

PROGETTO ESECUTIVO DELL'ITINERARIO CICLABILE
V. PALLAVICINO – V. MASSENA (C.SO SEMPIONE)

RELAZIONE TECNICA

PREMESSA

Questa pista ciclabile rappresenta un importante collegamento, già oggi molto usato dai ciclisti che utilizzano i larghi marciapiedi delle vie alberate poste fra Corso Sempione e la pista ciclabile esistente che conduce in Piazzale Lotto.

Quando sarà realizzata anche la pista ciclabile di Corso Sempione, con il suo proseguimento fino al Monte Stella nel QT8, si potrà parlare, per il Nord-Ovest di Milano, di un primo sistema integrato di tracciati ciclabili che collegherà il centro città con il Quartiere Gallaratese, già dotato di spezzoni di piste ciclabili, nonché con il Parco di Trenno, il Boscoincittà e il Parco delle Cave in zona Baggio.

Infatti, salvo le cesure da ricucire in Piazza Conciliazione, nel Parco Solari e in Piazzale Lotto, siamo già in presenza di un abbozzo di rete ciclabile, con un ramo che parte da Piazza S. Ambrogio (Via Olona, Via Dezza) e un secondo che parte dal Parco Sempione (Via XX Settembre, Via A. da Giussano); essi si uniscono in Via Pallavicino per poi proseguire verso Piazza Amendola e Via Monte Rosa e poi S. Siro.

La pista ciclabile di Via Pallavicino – Via Massena costituisce, quindi, un utile raccordo fra la rete descritta e l'asse di Corso Sempione.

Essa è costituita dai segmenti di seguito sommariamente descritti.

DESCRIZIONE DEI SEGMENTI

Segmento **A** – *Da Via del Burchiello all'incrocio con V. A. da Giussano/V. Panzini – ml. 200*

Questo tratto sarebbe escluso dal progetto in quanto è già interessato da un segmento della pista ciclabile bidirezionale Olona – Lotto che unisce alla pista ciclabile XX Settembre – A. da Giussano all'incrocio Pallavicino – Panzini.

La pista ciclabile ha larghezza m. 2,50, corre limitrofa ai giardini Pallavicino (L.go Carabinieri d'Italia), non ha cordatura verso gli alberi ed è in uso promiscuo con i pedoni.

Si suggerisce, al fine di renderla coerente con la sua prosecuzione, oggetto del presente progetto, di modificarla spostandola verso gli alberi, ricavando un percorso pedonale di larghezza m. 1,50 circa verso i giardini.

Ciò comporta, oltre all'allargamento della sede attuale con formazione di cordolo verso la fascia alberata, piccole modifiche all'incrocio con Via Panzini, con lieve spostamento verso la sede stradale delle fioriere circolari che attualmente impediscono l'accesso alla citata via, con eliminazione di un "isolotto" oggi inutile e la modifica della posizione di un palo segnaletico. Si propone, inoltre, una lieve erosione di una piccola fascia di aree a giardino per consentire le larghezze sopra citate.

SEGMENTO B – *Da Via Panzini a Via G. Rossetti – ml. 200*

In questo tratto esiste un percorso asfaltato di larghezza m. 3,80 circa, senza cordonatura verso gli alberi, salvo che per la parte antistante il civico n° 22 dove esistono cordoli in granito; il progetto prevede che la fascia verso i giardini, di larghezza m. 1,50 circa, svolga funzione di percorso pedonale, la rimanente (di larghezza m. 2,30 – 2,50) funzione di pista ciclabile bidirezionale, con formazione di cordonatura verso gli alberi. Anche qui le larghezze di progetto sono ottenute con una lieve erosione di area a giardino.

ATTRAVERSAMENTO DI V. G. ROSSETTI

Attualmente l'incrocio è attrezzato per l'attraversamento pedonale. Il progetto propone piccoli aggiustamenti per una soluzione con attraversamenti differenziati per pedoni e ciclisti.

SEGMENTO C – *Via Reggimento Savoia Cavalleria, da Via G. Rossetti a V. V. Monti*

Attualmente esiste una fascia asfaltata di larghezza m. 3,60, priva di cordolo verso gli alberi (salvo per il tratto antistante il civico n° 16 dove esiste cordolo in granito). Il progetto propone un allargamento di questa fascia a m. 3,80 – 4,00, con cordonatura verso gli alberi e con distinzione di fascia pedonale verso i giardini (o l'edificio esistente) e fascia ciclabile verso gli alberi.

ATTRAVERSAMENTO DI VIA V. MONTI

Attualmente l'incrocio non è ben attrezzato per i pedoni, almeno sul lato Ovest, mancando gli scivoli per i disabili ed essendo mal risolto l'attraversamento dei binari tramviari e dei relativi cordoli di protezione.

Il progetto propone una razionalizzazione dell'attraversamento con formazione di scivoli per disabili e per pista ciclabile e con

modifica dei marciapiedi affiancati ai binari (esiste anche la fermata del tram) e degli “isolotti”, per realizzare attraversamenti differenziati per pedoni e ciclisti.

SEGMENTO D – *Piazza Giovanni XXIII da Via V. Monti all’inizio di Via Massena – m. 190*

La fascia asfaltata in fregio ai giardini ha attualmente una larghezza di m. 3,60 senza cordonatura verso gli alberi.

In sede di progetto la larghezza di detta fascia sarà portata a m. 4,00, riducendo leggermente lo spessore della parte alberata (da m. 3,10 a m. 2,70), introducendo un percorso pedonale verso i giardini di larghezza m. 1,50 e la fascia ciclabile di larghezza m. 2,50 verso gli alberi, con cordonatura.

SEGMENTO E – *Via Massena – m. 320*

In questo tratto la fascia asfaltata ha larghezza di m. 4,35 ed è dotata di cordonatura in granito.

La soluzione di progetto prevede la realizzazione di pista ciclabile verso l'alberatura e percorso pedonale verso gli edifici, con lieve allargamento della fascia alberata.

In questo tratto è previsto l'attraversamento della Via Pucci, con formazione di scivoli per disabili e pista ciclabile, differenziato per pedoni e ciclisti.

L'incrocio con Corso Sempione è illustrato nel progetto delle relative piste ciclabili monodirezionali.

MODALITA' COSTRUTTIVE

La pista ciclabile bidirezionale, il cui assetto planimetrico è evidenziato nelle tavole di progetto, può essere realizzata con varie modalità costruttive, tutte di pari validità funzionale ma di diverso livello qualitativo e quindi di diverso costo.

Di seguito vengono elencate, a titolo di esempio, alcune ipotesi costruttive, in ordine crescente di costo; esse sono relative al tracciato vero e proprio della pista ciclabile, con esclusione delle opere necessarie per gli attraversamenti e della segnaletica verticale.

- 1) – Ripristino del manto attuale con eventuali allargamenti o riduzioni e indicazione della pista ciclabile con striscia di vernice e pittogrammi.
- 2) – Rifacimento del sottofondo e del tappeto in asfalto, divisione con cordolo di cls a raso fra pista ciclabile e percorso pedonale, cordolo in cls verso la fascia alberata (eventuale

differenziazione della pista ciclabile con tappetino in asfalto rosso spess. Cm. 3 o con apposita miscela colorata spess. mm. 8 su fondo in tout-venant)

- 3) – Rifacimento del sottofondo e posa di autobloccanti in cls di colore diverso fra pista ciclabile e percorso pedonale; cordoli a raso di separazione e di contenimento verso la fascia alberata in granito come gli esistenti.

L'ipotesi contemplata nel progetto e oggetto di computo metrico estimativo è la n° 2.