

Milano 2020. Strategia di adattamento

Strade Aperte

Strategie, azioni e strumenti per la ciclabilità e la pedonalità, a garanzia delle misure di distanziamento negli spostamenti urbani e per una mobilità sostenibile



Indice

| | |
|--|-----------|
| Adattare la città alle misure di distanziamento | 3 |
| Un'opportunità senza precedenti | |
| Gli esempi internazionali | |
| Le soluzioni già sperimentate a Milano | |
| | |
| Strategie per la mobilità attiva | 10 |
| La ciclabilità come azione portante della mobilità sostenibile | |
| La pedonalità al centro della vita urbana | |
| Valorizzare lo spazio pubblico nei quartieri | |
| | |
| Casi tipologici e sperimentazioni | 19 |
| Interventi in sola segnaletica | |
| Interventi in segnaletica protetta da sosta | |
| Interventi con segnaletica e dispositivi di emergenza | |
| Doppio senso ciclabile | |
| Interventi di moderazione del traffico | |
| Strada condivisa | |
| Allargamento dei marciapiedi | |
| Strada pedonale | |
| Parklet | |
| Altre sperimentazioni | |
| | |
| Azioni e interventi programmati | 24 |
| Azioni previste | |
| Interventi programmati | |
| Esempi di applicazione | |

Adattare la città alle misure di distanziamento

La pandemia ha cambiato le nostre abitudini, messo in discussione i nostri stili di vita, stravolto le priorità quotidiane e limitato libertà che sembravano indiscutibili. Tra le cose che più mancano nelle nostre città in questo periodo di *lockdown*, ce n'è una in particolare che è un bisogno essenziale universale. **Muoversi.**

Sebbene non immediata, la riapertura graduale della città è sempre più vicina. Di qui a breve dovremo progressivamente **tornare a muoverci e integrare l'attività fisica** nel nostro quotidiano. Ogni giorno diventa quindi più urgente individuare soluzioni per adattare la città - in particolare, le infrastrutture e gli spazi pubblici - alle nuove misure di distanziamento necessarie per convivere con il virus.

Si tratta di una questione apparentemente scontata, ma senza precedenti. Il rispetto di simili misure non sarà semplice, soprattutto nella gestione degli spostamenti in città densamente popolate come Milano, dove, nei prossimi mesi, **la mobilità sarà costretta a cambiare**, trovando un nuovo equilibrio fra la necessità di gestire i movimenti delle persone che gradualmente riprenderanno a spostarsi e garantire la loro tutela dal rischio di contagio.



In questo scenario, se l'offerta di trasporto pubblico vedrà una contrazione significativa per le necessità di contingentamento, lo spostamento con l'auto privata potrebbe essere ritenuta un'alternativa più sicura, determinando il rischio di un progressivo aumento del traffico, insostenibile per le nostre città sia in termini di **congestione**, in particolare nelle ore di punta, sia per i livelli di **inquinamento** di CO2, NOx, polveri sottili ed emissioni climalteranti, che per l'impatto in termini di **spazio**, legato ad esempio all'offerta limitata di sosta.

Emerge quindi la necessità di riflettere e agire, fin da ora, **sulla riduzione della domanda di mobilità e sull'offerta di alternative, ricercando un nuovo equilibrio** che permetta ai cittadini di adottare comportamenti funzionali ad una mobilità efficace, sicura e sostenibile, in risposta sia alla nuova emergenza che alle criticità 'classiche' delle città. Se da un lato sarà inevitabile garantire la possibilità di spostamento con il mezzo privato per alcune tipologie (ad esempio i trasferimenti extraurbani, specie quelli legati alle merci) o per chi ne necessita inderogabilmente (come chi ha difficoltà motorie), dall'altro sarà fondamentale creare le condizioni per compensare la riduzione di offerta del trasporto pubblico, in particolare per chi non ha alternative: **risparmiando spostamenti**, favorendo il lavoro agile, intervenendo sugli orari della città, e **riducendo le distanze**, riscoprendo la dimensione di quartiere e incentivando gli spostamenti più brevi.

Per diversificare l'offerta di mobilità, nei prossimi mesi servirà dunque individuare soluzioni alternative 'sane' per supportare il trasporto collettivo. Se l'idea di favorire la pedonalità e la ciclabilità in città era già valida in tempi 'normali', nella fase di 'nuovo ordinario' che ci apprestiamo a vivere diventa ancora più importante e strategica. Il modo migliore per muoversi e integrare l'attività fisica in città sarà anche il più semplice: **camminare e andare in bicicletta**. Camminare è un bisogno imprescindibile, oltre che il modo di muoverci più semplice e naturale che conosciamo, in particolar modo alla dimensione umana del quartiere. In questa fase, [gli esperti di tutto il mondo vedono la bicicletta come l'alternativa più sicura al trasporto pubblico](#) per gli spostamenti urbani e alcune domande sorgono spontanee:

- Possiamo **incentivare l'uso della della mobilità attiva** per gli spostamenti quotidiani attraverso lo sviluppo di una rete di spazi dedicati per ciclisti e pedoni?
- Come potremo facilitare il **rispetto delle misure di sicurezza** legate al distanziamento su marciapiedi stretti, spesso accidentati o invasi dalle auto?
- La crisi sanitaria può essere l'occasione per ripensare e **riorganizzare le strade come spazi pubblici** alla scala umana e al centro della vita dei quartieri?

Un'opportunità senza precedenti

Ci è mancata l'attività fisica. La stagione è perfetta. L'aria è più pulita.

Con meno auto in strada, camminare e pedalare è più sicuro. Se non ora, quando?



Corso Buenos Aires. Foto di Andrea Cherchi

Sebbene in un momento di forte difficoltà, in questi mesi le immagini della città senza auto in movimento hanno restituito il fascino di una città a ritmo lento, a scala umana, e ricordato l'impatto quotidiano che il traffico genera sul benessere delle persone e dell'ambiente - ad esempio, in termini di inquinamento dell'aria e rumore.

Come previsto dalla [Strategia di adattamento Milano 2020](#), la crisi sanitaria può essere l'occasione per decidere di dare **più spazio alle persone** e **migliorare le condizioni ambientali** della città, aumentare gli spostamenti di superficie non inquinanti e **ridefinire l'uso delle strade e degli spazi pubblici** per usi commerciali, ricreativi, culturali, sportivi, rispettando i distanziamenti fisici previsti. Il momento è opportuno per almeno tre ragioni:

1. Il *lockdown* ha causato una **sostanziale riduzione del traffico urbano** (l'indice di congestione ha visto un abbattimento dal 30 al 75%), che permette di sperimentare e intervenire in maniera efficace sulle strade prima che tornino a pieno regime, riducendo al minimo i disagi sulla circolazione.
2. La situazione di emergenza temporanea costringe a **identificare soluzioni di adattamento leggere ed economiche, veloci e reversibili**, che qualora si rilevassero efficaci potrebbero consolidarsi nel tempo, accelerando il periodo di transizione ambientale già pianificato a sostegno dei mezzi di trasporto sostenibili.
3. Le azioni necessarie alla gestione dell'emergenza di carattere sanitario assumono un **carattere di urgenza**, incontrando minori resistenze al cambiamento.

Gli esempi internazionali

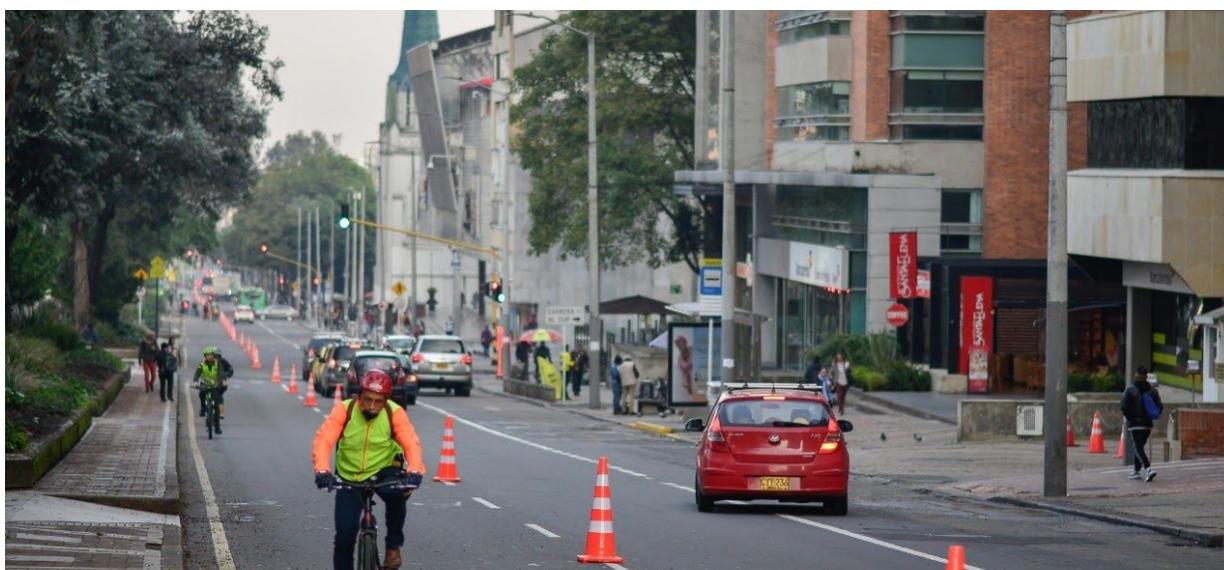
*Nel 1973, un'altra crisi globale, quella energetica, ha innescato una rivoluzione dei trasporti: nei **Paesi Bassi**, il governo ha avviato un programma di massa per la costruzione di piste ciclabili. Oggi, il 30% degli spostamenti nazionali avviene in bici.*

Anche in questa fase, gli esempi internazionali cui ispirarsi non mancano:

- [Berlino si è subito messa in moto per ampliare le piste ciclabili esistenti](#) o crearne di nuove per bilanciare la riduzione del servizio di trasporto pubblico.
- La città di **Oakland**, in California, con la recente iniziativa "[Slow streets](#)" ha convertito 74 miglia di strade urbane, quasi 120 chilometri, all'uso di pedoni e ciclisti limitando il traffico veicolare al solo livello locale.
- [Il governo neozelandese ha annunciato il finanziamento di interventi leggeri di urbanistica tattica](#) da attuare rapidamente, per creare corsie ciclabili temporanee e allargare i percorsi pedonali esistenti, consentendo ai pedoni di rispettare le misure di distanziamento sociale.

Interventi simili erano all'ordine del giorno in Europa anche prima dell'emergenza:

- [A Barcellona, il progetto superilles](#) sta moltiplicando le strade pedonali attraverso una progressiva gerarchizzazione del traffico.
- [A Parigi, Anne Hidalgo ha annunciato la proposta di una città 100% ciclabile entro il 2024](#), a supporto dell'idea di una città a misura d'uomo dove per tutti gli abitanti sia possibile raggiungere i principali servizi in meno di 15 minuti.



La bicicletta rappresenta una delle alternative di trasporto più igieniche per la prevenzione del virus, specie in questa fase in cui si raccomanda di evitare contatti e assembramenti.



Allargamenti delle piste ciclabili in sola segnaletica a Berlino, realizzati nella fase di emergenza Covid-19.



A Barcellona, il progetto 'Superilles' individua macro-isolati a vocazione prevalentemente pedonale, mantenendo il traffico veicolare solo in alcuni assi stradali.

Le soluzioni già sperimentate a Milano

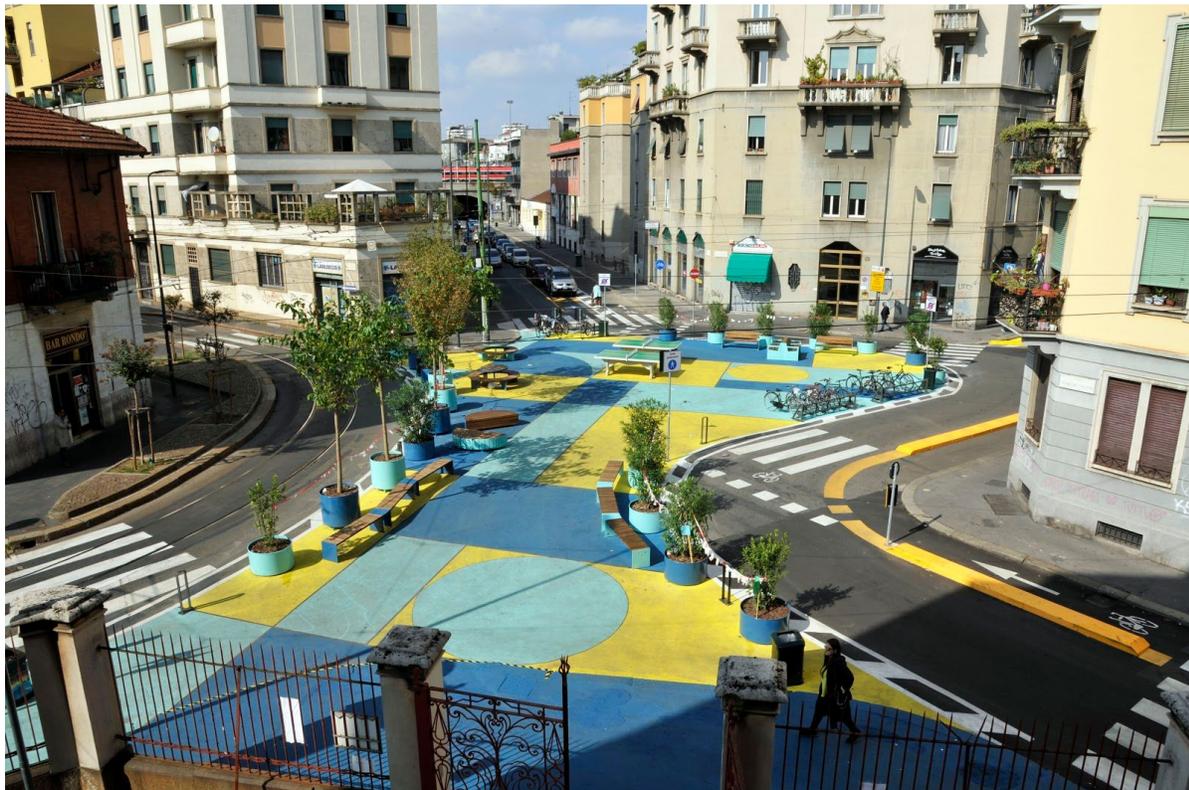
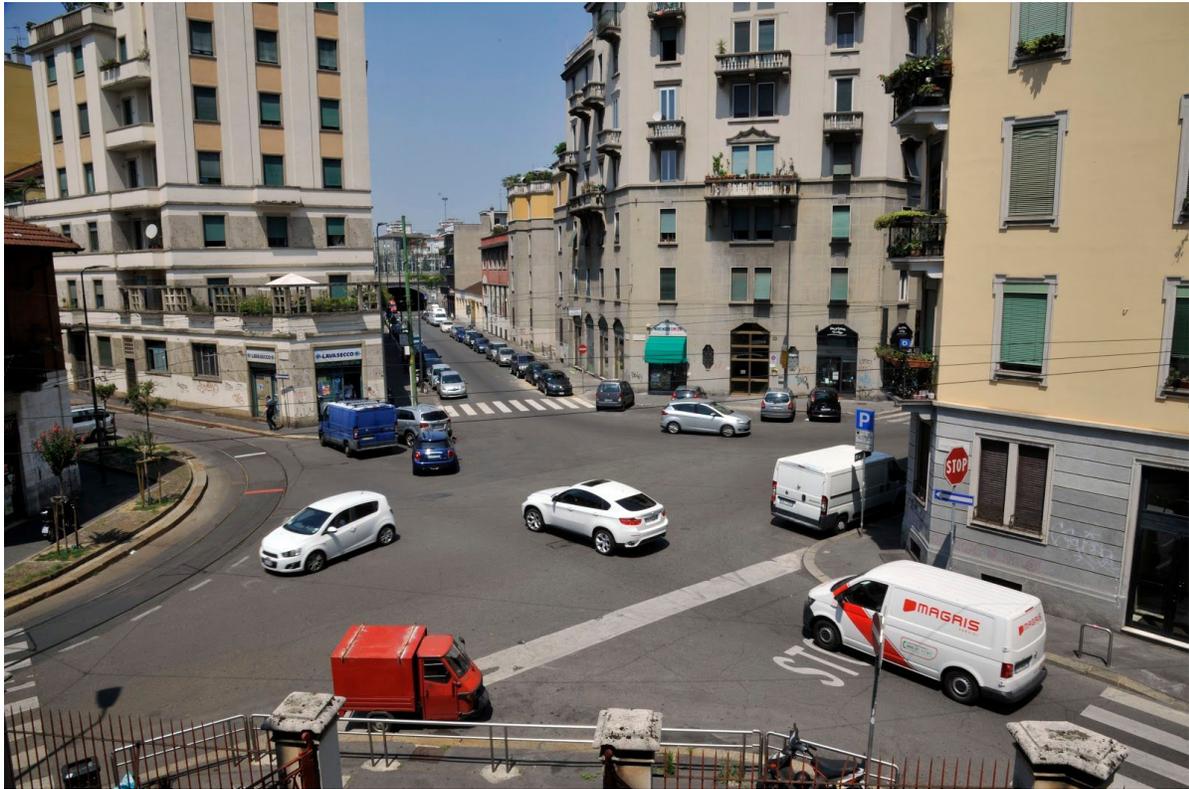
Da settembre 2018, [il programma Piazze Aperte](#), promosso dal Comune di Milano in collaborazione con *Bloomberg Associates*, *National Association of City Transportation Official* (NACTO) e *Global Designing Cities Initiatives*, ha sperimentato il metodo dell'**urbanistica tattica** per generare nuovi spazi pubblici al posto di strade o intersezioni ridondanti, attraverso la realizzazione di interventi leggeri, veloci ed economici in via sperimentale. Il carattere temporaneo consente di agire rapidamente e testare soluzioni in maniera reversibile, prima di investire tempo e risorse in una sistemazione strutturale definitiva. anticipando gli effetti con benefici immediati e supportando il processo decisionale verso una soluzione permanente.

Questa esperienza ha permesso di sviluppare nuove competenze e sperimentare un inedito kit di strumenti per intervenire sullo **spazio pubblico**. Tra le progettualità 'leggere' avviate nei quartieri, oltre a vari interventi di pedonalizzazione ed attivazione dello spazio, sono stati sperimentati allargamenti di marciapiede e la realizzazione di piste ciclabili in sola segnaletica, protette da sosta o da dissuasori.

A fine 2019, con l'avviso pubblico "[Piazze Aperte in ogni quartiere](#)" aperto alla collaborazione di tutti i cittadini, sono pervenute 65 nuove proposte di intervento, attualmente in fase di co-progettazione.



Milano, Piazze Aperte. Pista ciclabile contromano protetta da cordoli in Via Martiri Oscuri.



Piazze Aperte, prima e dopo l'intervento di urbanistica tattica a Nolo (Via Spoleto, Via Venini)

Strategie per la mobilità attiva

La ciclabilità come azione portante della mobilità sostenibile

Riguardo il tema della mobilità, la strategia di adattamento Milano 2020 prevede di ripensare gli orari e i ritmi della città per ridurre e distribuire la domanda di spostamenti nell'arco della giornata e si pone l'obiettivo di **migliorare e diversificare ancora di più l'offerta di mobilità**, implementando e sfruttando al massimo il potenziale consentito per il trasporto pubblico e le infrastrutture del trasporto rapido di massa come metropolitane e metrotranvie, parallelamente a promuovere l'utilizzo della mobilità sostenibile e attiva e dello sharing.

*E' necessario ridefinire l'uso delle strade e degli spazi pubblici e aumentare gli spostamenti di superficie non inquinanti (piedi, bici, mobilità leggera)
Milano 2020. Strategia di adattamento*

In questa fase, serve agire **in maniera tempestiva** per dare un'alternativa all'automobile in risposta ai bisogni di mobilità dei cittadini, in sicurezza e a fronte delle misure di contingentamento previste per il trasporto pubblico, incentivando la mobilità attiva come alternativa o integrazione per gli spostamenti a scala urbana e territoriale.

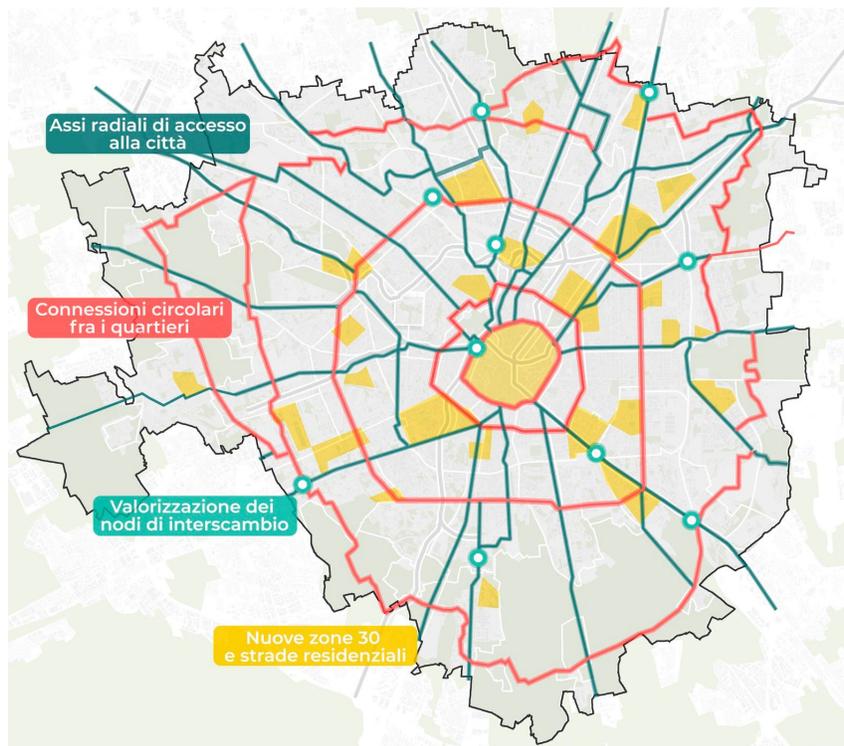
L'emergenza costituisce quindi un'opportunità per **compiere un salto decisivo verso un utilizzo diffuso della bicicletta**, tradizionale e a pedalata assistita, dei monopattini e di tutte le altre forme di micro mobilità, che permettono efficacemente il distanziamento necessario per prevenire nuovi contagi. Sebbene negli ultimi anni l'utilizzo di tali mezzi sia cresciuto in maniera significativa, siamo ancora lontani dal potenziale che possono avere nel trasformare la mobilità delle città. Abbiamo quindi bisogno di individuare **azioni urgenti** che permettano ai cittadini di muoversi in sicurezza già a partire dai prossimi mesi e ancor di più in autunno, alla ripresa delle attività produttive, commerciali, culturali, delle scuole e delle università.



I lavori in Corso Venezia per il nuovo itinerario ciclabile d'emergenza (30/04/2020)

Piano straordinario per nuovi itinerari ciclabili di emergenza

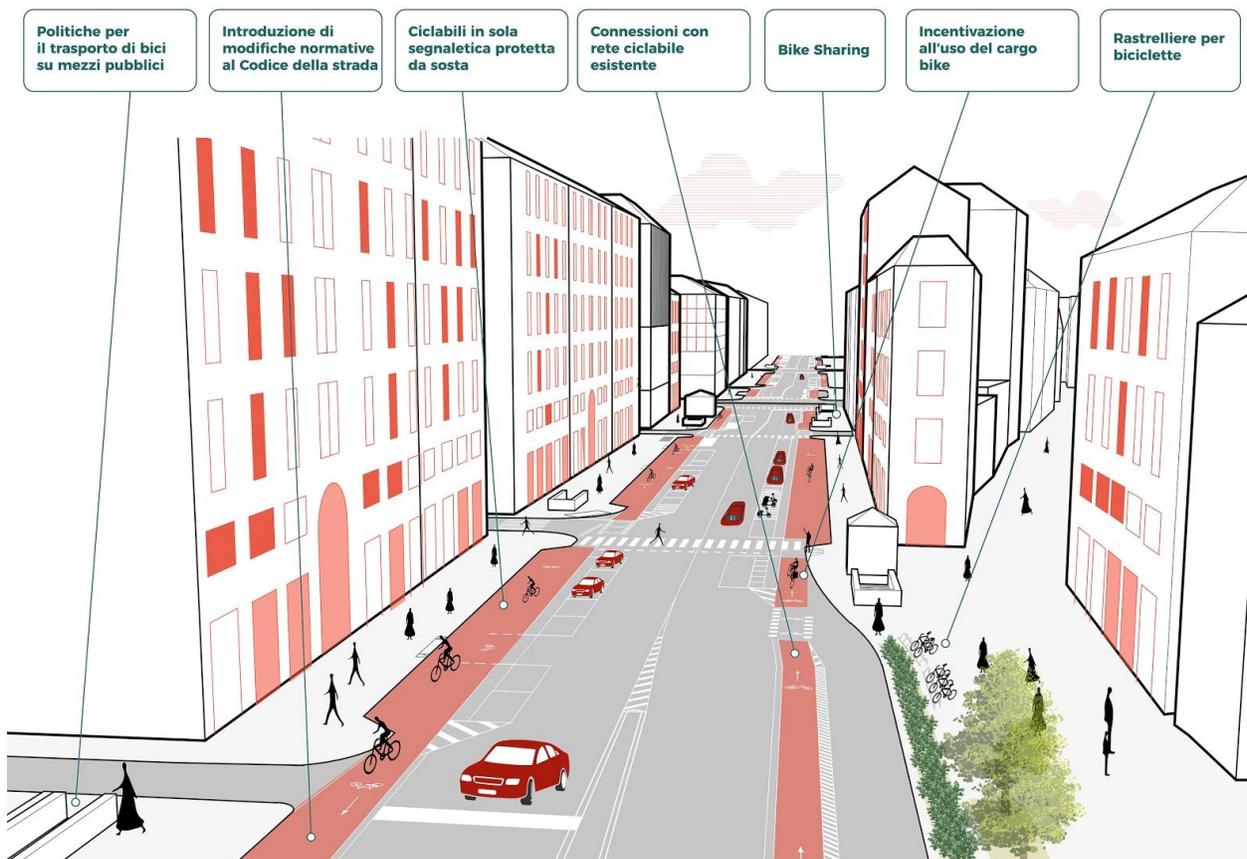
Le azioni che si intende mettere in atto sono coerenti con quanto già previsto nel **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)** approvato nel dicembre 2018: per promuovere una mobilità attiva efficace, si conferma la realizzazione di un sistema di itinerari ciclabili (telaio portante), sia radiali per la connessione con i quartieri della città più distanti dal centro e con i comuni della città metropolitana, che anulari e trasversali per favorire gli spostamenti sistematici tra le diverse centralità urbane. Gli itinerari portanti vengono integrati con interventi di ciclabilità diffusa e di ambiti a traffico moderato (zone 30) per una sicura e vivibile mobilità di quartiere.



Rete degli itinerari ciclabili previsti dal PUMS della Città di Milano

In questo momento di emergenza è ancora più importante stabilire relazioni tra i quartieri della città e la Città metropolitana: i **nuovi itinerari ciclabili di emergenza** dovranno rafforzare le connessioni tra il trasporto pubblico rapido di massa (rete ferroviaria e metropolitana) e il territorio cittadino, per offrire a tutti la possibilità di utilizzare una modalità di trasporto alternativa all'auto per raggiungere il posto di lavoro. Con queste finalità, l'obiettivo è di estendere sensibilmente e meglio connettere la rete ciclabile esistente attraverso la realizzazione, tra maggio e dicembre 2020, di circa **35 Km di nuovi percorsi ciclabili**, di cui oltre 22 Km già entro l'estate. Questo piano si aggiunge agli interventi già previsti in struttura per potenziare la rete della ciclabilità milanese con lavori che inizieranno tra il 2020 e il 2021, costituendo così un forte potenziamento della rete ciclabile.

Tale strategia si affianca a quella della “Città 30” indicata nel PUMS, e cioè l’ampliamento delle zone 30 soprattutto nei quartieri della parte di città al di fuori della circonvallazione filoviaria. Anche qui prevediamo una **implementazione delle zone 30**, parte realizzate in sola segnaletica e parte con elementi strutturali di moderazione della velocità, di sicurezza stradale e di ampliamento degli spazi pedonali e verdi. La rete ciclabile connette le zone 30 nuove ed esistenti e nelle zone 30 si avvale di itinerari ciclabili con percorsi più lineari realizzati in sola segnaletica e/o semplicemente indicati percorrendo strade 30 o strade condivise in promiscuo con gli altri veicoli.



Nuovo itinerario ciclabile di emergenza in Corso Buenos Aires.

Servizi e intermodalità

La promozione della mobilità attiva non può basarsi solo sulla realizzazione di itinerari ma anche sull'implementazione di servizi e altre infrastrutture.

Interscambio e intermodalità

- Sinergia tra il trasporto pubblico, soprattutto rapido di massa, e i servizi di bike-sharing, attraverso soluzioni integrate di abbonamenti con modalità "mobility as a service".
- Presenza del bike-sharing alle stazioni di interscambio.
- Politiche per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici.
- Aumento della dotazione di parcheggi sicuri per la bicicletta, con maggiori rastrelliere diffuse in città e velostazioni nei punti di maggiore interscambio.
- Ampliamento del sistema di bike-sharing, sia a trazione muscolare che a pedalata assistita.

Sicurezza

- Realizzazione di un Registro bici per la prevenzione dei furti.

Comunicazione

- Attenzione alla comunicazione dei comportamenti da adottare per la mobilità in emergenza.
- Dialogo e confronto periodico con gli stakeholder, tramite il Tavolo della ciclabilità.
- Ricorso all'utilizzo della segnaletica di indirizzamento lungo gli itinerari ciclabili e realizzazione di un'app della rete ciclabile milanese

Incentivi

- Politiche premianti per chi utilizza la bicicletta per gli spostamenti sistematici.
- Incentivi economici per l'acquisto di biciclette a trazione muscolare, a pedalata assistita, cargo e pieghevoli.
- Coinvolgimento dei Mobility Manager per l'attuazione di politiche incentivanti nei contesti aziendali.

Logistica

- Promozione dell'utilizzo delle cargo bike per le consegne, anche con servizi di sharing.
- Politiche per la regolamentazione dei rifornimenti per gli esercizi commerciali attuati con veicoli a motore solo in orario notturno.

Sperimentazione e Codice della Strada

- Azioni per ottenere rapidi cambiamenti normativi in materia di Codice della Strada e ciclabilità, attraverso modifiche da inserire nei Decreti Legge, urgenti e dettati dall'emergenza.
- Sperimentazioni, condivise con il Ministero, al fine di permettere realizzazioni di nuovi percorsi efficaci e in tempi brevi.

Monitoraggio dati

- Creazione di un osservatorio per il monitoraggio costante dell'efficacia degli interventi, della loro capacità di rispondere alle misure di sicurezza sul distanziamento sociale, necessarie in questa fase, e dell'opportunità di apportare eventuali modifiche sulla base delle verifiche e dei dati raccolti (incidentalità, utilizzo della bicicletta, commercio, mobilità casa-scuola, ecc.)

La pedonalità al centro della vita urbana

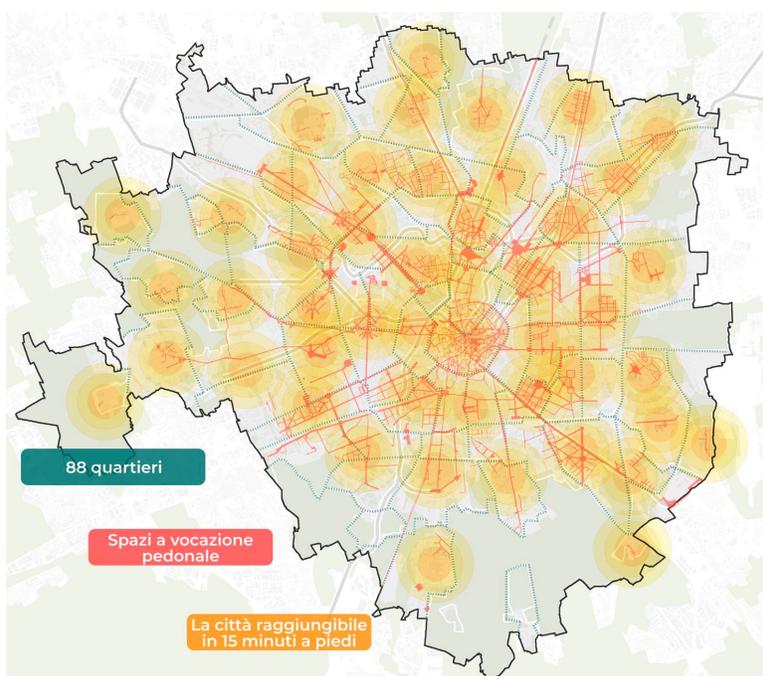
Per adattarsi alla vita urbana nella fase di 'nuovo ordinario', sarà essenziale **favorire gli spostamenti pedonali** al fine di alleggerire il trasporto pubblico locale e consentire lo svolgimento delle attività all'aperto nel rispetto delle misure di distanziamento previste, estendendo lo spazio a disposizione sui marciapiedi e istituendo nuove aree pedonali e condivise, garantendo la sicurezza di chi cammina e individuando percorsi protetti per la popolazione più fragile, incentivando nuovi modi di concepire lo spazio pubblico e la socialità.

E' necessario ridefinire l'uso delle strade e degli spazi pubblici e sviluppare aree che consentano usi commerciali, ricreativi, culturali, sportivi, rispettando i rispettivi distanziamenti fisici (ma non sociali!), che saranno previsti.

Milano 2020. Strategia di adattamento

Il **Piano di Governo del Territorio (PGT) Milano 2030** individua una rete di spazi a vocazione pedonale in cui attuare interventi di moderazione del traffico e di cura urbana che portino a un miglioramento della qualità della vita, sia dal punto di vista ambientale che sociale. La rete è concepita come struttura portante della vita urbana collettiva, al centro dei quartieri, con l'obiettivo di facilitare l'insediamento e il funzionamento del piccolo commercio, delle attività artigianali e creative, la connessione dei servizi socio-culturali e di comunità.

Coerentemente, in questo momento di emergenza le principali azioni saranno dunque concentrate all'interno dei quartieri e in connessione fra questi, per garantire l'accessibilità ai servizi essenziali di prossimità, facilitare la ripresa delle attività commerciali e ristorative anche all'aperto, dare spazio all'attività motoria e a eventi culturali e sociali in piena sicurezza.



Rete degli spazi a vocazione pedonale, prevista dal PGT Milano 2030.

Verso la Città 30

Una *Città 30* è una città dove può essere adottato in maniera diffusa, su circa il 60% di tutta la rete stradale urbana, il limite massimo di velocità di 30 km/h, a sostituzione dei 50 km/h previsti dal Codice della Strada come limite massimo consentito all'interno dei centri abitati.

La moderazione della velocità consente di ottenere vantaggi significativi in termini di **qualità dello spazio urbano**, innalzamento della **sicurezza** e di riduzione del livello di gravità degli incidenti, riduzione dei fenomeni di risollevarimento delle polveri e delle **emissioni atmosferiche** primarie causate dal traffico.

Costruire una *Città 30* significa:

- rivedere la classifica funzionale della rete stradale, restituendo a strade dense di servizi e residenza la giusta funzione, riducendo la **domanda di traffico** e aumentando la **vivibilità**;
- individuare Isole Ambientali (**Zone 30**) nei luoghi più critici della città, rafforzando gli interventi di moderazione della velocità con interventi di riorganizzazione della circolazione, ridisegno dello spazio pubblico e valorizzazione del paesaggio, in risposta alla **potenziale domanda di mobilità attiva**.

In questa fase di emergenza si intende dare uno scatto in avanti a questo obiettivo di lungo termine, individuando un notevole numero di nuovi ambiti di intervento su cui intervenire fin da subito a ridurre il limite di velocità, anche attraverso l'istituzione di **zone e strade residenziali** in cui dare priorità a pedoni e ciclisti.



TréntaMi in verde: una sperimentazione di Zona 30 a Milano, via Rovereto

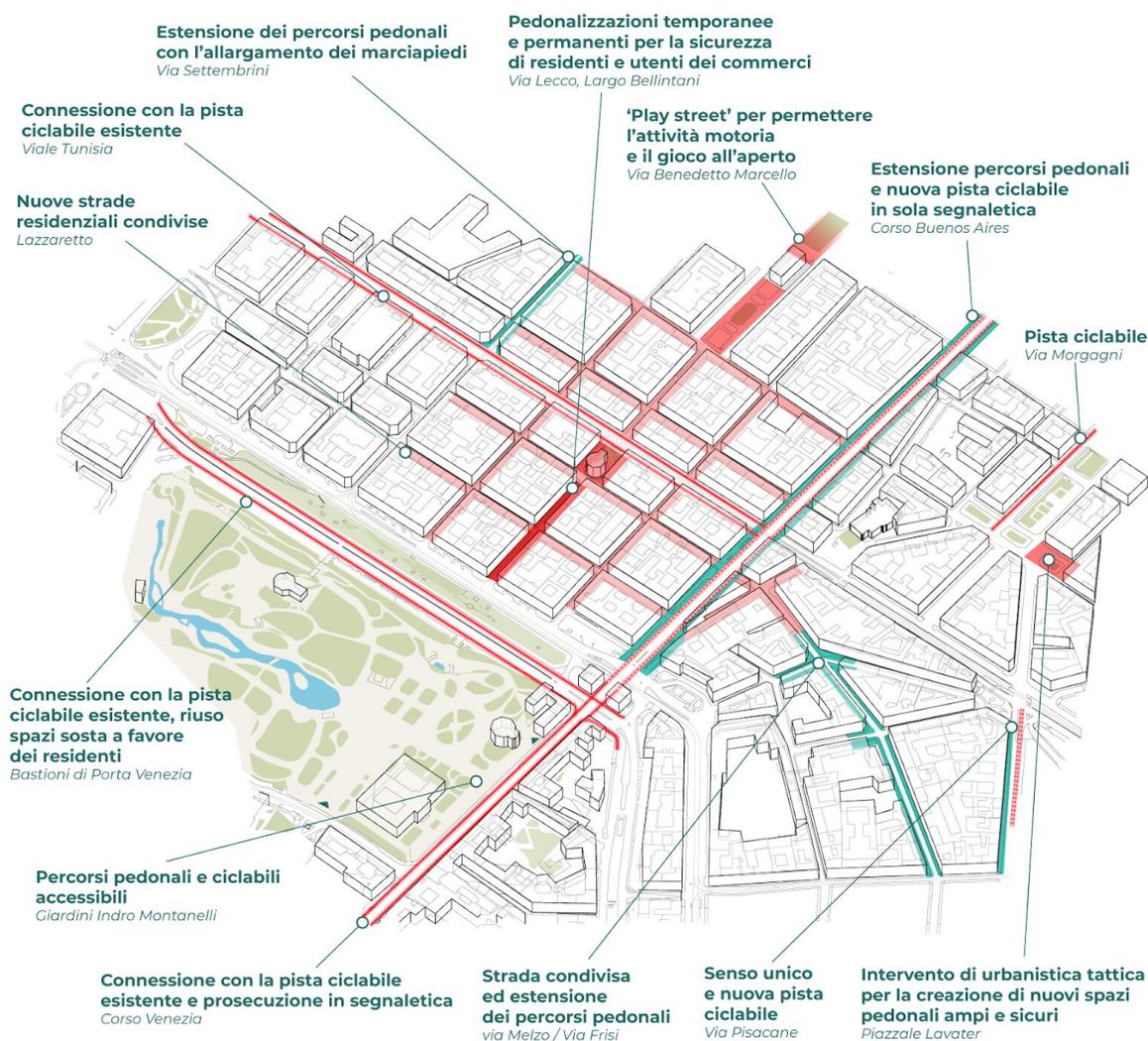
Valorizzare lo spazio pubblico nei quartieri

Alla scala del quartiere, le strategie di intervento possono essere implementate in maniera integrata, adattando le infrastrutture, anche in modalità provvisoria o temporanea, per facilitare gli **spostamenti a piedi e in bicicletta**, favorire il ritorno alla vita sociale e l'accesso ai servizi di prossimità, rafforzando la dimensione del quartiere.

E' importante riscoprire la dimensione di quartiere (la città raggiungibile a 15 minuti a piedi), perché ogni cittadino abbia accesso a tutti i servizi entro quella distanza.

Milano 2020. Strategia di adattamento

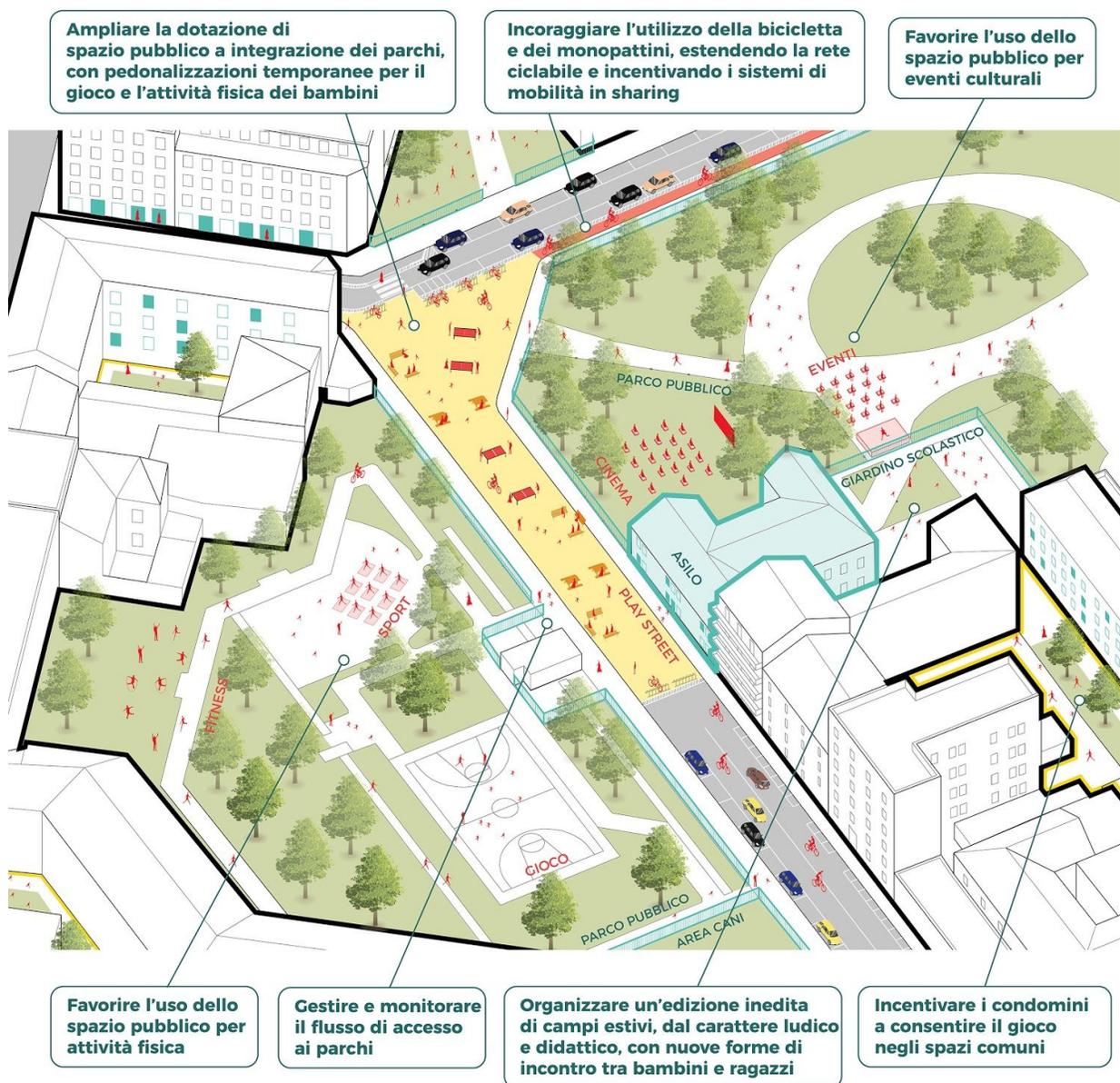
Di seguito viene illustrato un caso tipologico di integrazione degli interventi, che potrà avere la funzione di pilota per altre possibili applicazioni. Le azioni saranno messe in atto già nella fase 2 dell'emergenza, a partire dai prossimi mesi e ancor di più dall'autunno, alla ripresa della maggior parte delle attività lavorative, oltre che delle scuole e università.



Strade aperte nel quartiere di Porta Venezia-Lazzaretto.

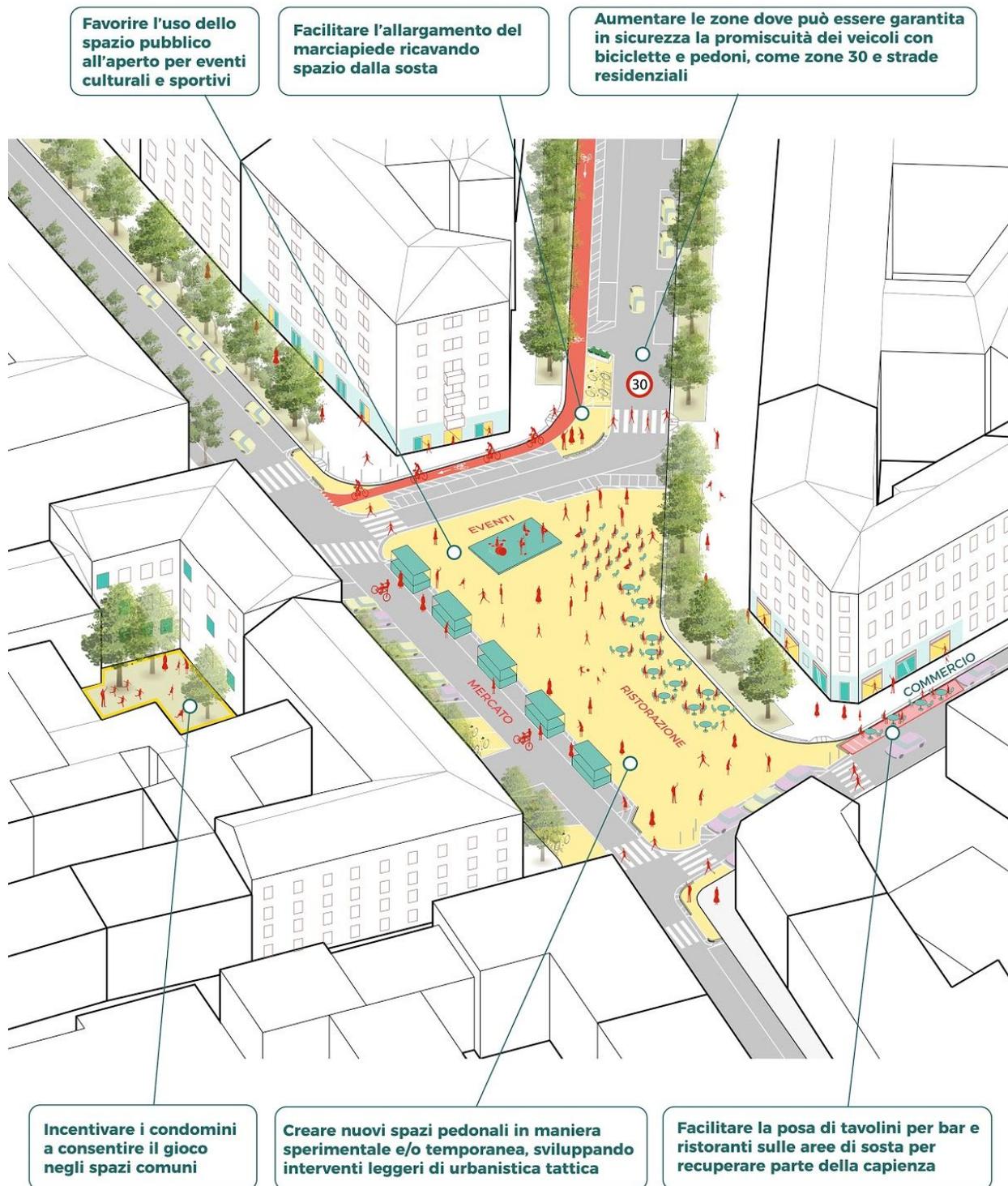
Vivere la strada come spazio pubblico

Vista la necessità di gestire e monitorare i flussi di accesso ai parchi, nella fase di nuovo ordinario sarà necessario ripensare l'uso delle strade, in particolare nei contesti di quartiere con minor dotazione di verde, per ampliare la dotazione di spazio pubblico a integrazione delle aree verdi, prevedendo **pedonalizzazioni temporanee** per permettere il gioco e l'attività fisica dei bambini (*Play Streets*).



Strade aperte nel quartiere Isola. Via Toce

Per via delle misure di distanziamento, sarà inoltre necessario adeguare l'estensione dei marciapiedi, così come facilitare la possibilità di posare tavolini per bar e ristoranti sulle aree di sosta ai fini di recuperare parte della capienza persa all'interno. Favorire l'uso dello spazio pubblico all'aperto per eventi culturali e sportivi potrà inoltre consentire agli organizzatori di svolgere le loro attività nel rispetto dei criteri di contingentamento del pubblico.



Strade aperte nel quartiere Isola. Piazza Minniti

Casi tipologici e sperimentazioni

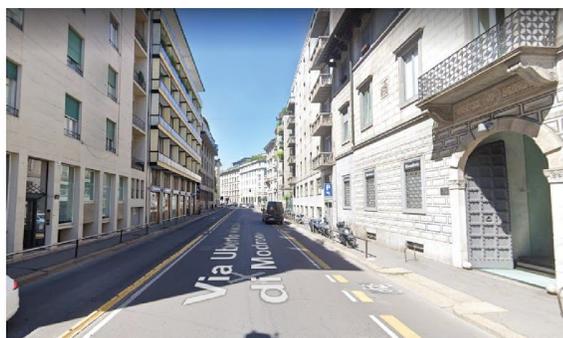
Interventi in sola segnaletica

tipologia: ↑ in mano
strumenti: segnaletica stradale
reversibilità: alta

L'intervento consiste nella realizzazione della corsia ciclabile in carreggiata a fianco dei marciapiedi, integrata eventualmente da tratti in promiscuo in zona 30, riduzione del numero e/o della dimensione delle corsie destinate ai veicoli, con costi e tempi di realizzazione limitati.



prima



dopo

Interventi in segnaletica protetta da sosta

tipologia: ↑ in mano ↓ contromano
strumenti: segnaletica stradale
reversibilità: alta

L'intervento consiste nello spostare lo spazio della sosta all'interno della carreggiata, per creare nuovo spazio pedonale e/o ciclabile protetto dalle auto stesse. Questa soluzione può essere utile sia nelle strade a doppio senso di marcia per la realizzazione di corsie monodirezionali, sia nelle strade a senso unico per permettere il doppio senso ciclabile.



prima



dopo

Interventi con segnaletica e dispositivi di emergenza

| | |
|-----------------------|---|
| tipologia: | ↑ in mano ↓ contromano |
| strumenti: | segnaletica stradale e dissuasori o cordoli |
| reversibilità: | media |

L'intervento consiste nella realizzazione di corsie ciclabili separate dalle corsie veicolari tramite dispositivi e segnaletica temporanea omologata.



Doppio senso ciclabile

| | |
|-----------------------------|---|
| tipologia ciclabile: | ↑ in mano ↓ contromano |
| strumenti: | segnaletica stradale e/o dissuasori o cordoli |
| reversibilità: | medio-alta |

L'intervento consiste nell'inserimento di un senso di marcia ciclabile in senso contrario a quello veicolare all'interno di strade a velocità moderata e/o vietate a particolari categorie di veicoli e con opportune caratteristiche geometriche. Può essere realizzato in sede propria, con la protezione della sosta o cordolo, o in sola segnaletica, attraverso l'istituzione del "doppio senso di marcia con transito consentito ai soli velocipedisti".



Interventi di moderazione del traffico

| | |
|-----------------------------|-------------------------------------|
| tipologia ciclabile: | ↑ in mano |
| strumenti: | segnaletica stradale e/o dissuasori |
| reversibilità: | medio-alta |

Questa categoria comprende sia l'istituzione di **strade 30**, come ad esempio nei controviali dei grandi assi urbani, e **zone 30**, in ambiti residenziali a protezione della ciclabilità e pedonalità di quartiere. Gli interventi di moderazione risultano più efficaci se accompagnati dalla installazione di **dissuasori** della velocità, utili a garantire il rispetto delle velocità senza entrare in conflitto con il passaggio di bus, mezzi di soccorso e veicoli a due ruote.



prima



dopo

Strada condivisa

| | |
|-----------------------------|------------------------|
| tipologia ciclabile: | ↑ in mano ↓ contromano |
| strumenti: | segnaletica verticale |
| reversibilità: | alta |

L'intervento consiste nell'individuazione di una zona urbana condivisa in cui vigono particolari regole di circolazione a priorità pedonale e ciclabile.



Allargamento dei marciapiedi

strumenti: segnaletica stradale e/o dissuasori
reversibilità: medio-alta

Tra gli interventi per la pedonalità, si individua la possibilità di allargare i marciapiedi che non permettono il rispetto delle distanze di sicurezza tra le persone, ricavando spazio dalla carreggiata e separandolo con elementi temporanei e altri strumenti di urbanistica tattica.



prima



dopo

Strada pedonale

tipologia ciclabile: ↑ in mano ↓ contromano
strumenti: segnaletica stradale, dissuasori temporanei / permanenti
reversibilità: medio-alta

E' compresa la possibilità di realizzare nuove **aree pedonali**, con la chiusura al traffico veicolare di una strada o di una porzione di essa, senza impattare sull'accessibilità locale (anche temporaneamente, come ad esempio le strade scolastiche car free).



prima



dopo

Parklet

strumenti: arredo urbano
reversibilità: alta

L'intervento consiste nell'allargare il marciapiede ricavando spazio dalla sosta, installando piattaforme, elementi di protezione, elementi di arredo urbano (ad es. rastrelliere e panchine).



Altre sperimentazioni

Gli interventi prevedono la sperimentazione di nuove modalità di realizzazione, non ancora previste dal Codice della Strada, come:

1. Attestamento avanzato della bicicletta e la casa avanzata alle intersezioni e continuità ciclabile in segnaletica;
2. Segnalazione orizzontale di bicicletta anche in assenza di corsia ciclabile;
3. Corsie ciclabili in segnaletica tra carreggiata e sosta;
4. Strade ciclabili con segnaletica orizzontale e moderazione del traffico attraverso segnaletica verticale, orizzontale e strumenti di dissuasione;
5. Strada a senso unico eccetto bici o doppio senso ciclabile, utilizzando la sola segnaletica verticale o elementi separatori.



Azioni e interventi programmati

Azioni previste

La pianificazione dei percorsi ciclabili per questa fase di emergenza comprende:

- L'individuazione di **itinerari ciclabili di emergenza in sola segnaletica** lungo le principali direttrici radiali e circolari della città;
- La connessione dei tratti di ciclabilità esistente, attraverso la realizzazione di nuovi **itinerari alternando segnaletica e leggeri interventi strutturali di ausilio alla sicurezza** oltre che finalizzati a riqualificazione e depavimentazione;
- L'individuazione di **Itinerari a velocità limitata** prevalentemente lungo i controviali delle principali radiali e circolari;
- L'aumento delle zone dove può essere garantita in sicurezza la promiscuità degli autoveicoli con biciclette e pedoni, quali le **zone 30** e le **strade condivise**, con maggiore sicurezza qualità dello spazio urbano.

Nell'ambito dell'incremento della pedonalità e dell'estensione degli spazi dedicati a chi si muove a piedi, si prevede inoltre di:

- Ampliare i **percorsi pedonali** con allargamenti di marciapiedi, laddove si individuano spazi ridotti (in particolare alle intersezioni) anche con interventi non strutturali, adeguando la città alle misure di distanziamento fisico con individuazione di percorsi "protetti" per le esigenze della popolazione più fragile;
- Aumentare la dotazione di **spazio pubblico**, in maniera sperimentale e temporanea, a integrazione dei parchi, prevedendo pedonalizzazioni temporanee diffuse nei quartieri con minor offerta di verde per permettere il gioco e l'attività fisica dei bambini (**Play Streets**);
- Creare nuovi **spazi pedonali** sviluppando interventi leggeri di urbanistica tattica, in particolare in prossimità di scuole e servizi e nei quartieri con minor offerta di verde, per agevolare l'attività fisica e il gioco dei bambini (**Piazze Aperte**);

- Facilitare la possibilità di posare tavolini per bar e ristoranti o svolgere attività all'aperto sulle aree di sosta (**parklet**) ai fini di recuperare parte della capienza persa all'interno col distanziamento.

Interventi programmati



Interventi programmati per la ciclabilità e la pedonalità della Città di Milano.

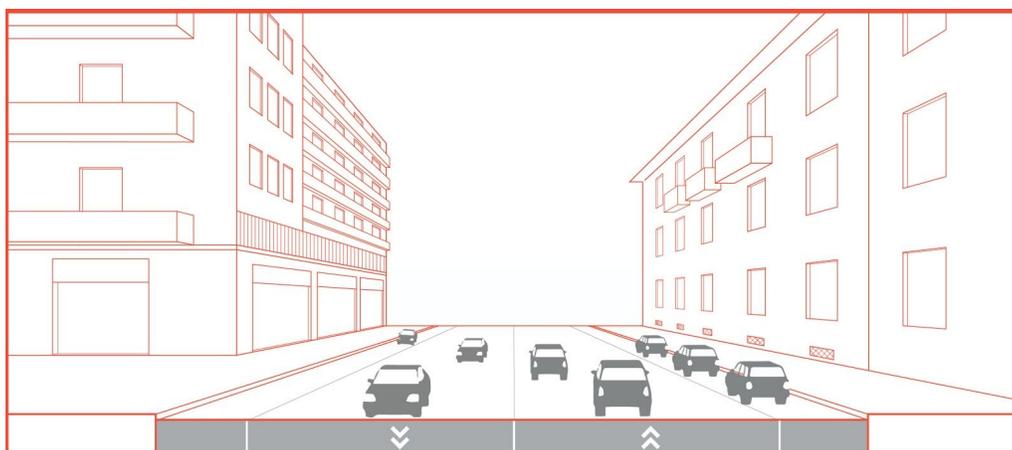
Esempi di applicazione

Itinerario ciclabile di emergenza in sola segnaletica

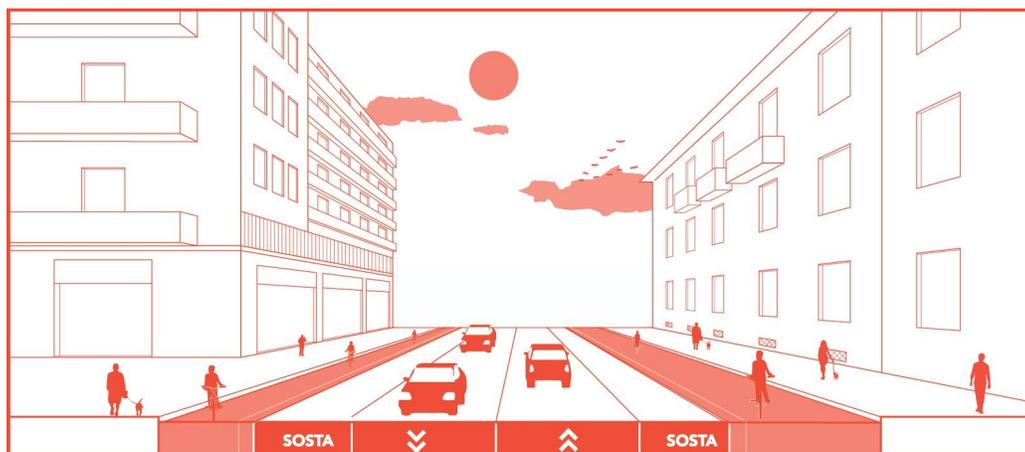
Itinerario San Babila - Sesto Marelli

Intervento che collega il centro città al Comune di Sesto San Giovanni, sulla direttrice di Corso Venezia, Corso Buenos Aires e Viale Monza, con piste ciclabili in segnaletica e moderazione del traffico per 8 chilometri.

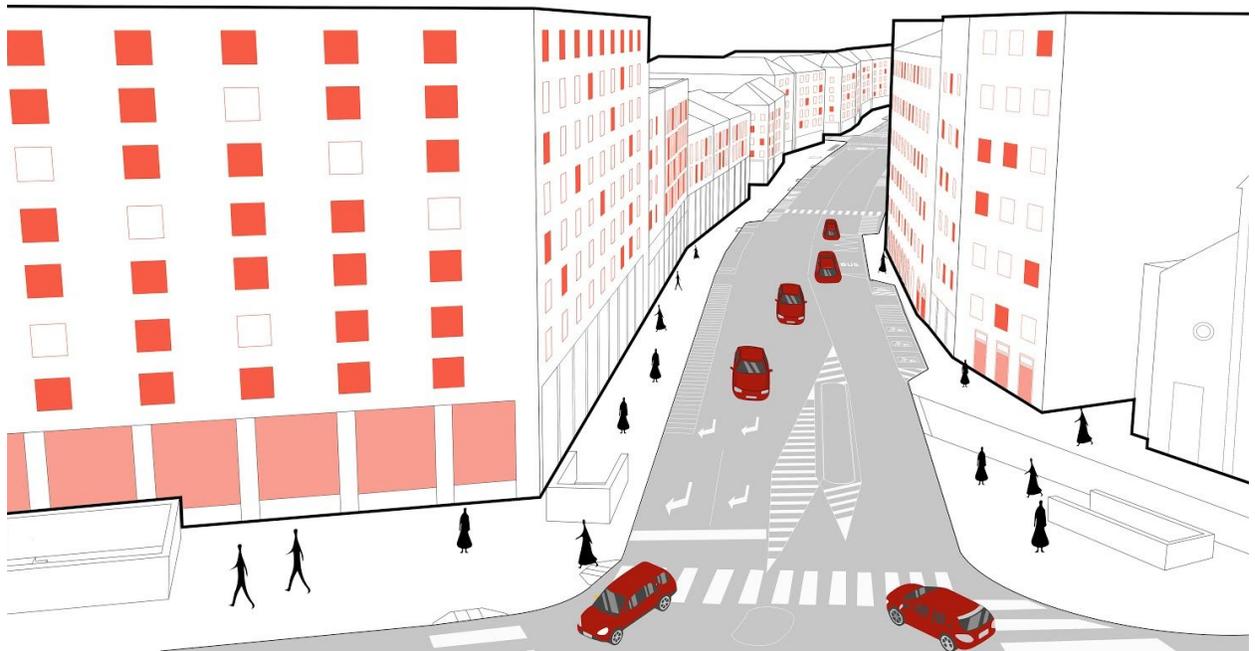
Corso Venezia



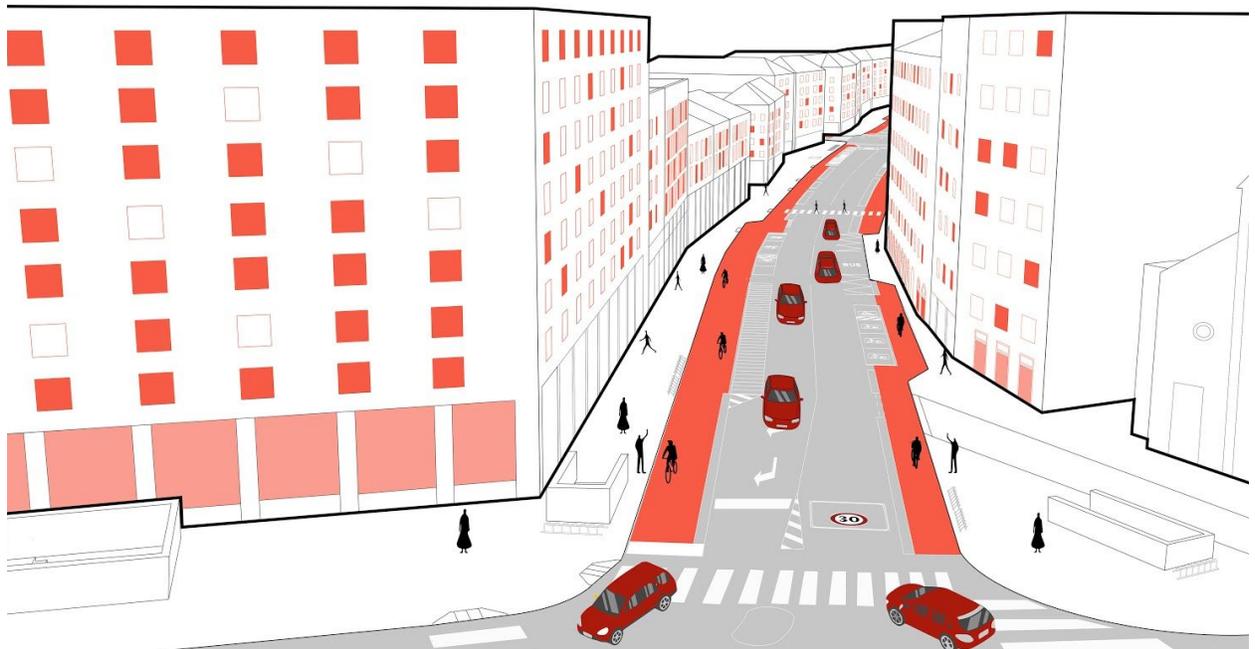
Corso Venezia - stato di fatto



Corso Venezia - progetto



Corso Venezia - stato di fatto

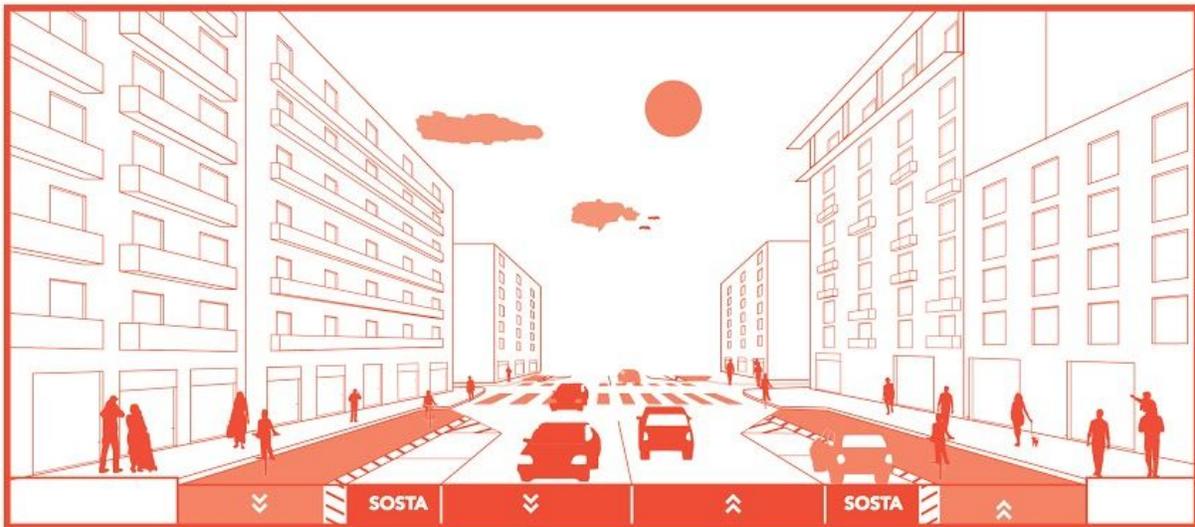


Corso Venezia - progetto

Corso Buenos Aires

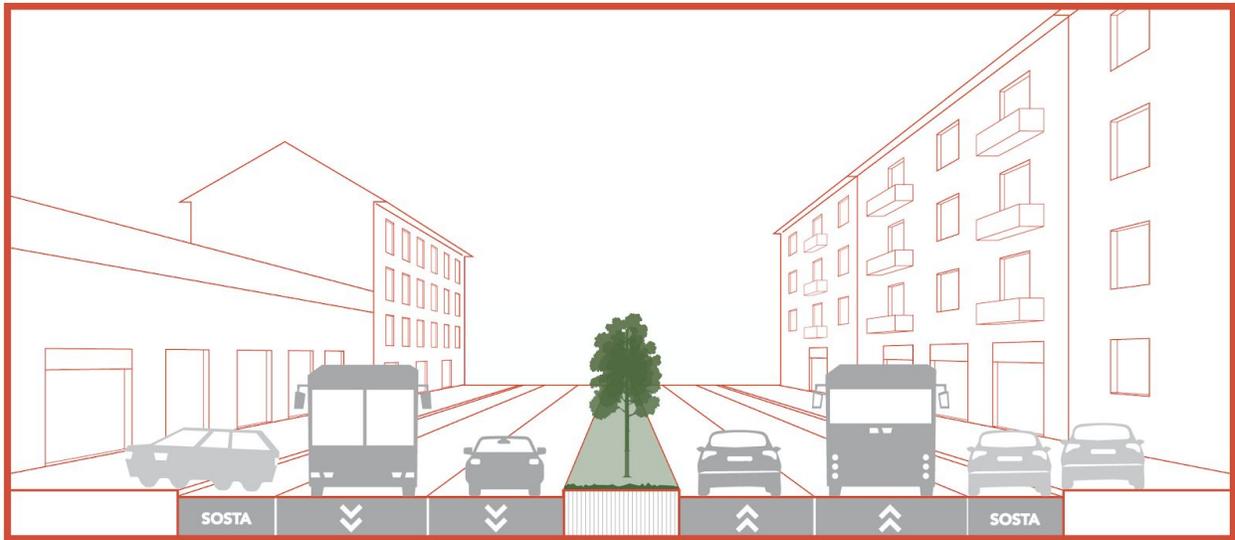


Corso Buenos Aires - stato di fatto

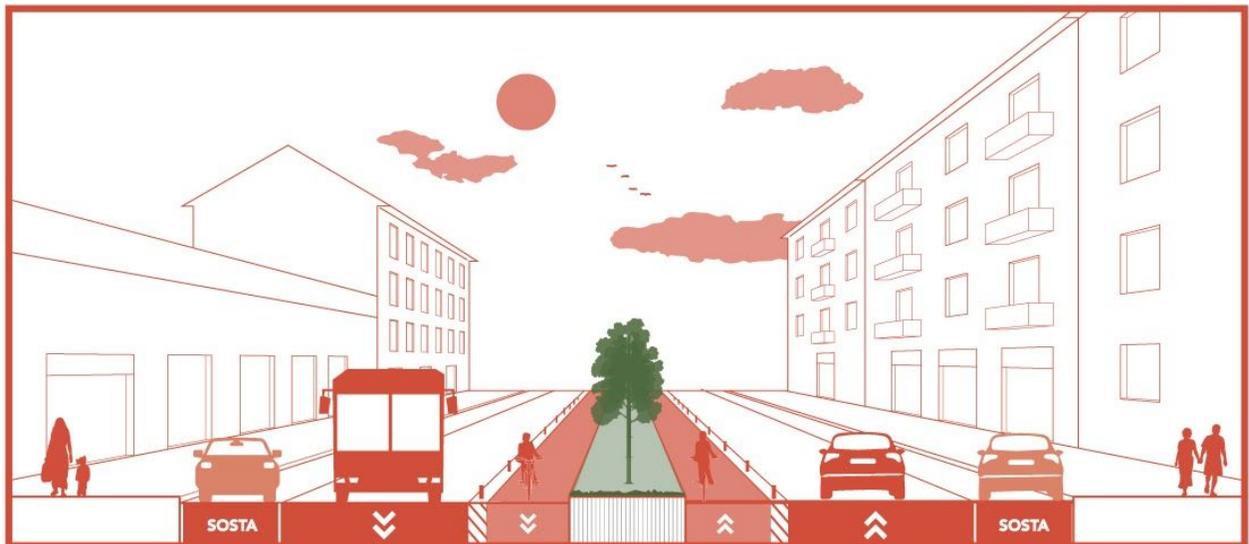


Corso Buenos Aires - progetto

Viale Monza



Viale Monza - stato di fatto



Viale Monza - progetto

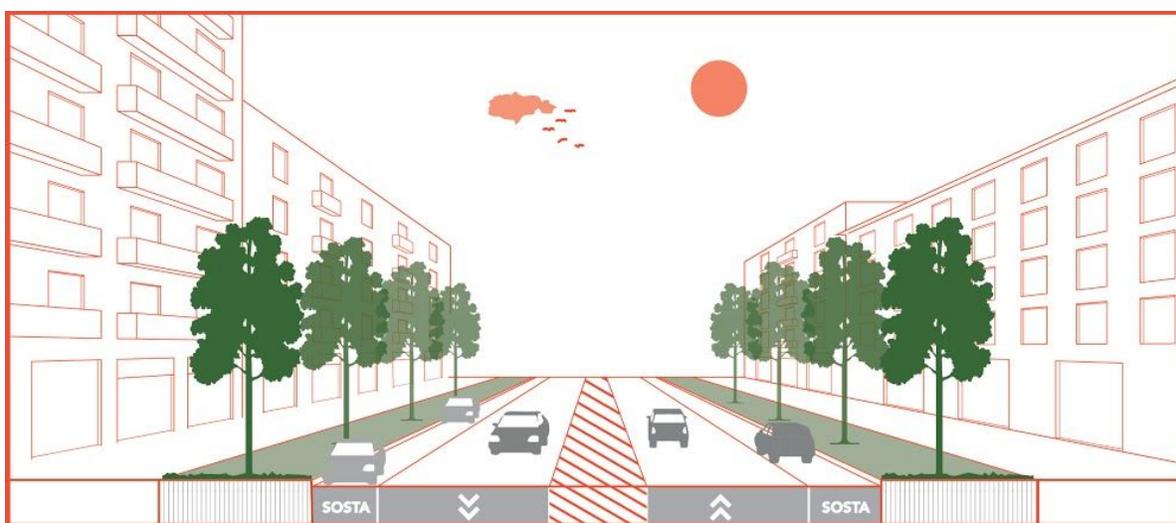
Intervento di ciclabilità diffusa in segnaletica e struttura

Itinerario Bisceglie – Buonarroti

L'itinerario permette il collegamento verso il centro dei quartieri ad ovest della città, con interventi di ciclabilità diffusa in segnaletica e struttura:

- realizzazione di due corsie ciclabili monodirezionali protette dalla sosta, e interventi di riqualificazione complessiva e di messa in sicurezza dell'asse stradale, lungo le vie Legioni Romane, Berna e Zurigo;
- potenziamento della zona 30 presente in via Caterina da Forlì e riqualificazione del percorso esistente nel parterre centrale;
- realizzazione di due corsie ciclabili monodirezionali protette dalla sosta in Via Sardegna e via Buonarroti.

Via Sardegna

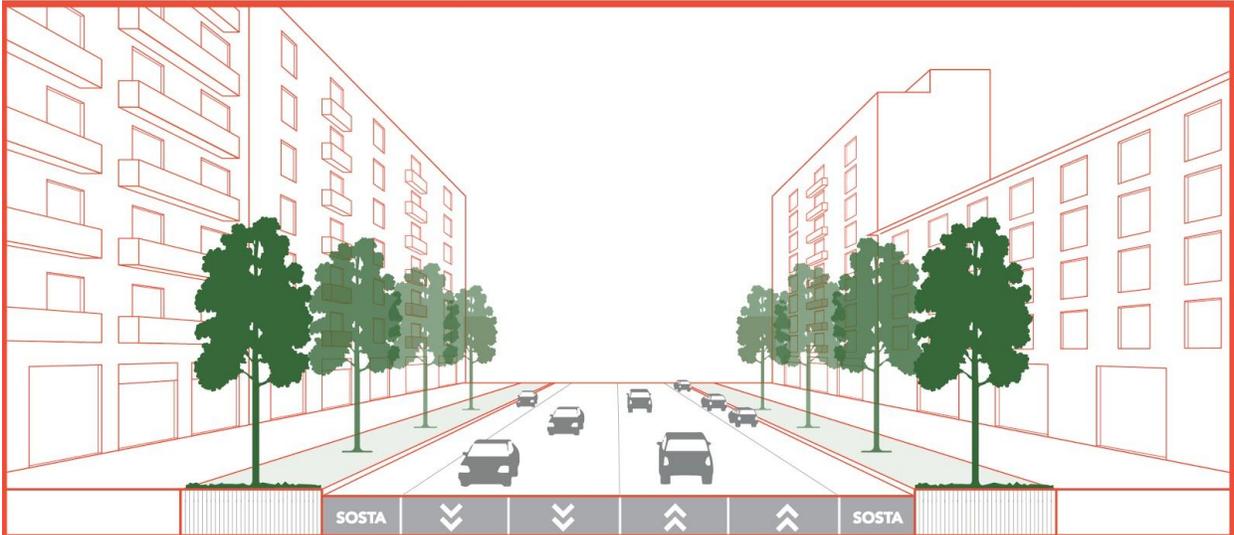


Via Sardegna - stato di fatto

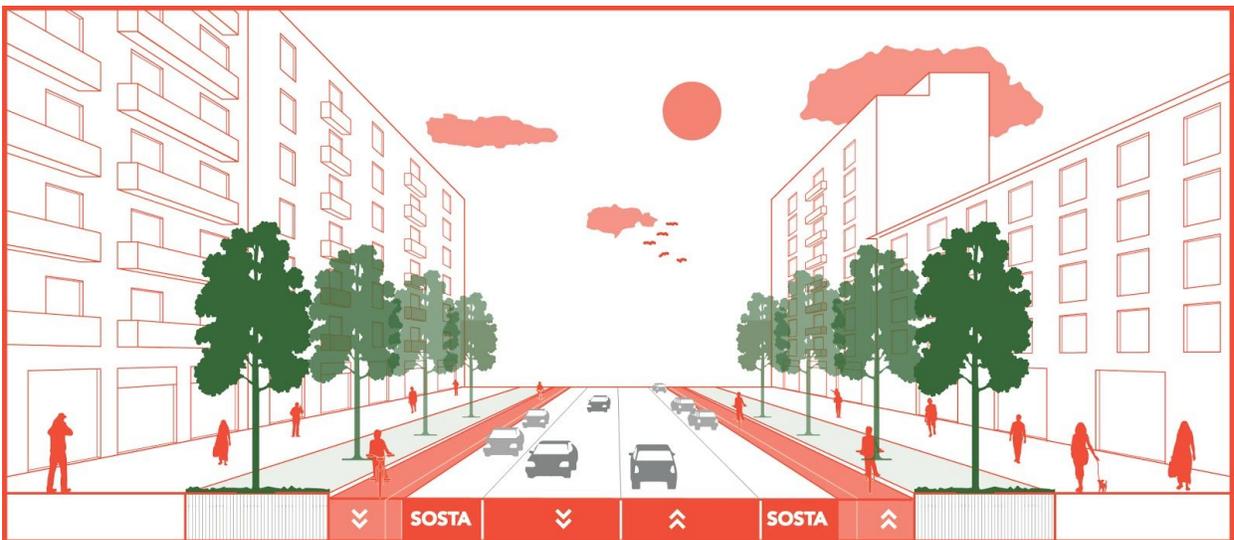


Via Sardegna - progetto

Via Buonarroti



Via Buonarroti - stato di fatto

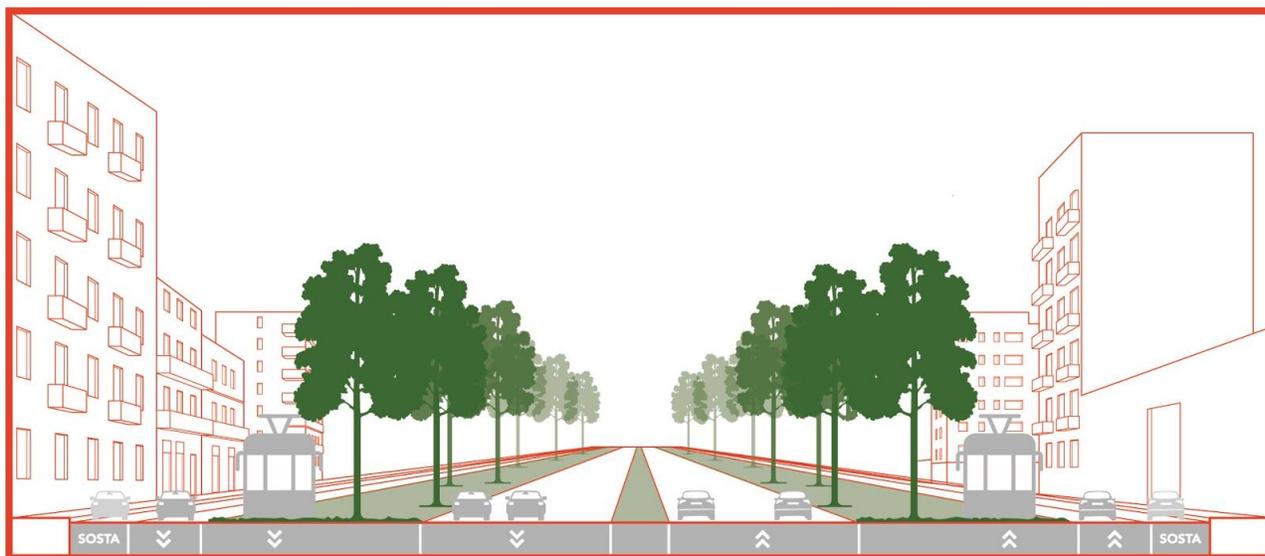


Via Buonarroti - progetto

Itinerario a velocità limitata
Itinerario Isola – Parco Nord

Intervento di agevolazione della ciclabilità nei controviali, attraverso la loro trasformazione in Zona 30 in viale Zara e viale Fulvio Testi, per la connessione con il Parco Nord e i comuni di Cinisello Balsamo e Sesto San Giovanni.

Viale Zara



Viale Zara - stato di fatto

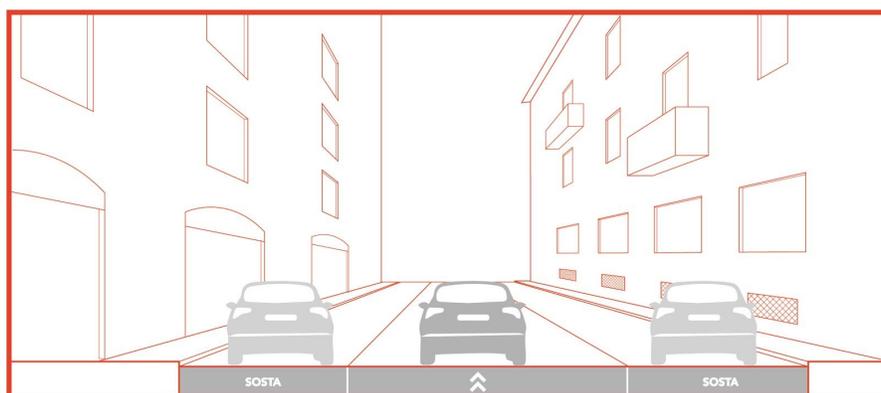


Viale Zara - progetto

Istituzione di strade condivise

Lazzaretto, Via Casati

L'intervento prevede l'individuazione di strade in cui la pedonalità e la ciclabilità sono privilegiate, pur mantenendo l'accessibilità ai veicoli con moderazione della velocità e limitazioni.



stato di fatto

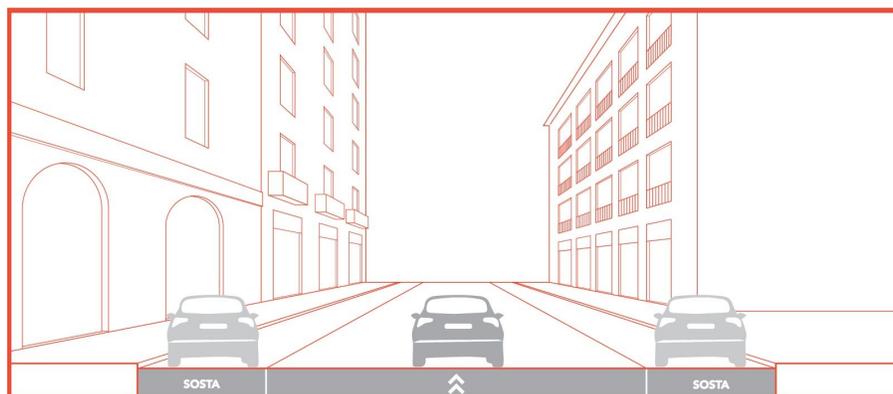
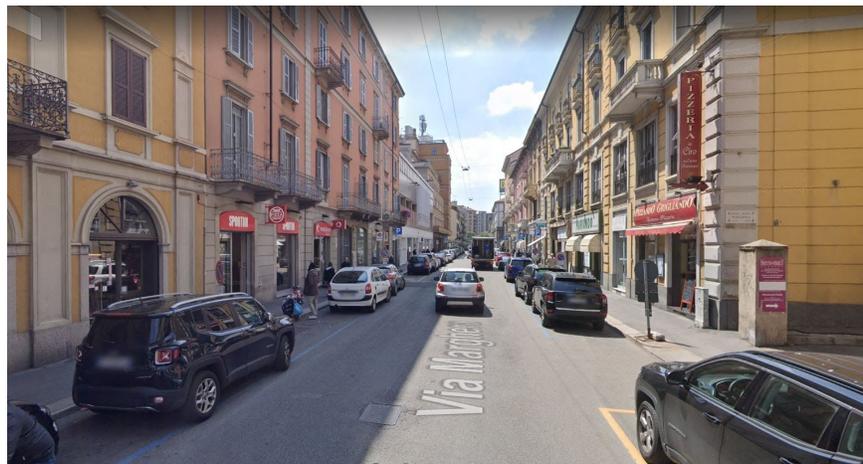


progetto

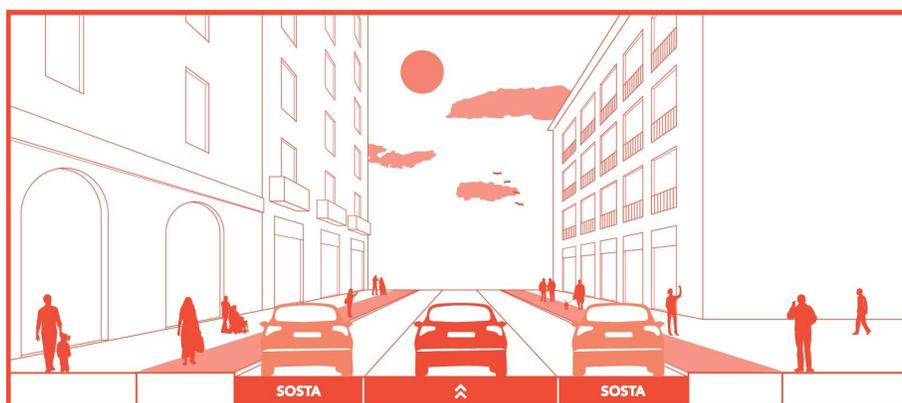
Intervento di estensione dei percorsi pedonali

Via Marghera

Allargamento dei marciapiedi della strada commerciale via Marghera, in sola segnaletica, protetto da sosta, con restringimento della carreggiata. L'intervento consente al pedone di camminare in spazi protetti rispettando le misure di distanziamento fisico previste.



stato di fatto



progetto

Intervento di pedonalizzazione

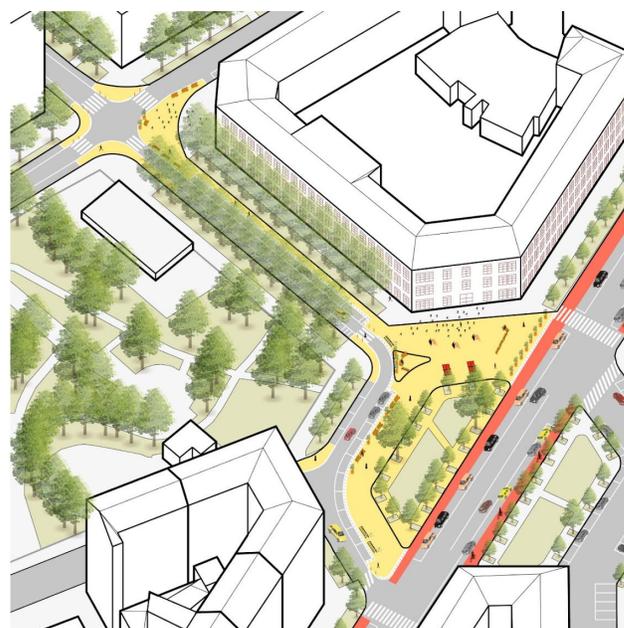
Piazza Sicilia

L'intervento, che emerge da una proposta dei cittadini in risposta all'avviso pubblico 'Piazze Aperte in ogni quartiere', prevede l'estensione dell'area pedonale davanti alla scuola, rendendo più sicuri i due accessi principali, e massimizzando lo spazio dedicato al gioco e alla socialità in sicurezza.

La chiusura di Via Sacco nel tratto compreso tra via Seprio e via dei Gracchi in fasce orarie di entrata e uscita dalla scuola, mira alla restituzione dello spazio ai genitori e bambini durante i momenti della giornata più significativi, mantenendo comunque la percorribilità veicolare durante il resto della giornata.



Piazza Sicilia - stato di fatto



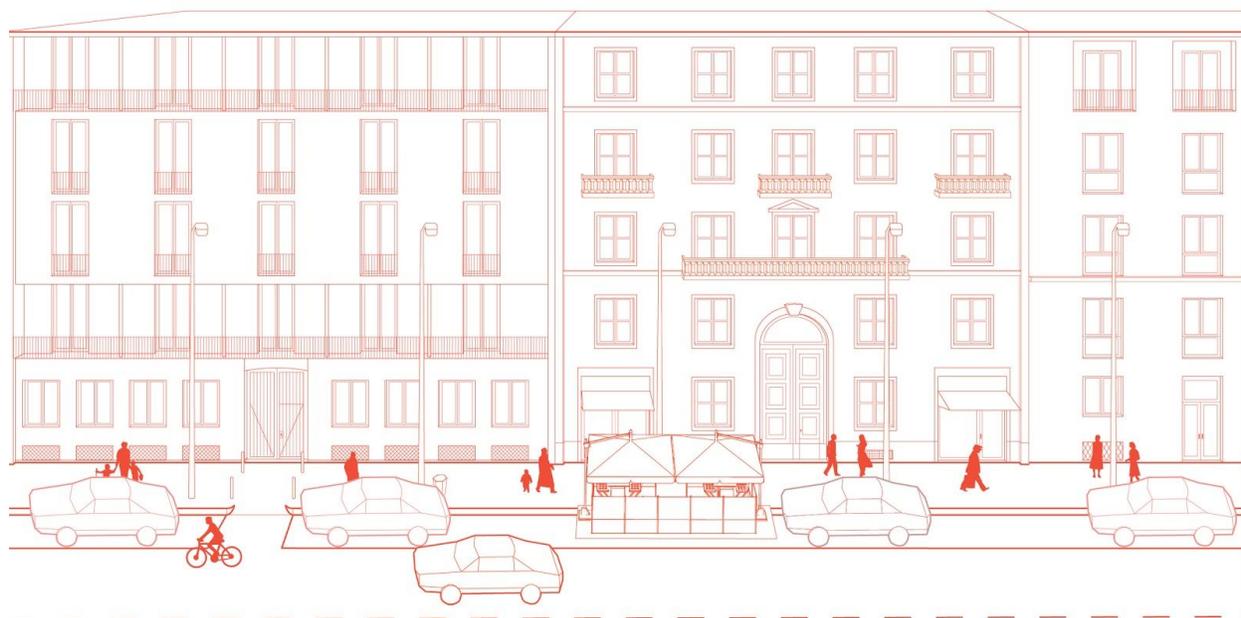
Piazza Sicilia - progetto

Esempio di possibile attivazione di spazi di sosta **Parklet**

Saranno facilitati gli interventi di incremento di spazi per commerci e servizi attivi ai piani terra a margine della carreggiata o in sostituzione di posti auto, ad esempio per il posizionamento dei tavolini nel rispetto delle misure di sicurezza.



stato di fatto



progetto