI (2,4 KM.).



Immagini Bicipolitana

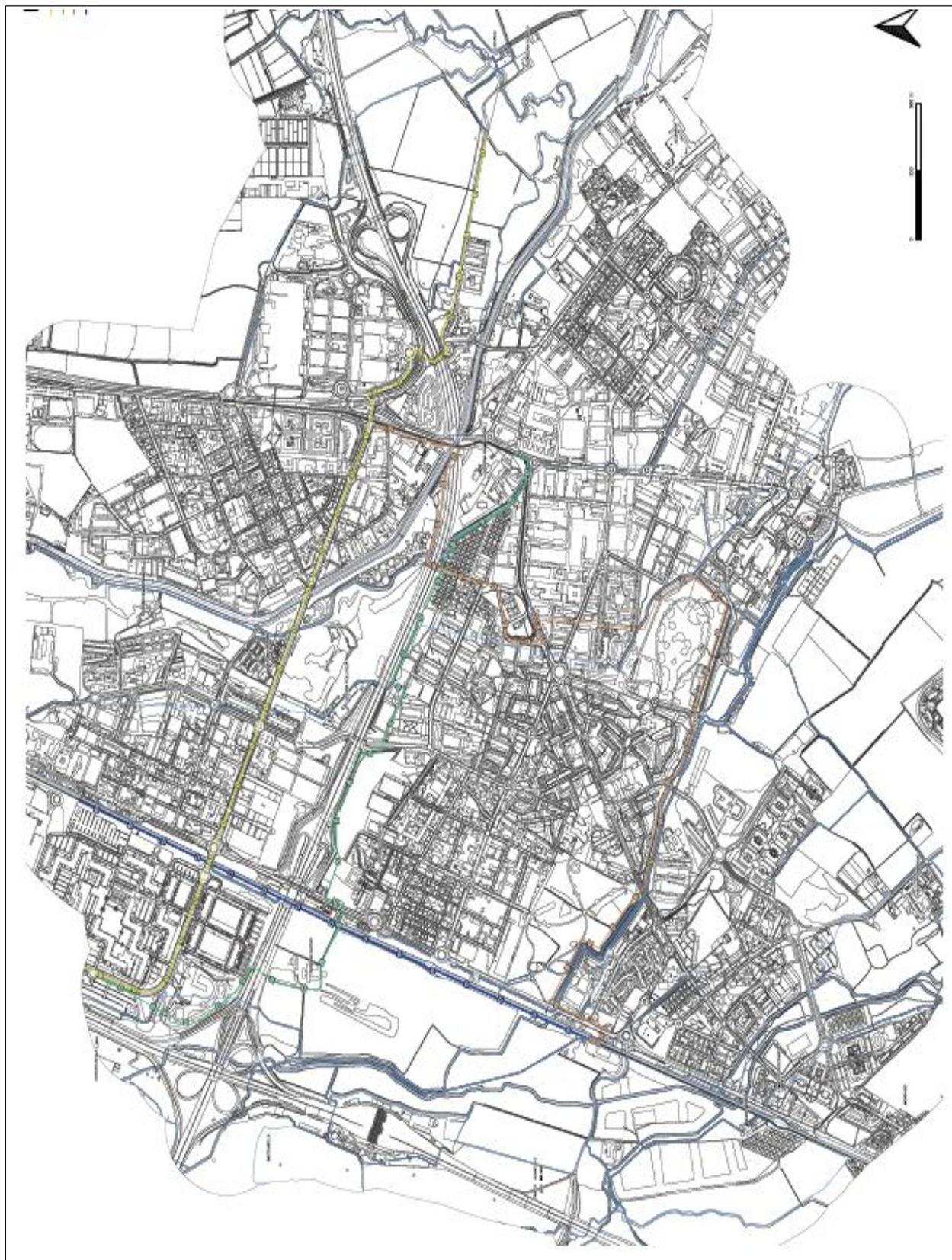


Immagini elementi costitutivi
delle piste





Esempi segnaletica



SCHEMA NUOVA BICIPOLITANA

I NUOVI PERCORSI CICLABILI URBANI "CYCLE STRIPE"

I ciclisti e gli utenti di monopattini elettrici, al fine di salvaguardare la propria incolumità, sono costretti (a volte anche a scapito della percorrenza di percorsi ciclabili in sede propria), ad occupare una porzione stradale della larghezza di circa un metro a ridosso del margine destro della carreggiata viabilistica; ciò avviene anche compatibilmente alle caratteristiche ed alle condizioni di traffico della strada che viene percorsa e dal tipo di veicoli in transito.

Viene avvertito un chiaro pericolo da parte dei ciclisti, mentre che è alla guida delle automobili, tende a non avere percezione della pericolosità procurata dalla velocità e dall'ingombro dell'automobile stessa.

Per quanto riguarda, la viabilità ciclistica, le normative di legge sino ad ora emanate, per la progettazione e realizzazione di percorsi e piste ciclopedonali, erano piuttosto restrittive e di difficile applicazione nei tracciati urbani classici, ove, data l'esigua ampiezza dei calibri stradali e data la scarsa ampiezza dei marciapiedi, spesso non era possibile neppure individuare gli spazi minimi consentiti per la realizzazione di piste ciclopedonali e ciclabili in sede propria a norma di legge.

Quando ciò risulta possibile, individuare ed adibire apposite piste mono o bidirezionali, protette o non protette e dotarle di apposite indicazioni e segnaletica, i costi per la loro realizzazione erano piuttosto elevati.

La normativa di riferimento è quella del Testo unico del Nuovo Codice della Strada Articolo 3 comma 1 numeri 12-bis; inoltre, sempre per effetto della nuova normativa di legge, i piani urbani del traffico dei vari Comuni, tutti gli studi relativi alla mobilità dei documenti di PGT ed i piani generali del traffico urbano, devono necessariamente essere integrati con le previsioni relative alla mobilità ciclistica, ai sensi dell'art. 3 della L.R. 65/89.

Inoltre, nell'ambito del "Piano di settore per una rete ciclabile strategica della Città Metropolitana di Milano", ove vengono ora stabiliti anche tutti i parametri relativi alla progettazione di percorsi ciclabili; vengono definite le caratteristiche dei percorsi urbani cittadini (ampiezza, tipologia della segnaletica orizzontale e verticale, colori identificativi, illuminazione, attraversamenti, percorrenze in rotatoria, ecc.) in riferimento alle reali condizioni di traffico cittadino presenti sul territorio, che vengono espresse anche attraverso la creazione delle cosiddette "Zone 30", nell'ambito delle quali, i percorsi ciclabili in zone a traffico moderato, possono essere individuati direttamente sulla carreggiata.

In considerazione di ciò e, analizzate per sommi capi le caratteristiche viabilistiche delle vie cittadine di Rozzano, sarebbe ipotizzabile l'individuazione e la sperimentazione di alcuni nuovi percorsi ciclabili, da realizzare sulle carreggiate, che consentano tutti gli spostamenti cittadini a breve raggio e che consentano la connessione alla rete ciclabile realizzata in sede propria ed alla ciclabilità sovracomunale.

Tali percorsi, qualora le dimensioni delle carreggiate o la presenza di parcheggi a raso non consentissero la realizzazione di piste in sede propria, potrebbero essere progettati con le caratteristiche dei cosiddetti percorsi "monodirezionali" ricavati direttamente a ridosso del margine destro delle carreggiate a doppio ed a senso unico e separati dal traffico veicolare semplicemente da una linea discontinua tratteggiata.

Il percorso che si viene a creare, viene denominato "**cycle strip**". In questo caso, pur rimanendo il grado di permeabilità elevato, si raggiungerebbe un livello comunque più elevato di sicurezza stradale; in tal senso, dal punto di vista psicologico, il ciclista si sente maggiormente protetto e sicuro dalla presenza di una sorta di "linea virtuale visibile" nella percorrenza di tratti anche a traffico veicolare sostenuto; viceversa l'automobilista, percependo come dato, la possibile presenza di eventuali ciclisti o di eventuali utilizzatori di monopattini in carreggiata, tenderebbe a ridurre la velocità e percepirebbe la linea virtuale discontinua tratteggiata come nuovo margine di carreggiata; viene in questo modo limitato per entrambi il rischio di "sbandamento" e l'invasione reciproca degli spazi di percorrenza. In assenza di ciclisti, il margine di riferimento viabilistico, continua a rimanere la linea bianca continua di margine stradale.

L'ampiezza di questo spazio che viene ricavato a ridosso del margine della carreggiata può essere estremamente limitato da 80 cm. a 120 cm. rispetto ai canonici 10 / 30 cm. generalmente impiegati nella segnaletica orizzontale bianca continua dei margini stradali delle vie cittadine. Pertanto anche su corsie di ampiezza appena superiore ai metri 3,40, può essere destinato uno spazio alle percorrenze ciclistiche. Tale spazio, allo stesso tempo, inciderebbe pochissimo sull'assetto della rete viabilistica cittadina, e

consentirebbe di integrare anche la rete ciclabile di tipo "protetta" già posta in essere a quella di futura realizzazione; infatti, lo stesso Articolo 3 comma 1 numero 12-bis del nuovo Codice della Strada, consente di realizzare delle corsie ciclabili di larghezze anche di molto inferiori ai classici 1,50 m. rispetto a quanto lo stesso Codice prevedeva in precedenza.

Anche nel caso della presenza di veicoli parcheggiati a raso, o a ridosso dei cordoli dei marciapiedi cittadini, sarebbe possibile realizzare corridoi ciclistici e conferire la medesima omogeneità di percorrenza "staccando" opportunamente di ulteriori 30 cm. il corsello di rispetto la linea che delimita le autovetture in sosta; in questo caso però la larghezza della corsia dovrà essere di almeno 3,40 metri.

Naturalmente e, anche se ininfluenza ai fini della circolazione ciclistica, si rende necessaria l'interruzione delle linee discontinue tratteggiate in prossimità delle fermate urbane dei mezzi pubblici su gomma, di attraversamenti, di intersezioni (al posto della linea tratteggiata saranno presenti le immagini della bicicletta), per poi riprenderle appena superate dette intersezioni stradali.

Un'altra tipologia di circuito che risulterebbe facilmente applicabile su alcune vie di tipo "suburbano" del territorio di Rozzano, rimarrebbe quella dell'utilizzo, totalmente promiscuo, di marciapiedi a percorrenza ciclopedonale monodirezionali, sull'esempio di quelli già realizzati sperimentalmente in Via della Cooperazione e in Via Volontariato. Per l'adozione di questa soluzione, l'ampiezza del marciapiede deve essere almeno di m. 4,00 e, il marciapiede, deve inoltre presentare la caratteristica di essere un marciapiede a bassa percorrenza pedonale e possibilmente presentarsi il più sgombero possibile da eventuali ostacoli di percorso e sufficientemente illuminato, per favorire in questo modo un agevole transito delle biciclette, tuttavia ma, in linea generale, le soluzioni di percorsi ciclopedonali realizzati sul marciapiede, risultano essere fortemente sconsigliati.

Una funzione di fondamentale importanza per la realizzazione dei nuovi percorsi ciclo – pedonali e ciclabili ma anche di quelli già previsti e di progetto riportati nel Piano Comunale, è svolta dalla segnaletica orizzontale e verticale che viene impiegata svolgendo una funzione fondamentale a livello di programmazione di percorsi ed "itinerari da seguire" e, finalizzata il più possibile ad innalzare il grado di sicurezza.

I percorsi "consigliati" da percorrere, vengono indicati per mezzo di vari supporti: segnaletica orizzontale (linee tratteggiate, asfalto colorato di rosso, sagome di biciclette stampate e di monopattini direttamente all'interno dei corselli ciclabili, accompagnati da frecce direzionali, ecc.) e, dalla segnaletica verticale montata su palo, indicante anch'essa percorsi "consigliati", oppure la compresenza di pedoni (l'inizio e fine dei vari tratti ciclopedonali, attraversamenti, direzione da seguire, le eventuali località, ecc.); la pista ciclabile viene quindi semplicemente "stesa" sull'asfalto delle carreggiate cittadine.

Alla luce di quanto sopra esposto e tenuto in debito conto dei percorsi programmati della bicipolitana e, ad integrazione di quelli esistenti, ed al fine di ottenere una maggiore integrazione del sistema modale generale, e di connettere con le ciclabili in modo organico le frazioni del territorio, gli edifici pubblici, commerciali, sportivi e terziari presenti a livello urbano, l'Amministrazione del Comune di Rozzano, intende ipotizzare la sperimentazione di alcuni nuovi percorsi ciclabili da individuare sugli assi sottoriportati:

- PERCORSO CICLABILE ASSE V.LE TOSCANA – VIA BOCCACCIO – VIA TASSO – VIA ALFIERI – VIA BUOZZI) (1,860 KM. x2).
- PERCORSO CICLABILE ASSE ROZZANO CENTRO - VALLEAMBROSIA (VIA ROMA – VIA MONTE PENICE – VIA ALBERELLE – VIA PER ROZZANO) (1,680 KM. x2).
- PERCORSO CICLABILE ASSE ROZZANO VECCHIO – PONTESESTO (VIA DELLA SOLIDARIETA' - V.LE TOGLIATTI – V.LE LIGURIA – VIA DON LONNI – V.LE ROMAGNA – VIA MAZZOCCHI – VIA BUOZZI) (4,500 KM. x2).
- PERCORSO CICLABILE ASSE QUINTO DE STAMPI – (VIABRENTA) (0,500 KM. x2).

Per tutti gli assi ciclabili riportati, sarebbe prevedibile la realizzazione, direttamente in carreggiata, di un corridoio per ogni senso di marcia a ridosso del margine destro. Tale corridoio da segnalarsi con linea di segnaletica orizzontale tratteggiata bianca a metri 1 dal margine ed cm. 60 dalle linee di parcheggio ove consentito, viene contraddistinto dall'applicazione sul sedime stradale - ove possibile colorata - corredata di sagome riferite a biciclette e monopattini; per quanto riguarda la segnaletica verticale, è sufficiente

installare lungo i corridoi un numero ridotto di cartelli come da Nuovo Codice della Strada: Figura II 90 e II 91 Art. 122.

Essendo i percorsi proposti collocati a margine delle carreggiate urbane, va tenuto presente il fatto che, pur non essendovi a Rozzano, particolari problemi derivanti dall'utilizzo di tipi di pavimentazione stradale (pavè, porfido, ecc.) che potrebbero rendere più difficoltoso il transito delle biciclette e dei monopattini elettrici, i margini stradali dovrebbero, per quanto possibile, non presentare brusche sconnessioni in prossimità delle varie caditoie ed inoltre, tutte le griglie dislocate sui percorsi dovranno necessariamente essere complanari al piano stradale onde evitare che gli utenti delle due ruote subiscano contraccolpi durante il percorso.

Quanto viene proposto, risulta collocarsi perfettamente in linea con quanto previsto dai Piani di Settore elaborati dalla Città Metropolitana di Milano, nell'ambito dei quali, gli stessi procedimenti hanno già trovato applicazione da varie Amministrazioni locali; grande successo si sta riscontrando anche nelle città di Lodi, Bologna ed ultimamente a Milano e Monza, ove i percorsi ciclabili dei "cicle stripe", hanno integrato ed incentivato l'utilizzo delle biciclette anche al di fuori delle classiche "zone 30" del centro cittadino.

Si nota come soluzioni analoghe siano già molto diffuse ed utilizzate in Europa e particolarmente in paesi noti per l'alto livello di sicurezza stradale e mobilità ciclistica come Danimarca e Olanda.





SCHEDE FIAB

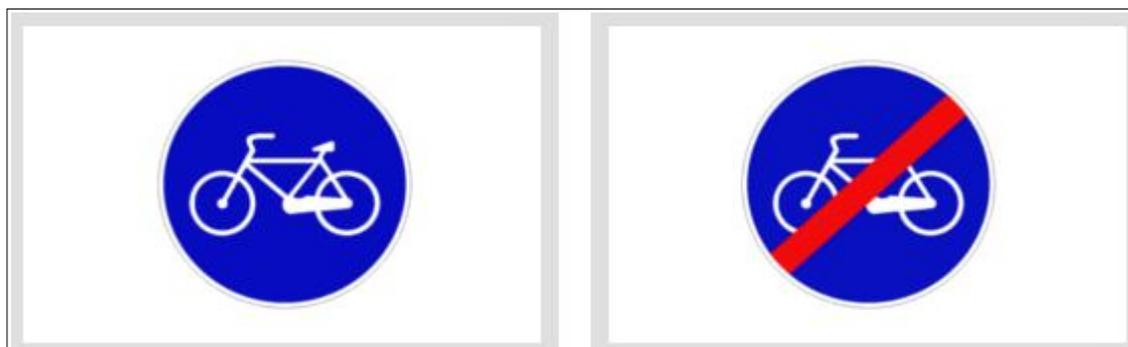
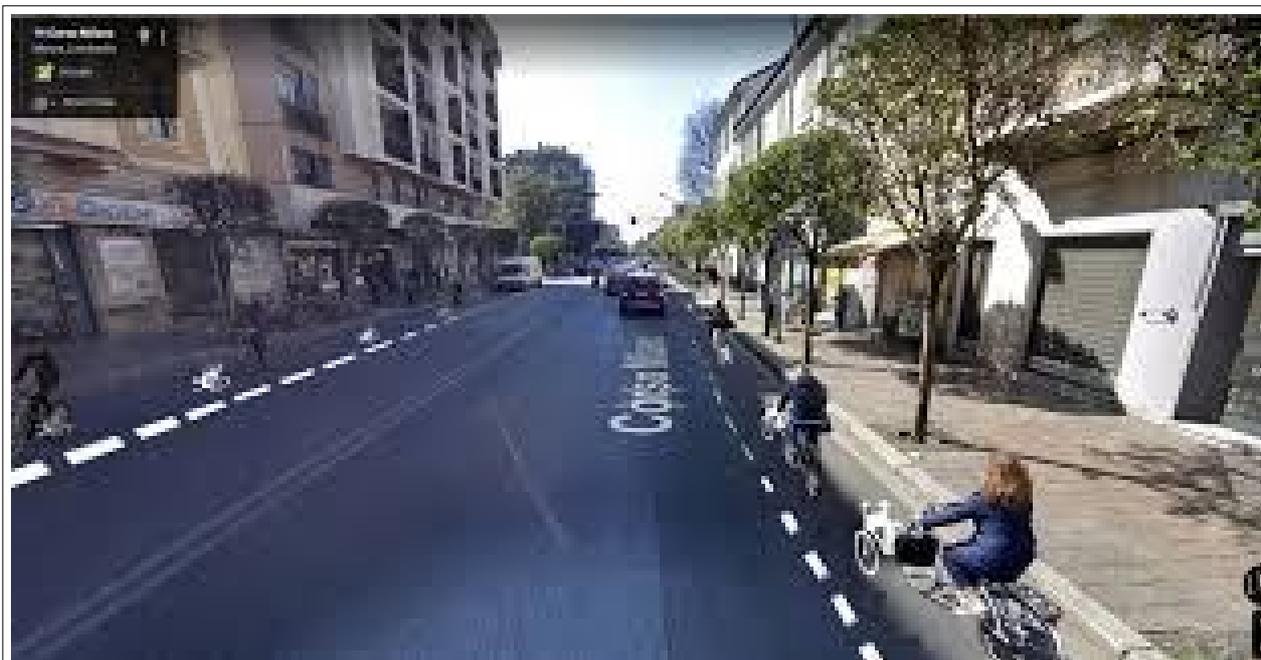


Figura II 90 Art. 122

Figura II 91 Art. 122



LE NUOVE "ZONE 30"

Le nuove "zone 30" hanno trovato negli ultimi anni, applicazione in molte realtà urbane. Introdotte in Italia nel 1995 dalle direttive che riguardavano la redazione dei Piani Urbani del Traffico, sono state recepite e vengono riportate, anche in modo semplificato, nelle normative ministeriali del codice della strada.

Le "zone 30", si esplicano in varie forme di interventi urbanistici, finalizzati ad ottenere, la moderazione e la regolamentazione del traffico viabilistico nella rete stradale in aree urbane ad alta e media densità (classificate di categoria E dal Nuovo Codice delle Strade) dove, al fine di garantire una migliore convivenza tra automobili, biciclette e monopattini e pedoni, viene stabilito il limite di velocità oraria consentito ai 30 Km orari, in luogo dei canonici 50 Km orari previsti in ambito urbano.

Nelle "zone 30" i progetti, devono prevedere interventi tendenti a favorire e tutelare pedoni e ciclisti, che possono prevedere anche la riduzione dello spazio per la circolazione delle auto, a favore degli spazi riservati a corsie ciclabili o percorsi pedonali di maggiori dimensioni, ottenendo in tal senso un aumento della sicurezza stradale dovuto alla riduzione della velocità. La diminuzione della velocità di percorrenza nelle zone 30, contribuisce a diminuire di oltre la metà dello spazio di arresto del veicolo in caso di frenata, rispetto alle strade in cui vige il limite orario dei 50 Km. Orari. Tale impiego, porta ad un minor numero di incidenti e di relativi feriti e con lesioni fisiche di minore entità. Da considerare che, un impatto tra un'auto ed un pedone a 50 Km./h equivale ad una caduta da 9 metri di altezza, come dal 3° piano di un'edificio, con una probabilità di decesso pari al 50%. Un impatto a 30 Km./h equivale, invece, ad una caduta da 3,6 metri di altezza, che può essere fatale "solamente" nel 5% dei casi. Inoltre, con l'istituzione di una zona 30, si riduce la fase di accelerazione dei veicoli con la conseguente diminuzione del consumo di carburante e di emissioni in atmosfera di agenti inquinanti; da esperimenti condotti in vari Paesi Europei, si è misurata una diminuzione media del consumo di carburante del 15% ed il relativo abbattimento del 27% di ossido di azoto, il 20% di monossido di carbonio ed il 22% di polveri sottili. E' stata inoltre registrata una diminuzione degli indici di rumorosità compresa tra i 2 ed i 2,5 dB.

Da non trascurare anche l'effetto benefico sulla qualità della città in termini di minor inquinamento acustico. Così come i mezzi a motore inquinano durante la loro corsa in accelerazione, allo stesso modo producono rumore percepito come dannoso da parte dei cittadini che non si trovano all'interno di automobili.

La riduzione della velocità dei veicoli, viene ottenuta con la realizzazione di incroci ed attraversamenti rialzati, di rotatorie ed isole spartitraffico o, molto più direttamente con la realizzazione di apposita segnaletica stradale orizzontale e verticale.

Interventi "tattici" urbani (molto apprezzati nel corso degli ultimi anni dai cittadini del Comune di Milano), rappresentano una ulteriore possibilità economicamente poco dispendiosa, che favorisce la socialità di quartiere e, ovviamente, riduce in modo considerevole la pericolosità delle automobili rendendo più gradevole e vivibile la città.

In ambito comunale a Rozzano a partire dagli anni '90 ad oggi, è stato realizzato un sistema di rotatorie, che ha portato alla progressiva eliminazione degli impianti semaforici prima presenti agli incroci delle vie cittadine, basti pensare al fatto che, ad esclusione di quelli attualmente in funzione, afferenti al servizio della linea tranviaria 15, nelle restanti parti del territorio non se ne contano più di una dozzina. Il sistema di rotatorie, ha portato ad una maggiore fluidificazione del traffico cittadino e ad una maggiore sicurezza stradale, in rapporto all'aumento registrato nel corso del tempo, dei veicoli circolanti; l'incidentalità risulta ad oggi essere molto bassa anche per quanto riguarda le categorie cicli e motocicli.

Sempre tra gli anni '90 e gli anni 2000, è avvenuta la trasformazione praticamente di tutte le intersezioni stradali e di tutti gli attraversamenti pedonali che sono stati realizzati con l'impiego di "castellane", ovvero attraversamenti in quota, ove non è più il pedone che scende a quota strada per effettuare l'attraversamento della carreggiata, ma viceversa ogni veicolo in transito nella via, deve compiere la salita di una piccola rampa, che funge da dosso e continuare la marcia. Questo sistema, ha contribuito, in concomitanza alla realizzazione di tratti di pavimentazione differente dall'asfalto e dossi, a fare diminuire, di molto, la velocità dei veicoli in transito nel centro abitato. Tutte le vie e strade comunali della città, in alcune delle quali vige già il limite di velocità oraria di 30 Km., risultano essere perfettamente strutturate e rispondenti ai requisiti preliminari per l'istituzione di nuove "zone 30".

In particolare, nel territorio di Rozzano, ad esclusione delle strade a grande flusso di traffico, che si caratterizzano a livello gerarchico come vere e proprie "infrastrutture viarie", per funzione e dimensione, vale a dire: la S.P. n. 35, la Tangenziale Ovest, l'asse di Via Isonzo / Monte Amiata e l'asse di Via Manzoni / Grandi / Curiel / Missaglia, gli altri assi stradali presenti, ovvero, quelle strade che si sono sviluppate e strutturate al fine di consentire, l'attraversamento ed il collegamento di parti molto distanti tra loro all'interno del territorio comunale, possono essere considerate come strade a medio flusso di traffico; queste, nella conformazione attuale già dagli anni '70, erano gli assi che garantivano i collegamenti tra i centri agricoli storici dislocati sul territorio e facevano parte del sistema delle cascine rurali tra queste riportiamo: l'asse delle vie Togliatti / Liguria / Romagna, l'asse di Via Buozzi, l'asse delle vie Lombardia / Toscana / Boccaccio / Alfieri ed infine l'asse Mimose / Roma / Monte Penice / Alberelle; queste, presentano un calibro inferiore rispetto alle strade di grande flusso veicolare, ma si caratterizzano dalla massiccia presenza di parcheggi realizzati a raso rispetto le corsie di percorrenza. Tali assi hanno oggi, la funzione di adduzione del traffico veicolare ai nodi stradali, tangenziali infrastrutturali.

Possiamo considerare, sempre strade di tipo urbano a medio flusso di traffico alcune vie che, se pure di lunghezza inferiore rispetto agli assi sopra citati, fungono da importanti connettori del flusso veicolare all'interno della città quali: V.le Lazio, Via Gramsci, Via della Cooperazione, Via G. Rossa, Via XXV Aprile, Via Matteotti, Via U. La Malfa, Via F. Maggi / Aspromonte, vie anch'esse caratterizzate dalla presenza di un gran numero di parcheggi realizzati a raso rispetto i margini stradali.

Infine, il reticolo minore delle vie è costituito da strade e vie di "quartiere"; esso si presenta come un vero e proprio "dedalo" all'interno del quale la circolazione avviene in modo totalmente differente anche a causa delle ridotte dimensioni dei calibri stradali e dei sensi di percorrenza combinati con la presenza di elevato numero di parcheggi. Sono i quartieri densamente insediati con funzioni residenziali e miste.

Ed è proprio nelle strade con queste caratteristiche che la "zona 30", trova la sua naturale applicazione; in particolare la "zona 30" con priorità alle biciclette ed alla mobilità dolce in genere.

Il Nuovo Codice della Strada, classifica di categoria E le strade urbane di quartiere; l'Art. 2 comma 3 dello stesso codice, classifica di tipo E-bis una strada urbana ove vige il limite di velocità di 30 Km orari; essa viene delimitata da apposita segnaletica stradale di inizio e fine, nell'ambito della quale, i conducenti dei veicoli, hanno l'obbligo di dare la precedenza ai velocipedisti, ovvero, le auto in transito devono sempre dare la precedenza alle biciclette che possono viaggiare anche appaiate. La strada diventa un unico spazio indifferenziato dove convivono auto e biciclette e le auto devono necessariamente procedere a velocità ridotta. Sulle corsie, in ogni senso di marcia, vengono tracciati, a livello di segnaletica orizzontale, i simboli del limite di velocità oraria "30" e vengono riportate, con una certa ricorrenza, la sagoma della bicicletta, accompagnata da frecce direzionali e la sagoma dell'automobile per indicarne la convivenza.

La realizzazione di "zone 30" risulta particolarmente indicata ed efficace in zone o quartieri ad alta densità abitativa o su strade a vocazione commerciale, soprattutto ove sono presenti servizi scolastici e servizi pubblici; essendo assimilabili e complementari per funzione ai "cycle stripe" sopra descritti, le "zone 30", che, per quanto riguarda quelle già esistenti del centro cittadino di Rozzano andrebbero sicuramente rafforzate ed evidenziate, costituiscono anche una valida alternativa alla realizzazione di piste in sede protetta. Anche in questi casi, per la realizzazione ottimale delle "zone 30" sarebbe auspicabile prevedere l'eliminazione se non totale almeno parziale, nei punti maggiormente sensibili e, magari alternativamente, dei parcheggi costituiti a margine carreggiata. Questo rappresenterebbe un naturale "limite psicologico" alla velocità in automobile: vedere la strada lunga e dritta, inconsciamente, porta chi si trova alla guida dell'automobile ad aumentare la velocità determinando un potenziale rischio verso gli utenti fragili delle strade.

Alla luce di quanto esposto, l'Amministrazione comunale di Rozzano, ha individuato alcune strade ed aree dei quartieri cittadini, sulle quali potrebbe risultare particolarmente efficace l'istituzione o rafforzare le "zone 30" nelle frazioni di :

- ROZZANO CENTRO
- CASSINO SCANASIO
- VALLEAMBROSIA
- QUINTO DE' STAMPI
- PONTE SESTO
- ROZZANO VECCHIA

ESEMPI ITALIANI



Reggio Emilia



Reggio Emilia



Reggio Emilia



Carpi (MO)



Segnale stradale indicante l'inizio della Zona 30



Segnale stradale indicante la fine della Zona 30

I PERCORSI AGRICOLI NEL RETICOLO IDRICO

Il territorio del Comune di Rozzano, precedentemente allo sviluppo urbanistico che è avvenuto in modo massiccio a partire dagli anni '50 ad oggi, era un territorio totalmente a vocazione agricola.

Lo sviluppo urbano è avvenuto nel corso degli anni attraverso, la trasformazione, l'ampliamento o la sostituzione dei centri rurali antichi.

Il sistema delle cascine rurali, costituiva, un vero e proprio insieme di centri produttivi agricoli improntati sul sistema della proprietà latifondistica. Collegati tra loro da una fitta rete di percorsi e canali i centri rurali successivamente, hanno subito una grande trasformazione; sono diventati l'ambito entro il quale, è avvenuta l'edificazione industriale moderna e l'ambito entro il quale sono poi sorti i nuovi insediamenti residenziali dell'ALER in particolare per il centro cittadino e dei quartieri residenziali e produttivi delle frazioni.

Il sistema dei nuclei agricoli antichi e delle cascine era così costituito: il Castello Visconteo nella frazione di Cassino Scanasio, direttamente connesso alla cascina S. Alberto e alla cascina Mulino Bissone verso Pavia, era un po' il fulcro del sistema territoriale, collocato sul percorso romano dell'attuale S.P. n. 35 dei Giovi costituiva anche un sistema di raccordo con le cascine di grandi dimensioni come la Ex Zanoletti di V.le Togliatti nella frazione di Rozzano vecchio, la cascina Torriggio e la cascina Vione in Basiglio e con le cascine del Gambarone, del Perseghetto, della Follazza, della Roggia, della Bandeggiata e con il territorio di Milano con il Ronchetto al Gratosoglio e con il centro antico di Villalta nella frazione di Ponteseosto e la cascina Sovico e Mirasole verso il Comune di Opera.

Nonostante le trasformazioni ed il massiccio inurbamento, il territorio ha conservato una grossa vocazione agricola; a partire dal '700, alcuni dei terreni coltivati con il processo della rotazione sono stati mantenuti ed ancora oggi sono attivi e visibili su gran parte dei terreni che contornano l'edificato comunale.

Il territorio, è riuscito, in alcuni casi, nelle porzioni di città già urbanizzate, a mantenere, conservare e talvolta a valorizzare, i segni di tipici del paesaggio agricolo lombardo ancora evidenti. Ci riferiamo in particolar modo al sistema del prato irriguo che ha consentito la diffusione della coltura delle risaie e che ha consentito, nel corso del tempo, una vera e propria rivoluzione agronomica anche dal punto di vista della conformazione e della tessitura del paesaggio. Infatti, risultano ancora visibili gran parte di quegli elementi inconfondibili che caratterizzano le geometrie dei campi irrigati da un complesso sistema di cavi, rogge e fontanili, come pure risultano ancora visibili ed utilizzati, gran parte dei percorsi agricoli di adduzione al reticolo campestre che fanno da partitura e suddivisione ai diversi fondi.

Tra le rogge che attraversano il territorio ancora attive e visibili, con andamento est - ovest ricordiamo: la roggia Speziana, la roggia Pizzabrasa, la roggia Carlesca, la roggia Saronna, la roggia Coria, la roggia della Libassa, la roggia Molina e tra i cavi: il cavo Vione, il cavo Borromeo, il cavo Basiglio, il cavo Viquarterio, il cavo Tolcinasco e il cavo Villamaggiore, oltre naturalmente al fontanile Gramignino.

L'irrigazione dei campi nella pianura lombarda, ha origine remote che risalgono dagli Etruschi ed è dovuta alla grande abbondanza di risorse idriche presenti nei terreni della "bassa" ed alle tecniche di sfruttamento sempre più perfezionate delle stesse.

Gli interventi di canalizzazione per scopi irrigui, costituiscono una delle trasformazioni più significative del paesaggio naturale fin dai Romani e, dal Medioevo in poi. Proprio nel corso del Medioevo le compagnie religiose, i Benedettini in primis, introducono le nuove tecniche della coltura a "prato marcitoio", tecnica questa che consente numerosi tagli all'anno ed è imperniata su un raffinato sistema di sfruttamento e di erregimentazione delle acque di risorgiva. Tra le opere eseguite e tramandate dal passato, vi sono sicuramente quelle legate alla captazione e canalizzazione delle acque dei fontanili che garantiscono la fornitura di acqua sorgiva a temperatura costante in tutti i periodi dell'anno, le cui "teste", sono riconoscibili ancora oggi per la loro forma tondeggianti ed allungata in mezzo ai campi e dalle quali, si diparte una fitta rete di canaletti; l'esempio più significativo di fontanile presente in Rozzano, è certamente rappresentato da quello visibile all'interno del Parco Comunale n.2; esso si estende per la Via del Perseghetto fiancheggiando le aree di pertinenza dell'Istituto Clinico Humanitas (Parco del Fontanile); è caratterizzato dalla presenza di un importante percorso di collegamento ciclopedonale, che è stato, in

tempi recenti, oggetto di un intervento di recupero e sistemazione e che mantiene le caratteristiche naturali del percorso agricolo attrezzato.

Il Fiume Lambro, un tempo attraversava sinuoso il territorio del Comune di Rozzano ed aveva anch'esso una funzione irrigua specialmente per le colture a riso che si estendevano nella porzione ad Est dei suoi margini e che facevano, come oggi, riferimento alla cascina Bandeggiata; in una zona territorialmente a quota inferiore rispetto le altre porzioni del territorio rozzanese. Il fiume Lambro, nel corso degli anni è stato completamente urbanizzato nella parte ad Ovest e, il suo alveo, è stato tombinato e declassato a "canale colatore meridionale"; più a sud oggi, vi è l'area boschiva faunistica, caratterizzata dalla classica vegetazione di "ripa", del "Parco dello Smeraldino".

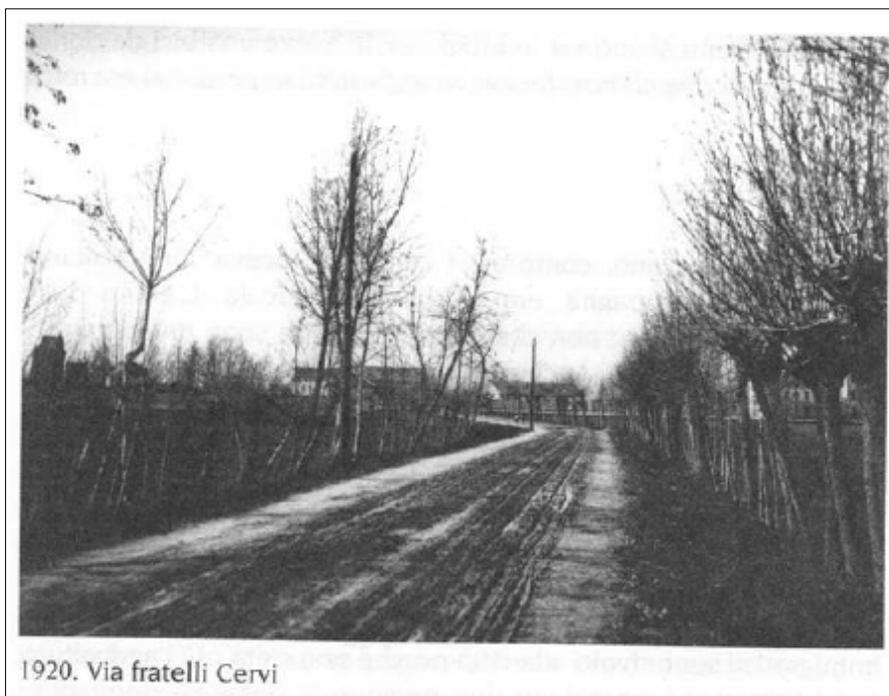


La più importante opera idrica presente nel reticolo fluviale di Rozzano, è indubbiamente il Naviglio Pavese che, partendo dalla Darsena di Milano, attraversa il territorio di Rozzano da Nord a Sud; esso procede per Pavia dopo avere superato il terzo dei sette salti d'acqua, la Conca di Rozzano, regolata da una chiusa di concezione "Leonardesca". Un'opera artificiale realizzata dall'uomo che, con le sue residue testimonianze di archeologia industriale, quali la Filatura de Schappe di fattura ottocentesca si affacciano sul canale navile. Esso aveva un duplice scopo, veniva, ma viene ancora oggi utilizzato a scopi irrigui attraverso i "chiusini" di regolazione per il rilascio delle acque nelle rogge e nei cavi, e allo stesso tempo veniva utilizzato per il trasporto di merci e persone. Ci preme sottolineare oggi, l'importanza che potrebbe avere, prendere in considerazione l'ipotesi di intraprendere una serie di attività improntate alla "Green Economy", come per esempio, quella di rivalutare ed eventualmente ristrutturare e trasformare per scopi culturali e sociali, alcuni dei manufatti presenti sull'asse del Naviglio Pavese quali: il Casello della Guardia Idrica, la chiusa Leonardesca di regolazione del salto d'acqua ed i chiusini delle Rogge, ed ipotizzare un riutilizzo della stessa Filatura De Schappe. L'asse dell'Alzaia Naviglio Pavese, che corre parallelamente alla S.P. n. 35 ex S.S. dei Giovi, rappresenta una importante via di collegamento, soprattutto se la consideriamo dal punto di vista della mobilità ciclabile; come sopra ricordavamo fa parte del corridoio regionale del PCIR 5 "Percorso dei Pellegrini" e del corridoio nazionale "Ven-To". A tale proposito, potrebbe essere individuato, proprio nel Casello della Guardia Idrica, un punto di informazione turistica con annessi dei servizi di sosta, di ristoro, di assistenza e di ricarica elettrica al servizio degli avventori.

Sempre per quanto riguarda il Naviglio Pavese, un'altra ipotesi da prendere in seria considerazione, potrebbe essere quella di rendere maggiormente fruibile ed integrato il sistema della navigazione al sistema della mobilità pedonale e ciclistica, sempre per scopi turistici e diportistici; tale ipotesi, potrebbe prendere le mosse dal progetto di riapertura dei navigli, intrapreso dal Comune di Milano.

Con la diffusione della coltura a risaia avviene una rivoluzione agronomica, che viene a modificare la tessitura del paesaggio del sistema agrario; vengono introdotte forme regolari nella partizione dei campi e di conseguenza anche i limiti poderali e delle proprietà terriere si adegueranno a questi nuovi e più rigidi schemi geometrici; gli storici limiti tradizionali della vecchia proprietà feudale, clericale e comunitaria, vengono anche travolti da un nuovo modo di operare; i nuovi ceti dei medi e grandi affittuari, nell'assumere la funzione di intermediari tra i grandi proprietari terrieri ed i mezzadri, divengono i protagonisti dei processi agricoli produttivi; si tratta del nuovo capitalismo agrario.

Il reticolo dei campi segue la forma delle colture alternate e le piantate, vengono effettuate seguendo, la dimensione del latifondo; i percorsi poderali, si allargano per consentire l'accesso ai nuovi macchinari agricoli alle aziende. Vengono anche ridisegnati i confini di pertinenza, in modo molto più regolare realizzati a volte, con l'ausilio di piante disposte a filare ad indicarne i percorsi principali rispetto a quelli secondari di divisione del latifondo stesso.



1920. Via fratelli Cervi

La radicale trasformazione delle tecniche colturali avvenuta già dall'inizio degli anni '50, ha sostanzialmente modificato anche il rapporto con il suolo e l'ambiente. Il progresso tecnico, ovvero la meccanizzazione e la chimizzazione impiegate nelle coltivazioni agricole che diventano "intensive", ha incrinato un equilibrato rapporto con un ambiente che produceva un paesaggio anche di alta qualità dal punto di vista estetico; oggi, più che mai, si rende necessario recuperare questo rapporto.

Siamo ai margini dell'attuale edificato cittadino; tutte queste aree a verde presenti ancora oggi sul territorio che sono sfuggite ai processi di urbanizzazione, di polverizzazione ed abbandono, rivestono oggi una grande importanza strategica per l'equilibrio ecologico cittadino e metropolitano. Si rende più che mai necessaria la loro tutela e, ove possibile, il recupero ambientale di tutte le fasce di collegamento esistenti tra la città e la campagna, dei percorsi, ancora oggi utilizzati per la connessione delle aree edificate ai sistemi del verde urbano attrezzato e di quelle aree oggi utilizzate per la ricreazione ed il tempo libero dei cittadini.

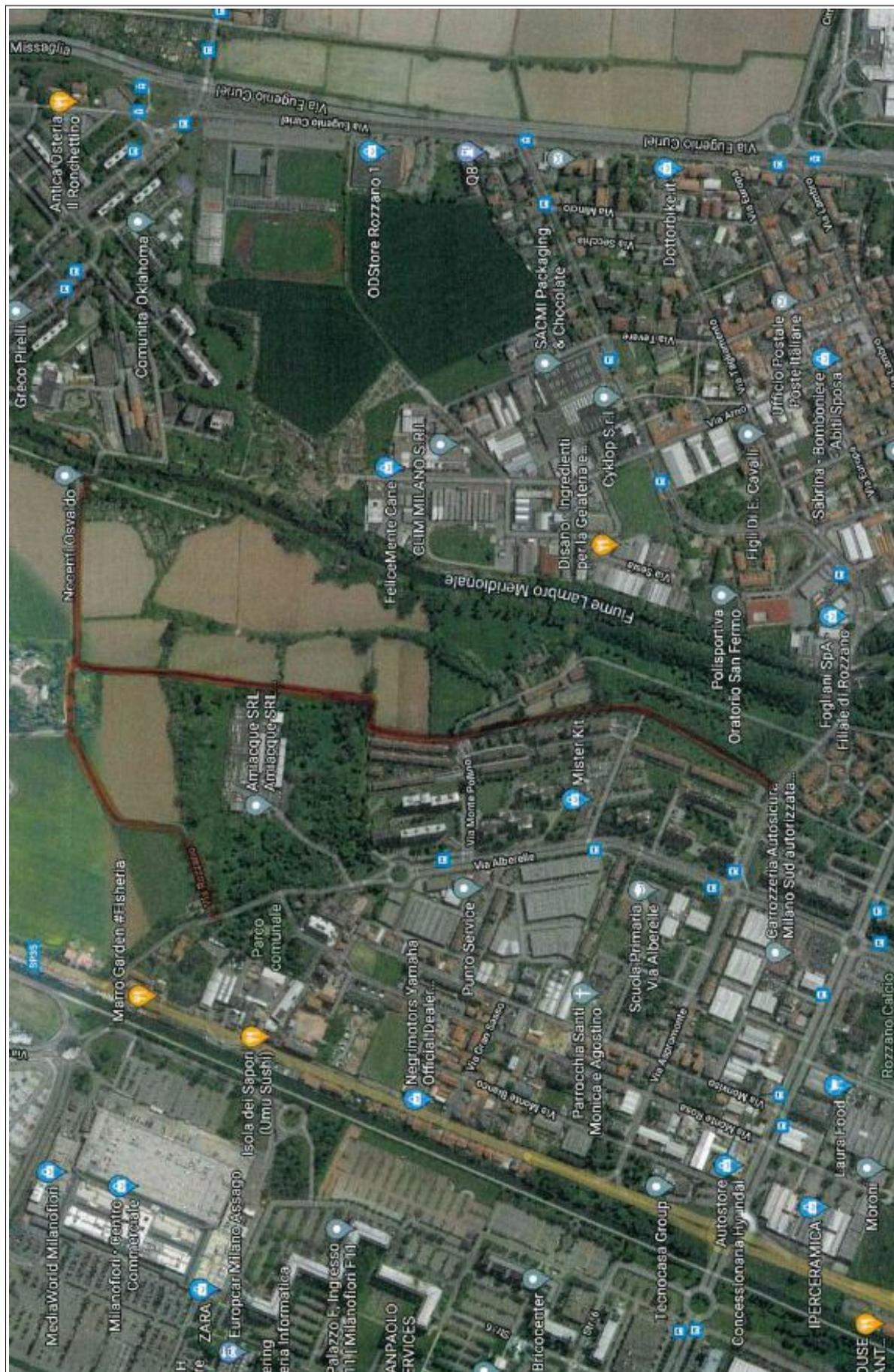
La stesura del "Documento di indirizzo per lo sviluppo della Mobilità Dolce sul territorio di Rozzano", rappresenta per l'Amministrazione comunale, un'occasione di grande importanza per focalizzare e riportare l'attenzione sul rapporto culturale tra la società e l'ambiente; anche la mobilità dolce e la mobilità ciclistica, rappresentano un'occasione per valorizzare tutte quelle delle aree a verde ai marginali della città ma che rivestono una fondamentale importanza dal punto di vista culturale come veri e propri punti di attrazione, per la fruizione di nuovi spazi ad uso ricreativo, fisico e sportivo.

Vi sono una serie di percorsi agricoli in terra battuta che dai margini della città conducono direttamente attraverso i campi agricoli coltivati ad altre porzioni di territorio; questi sono attualmente meta di un gran numero di podisti, corridori e ciclisti.

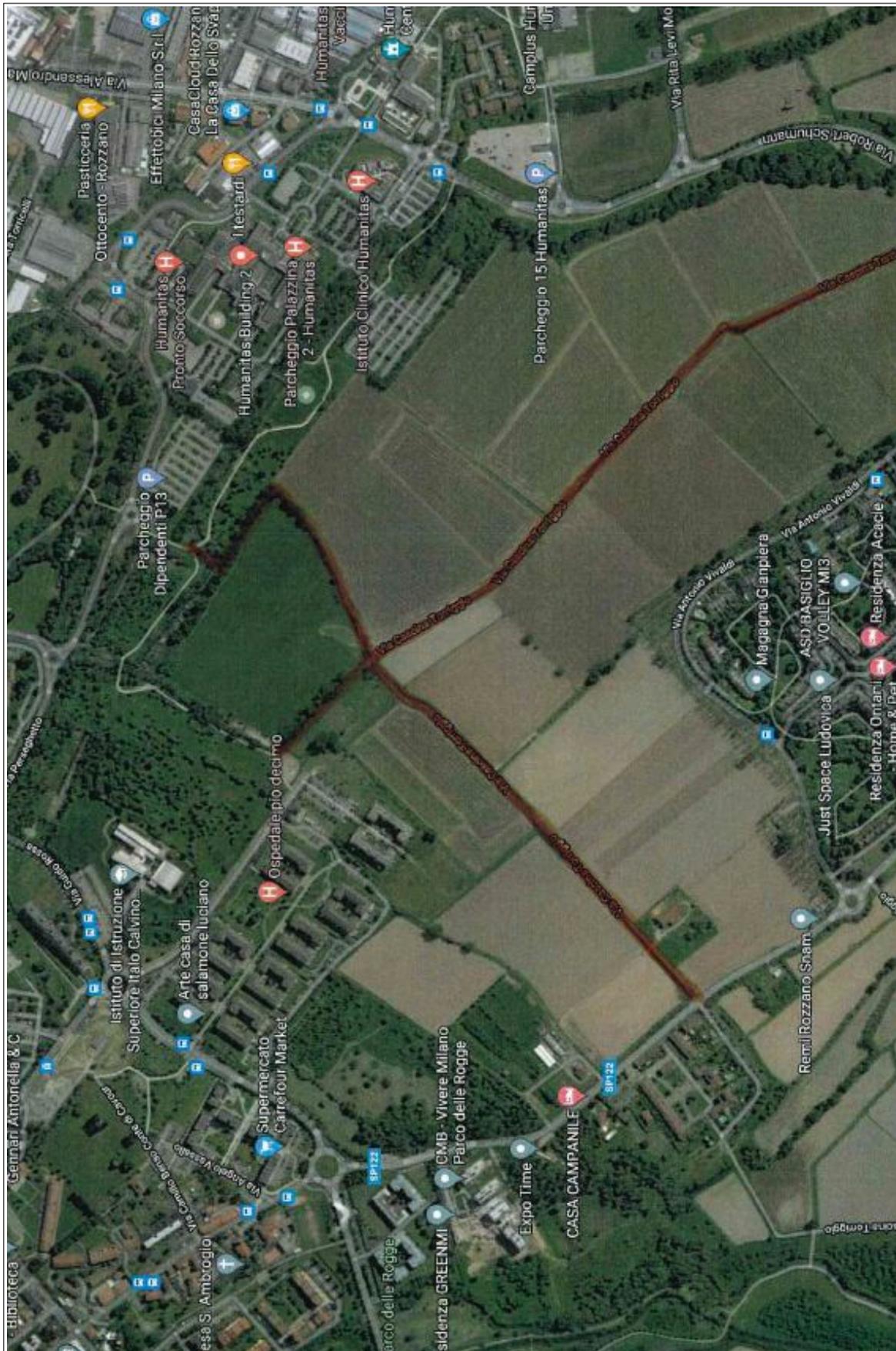
A tale proposito, vista anche la crescente domanda per la fruizione di spazi a verde, l'Amministrazione Comunale ha individuato 4 ambiti di riferimento per la valorizzazione di sistemi di percorsi agricoli che andiamo ad elencare:

- AMBITO DI VALLEAMBROSIA: PERCORSO AGRICOLO DI CONNESSIONE TRA VIA MONTE POLLINO - CASCINA BANDEGGIATA E GRATOSOGGIO.
- AMBITO DI QUINTO DE STAMPI: PERCORSO AGRICOLO DI CONNESSIONE TRA VIA BRENTA E GRATOSOGGIO.
- AMBITO DI ROZZANO VECCHIO: PERCORSI AGRICOLI DI CONNESSIONE TRA IL "PARCO DELLE ROGGE" E LA CASCINA TORRIGGIO.
- AMBITO DI ROZZANO VECCHIO: PERCORSI AGRICOLI DI COLLEGAMENTO TRA LA CASCINA TORRIGGIO E IL "PARCO DEI FONTANILI" L'ISTITUTO CLINICO HUMANITAS E IL COMUNE DI BASIGLIO.

Al fine di ufficializzare ed istituzionalizzare tali percorsi, si rende necessario verificarne l'esatta pertinenza. Per quanto riguarda il fondo sterrato di ogni percorso, si rende necessario verificare lo stato attuale di conservazione e, in alcuni casi, nel rispetto della naturale ed originale vocazione, tramite delle semplici tecniche di livellamento, di battimento e di stesura di calcestruzzo drenante, rendere il fondo del percorso completamente agibile per la percorrenza di pedoni e biciclette che potranno avvalersi del supporto informativo di appositi pannelli descrittivi posti come indicatori riferiti ai differenti tragitti da percorrere.







I COSTI PREVISTI

Per quanto riguarda i costi di massima da prevedere per la realizzazione dei percorsi indicati nel documento programmatico, li abbiamo suddivisi per ognuna delle tipologie di riferimento, "Bicipolitana", Percorsi Urbani "Cicle Stripe", "Zone 30" e "Percorsi Agricoli".

Essendo tipologie di percorsi, molto differenti tra loro, abbiamo elaborato gli schemi di costo, riferendoli alle medie dei costi attuali delle lavorazioni da eseguire.

"BICIPOLITANA"

Sviluppo lunghezze:

| | | |
|----------------------------|-----|---------------|
| LINEA 1 (Colore Giallo) | Km. | 4,000* |
| LINEA 2 (Colore Verde) | Km. | 3,500 |
| LINEA 3 (Colore Arancione) | Km. | 4,800 |
| LINEA 4 (Colore Blu) | Km. | 2,400 |
| TOTALE Km. | | 14,700 |

Sviluppo Larghezze:

TOTALE MI. 2,50

Incidenze generali:

- Scavi e sbancamenti con l'ausilio di mezzi meccanici
Totale 10.700 ml. x Euro 7,75 Euro 82.925
- Cordolature in cls. prefabbricato (15/18x50cm.)
Totale 21.400 ml. x Euro 34,09 Euro 729.526
- Rimozione e ricollocamento pali di linee elettriche,
di pali, recinzioni, ecc.
Totale n. 10 x Euro 200,00 Euro 2.000
- Opere di movimento terra per superamento barriera
e dislivello di m. 6,00 con pendenza < 8%
Totale 120 m x 2,50 x Euro 33,30 mc. Euro 12.000
- Costituzione di fondo, sottofondo e piano ciclabile in bitume
colorato
Totale 10.700 ml. x Euro 65,00 Euro 695.500
- Formazione di parapetti e ringhiere in ferro
Totale 1.320 ml. x Euro 40,00 Euro 52.800
- Formazione canali di scolo e pozzetti prefabbricati di raccordo
Totale 15.380:50 ml. = n. 308 x Euro 50,00 Euro 15.400
- Abbattimento barriere architettoniche tramite realizzazione di
Castellane stradali
Totale n.30 x Euro 206,00 Euro 6.180
- Fornitura e posa di impianti di illuminazione pubblica
a led alimentati da fotocellule solari
Totale n. 500x100 Euro Euro 50.000
- Formazione di siepe naturale divisoria
Totale 21.400 ml. x Euro 30,00 ml. Euro 642.000
- Verniciatura per segnaletica orizzontale strisce, scritte
e simboli
Totale 10.700 x Euro 0,30 al ml. Euro 3.210
- Fornitura e posa di segnaletica verticale e pannelli di

Indicazione e segnalazione percorsi da collocare nelle
2 direzioni di percorrenza ivi compresi lo studio e
l'elaborazione grafica in ragione di:
Totale n. 80 x Euro 200

Euro 16.000

TOTALE OPERE

Euro 2.307.541

- Costi tecnici per indagini geologiche territoriali
- Imprevisti e lavori in economia 15%

Euro 20.000

Euro 345.531

TOTALE GENERALE

Euro 2.673.072

IVA 10%

***Per quanto riguarda la LINEA 1 della Bicipolitana, abbiamo computato solamente una lunghezza di 2.400 metri, in quanto la il tratto compreso tra il nodo del Centro Commerciale Fiordaliso, il Cimitero della Frazione di Ponteseo sino al confine con il Comune di Opera, verrà realizzato contestualmente alla realizzazione di una nuova strada viabilistica convertendo l'attuale in ciclopedonale.**

PERCORSI URBANI "CYCLE STRIPE"

Sviluppo lunghezze tracciati ipotizzati:

TOTALE Km. 17.000

Incidenze generali:

- Verniciatura per segnaletica orizzontale, a norma UNI EN 1436 costituita da strisce longitudinali o Trasversali, eseguite mediante applicazione di vernice Rifrangente premiscelata di colore bianco permanente per linee tratteggiate di larghezza 15 cm.
TOTALE Km. 17.000 x Euro 0,40 ml. Euro 6.800
 - Verniciatura per segnaletica orizzontale di scritte, simboli e frecce direzionali
TOTALE Km. 17.000 x Euro 0,20 ml. Euro 3.400
 - Fornitura e posa di segnaletica stradale verticale di indicazione "inizio" e "fine", percorsi, attraversamenti, ecc. in PVC rifrangente
TOTALE n. 120 x Euro 170 cad Euro 20.400
 - Imprevisti ed esecuzione di eventuali sistemazioni del fondo stradale tramite livellamenti, di caditoie e chiusini ed eventuali cancellazioni di linee orizzontali
TOTALE a corpo Euro 5.000
- TOTALE GENERALE Euro 35.600**

IVA 10%

Per quanto riguarda l'eventuale realizzazione di percorsi in sede propria e contraddistinti in carreggiata, da una linea di segnaletica orizzontale continua in aggiunta alla linea tratteggiata, sempre realizzata con vernice rifrangente, computiamo Km. 17.000 x 0,80 Euro al ml., vale a dire Euro 13.600.

Nel caso di realizzazione di asfalto antisdrucchiolo di colorato da applicare sul piano stradale di percorrenza dei cicli, computiamo Km. 17.000 (lunghezza) x (1,50 larghezza media) x 4 Euro al mq., vale a dire Km. 17.000 x 6,00 Euro, 102.000 in aggiunta.

NUOVE "ZONE 30"

Sviluppo lunghezze tracciati ipotizzati

TOTALE Km. 13.000

Incidenze generali:

- Verniciatura per segnaletica orizzontale, di limiti Orari "30", da collocare ad inizio di vie ed edifici Pubblici, simboli e frecce direzionali in ragione di: TOTALE Km. 13.000 x Euro 0,80 ml. Euro 10.400
 - Fornitura e posa di segnaletica stradale verticale di Indicazione "inizio" e "fine" Zona 30 e di rinforzo all'esistente in PVC rifrangente TOTALE n. 80 x Euro 170 cad Euro 13.600
 - Imprevisti ed eventuali cancellazioni di linee di segnaletica orizzontale esistente TOTALE a corpo Euro 3.000
- TOTALE GENERALE Euro 27.000**

IVA 10%

"PERCORSI AGRICOLI"

Sviluppo lunghezze tracciati ipotizzati:

| | | |
|---|------------|--------------|
| AMBITO VALLEAMBROSIA: Via Monte Pollino – Cascina Bandeggiata – Gratosoglio | Km. | 1,020 |
| AMBITO QUINTO DE STAMPI: Via Brenta – Gratosoglio | Km. | 0,480 |
| AMBITO ROZZANO VECCHIO: Cascina Torriggio – Istituto Clinico Humanitas | Km. | 2,880 |
| AMBITO ROZZANO VECCHIO: Parco delle Rogge – Cascina Torriggerio – Comune di Basiglio | Km. | 2,280 |
| TOTALE | Km. | 6,660 |

Incidenze generali:

- Operazioni varie di tracciamento/scarificazione, scavo, riporto di terra, livellamento/regolarizzazione e battimento eseguite con mezzi meccanici, fornitura e posa in opera di canalette trasversali per scolo acque, ricarica del piano viabile mediante inghiaatura in misto granulare calcareo, in ragione di:
TOTALE Km. 2,000 x (larghezza 2,50 m.) x Euro 56.346 ml. Euro 102.692
- Spese per acquisizione aree, frazionamenti ed accatastamenti
TOTALE a corpo Euro 50.000
- Fornitura e posa in opera di cartellonistica verticale di indicazione ed informazione da collocare all'ingresso di percorsi e sentieri agricoli, ivi compreso lo studio e l'elaborazione grafica, in PVC dimensioni 70 cm. X 50 cm. in ragione di:
TOTALE n. 20 x Euro 250 Euro 5.000
- Imprevisti per ulteriori preparazioni e lavorazioni ed adempimenti Euro 10.000

TOTALE GENERALE Euro 167.692

IVA 10%

TOTALE GENERALE RIPORTATO Euro 2.903.364

IVA 10%

