

La Milano che verrà

EXPO Milano 2015

Il Piano di Governo del Territorio

Il metro' "da oggi al 2015"

[Piste ciclabili](#)

I Raggi Verdi

Porta Nuova

CityLife

Il Museo di Arte Contemporanea

La Città delle Culture

Il Palalido

La Milano che verrà

Piste ciclabili

Il Comune di Milano è intenzionato ad avviare i cantieri per la realizzazione di una rete integrata di piste ciclabili. A fare da stimolo a questo ha pesato anche il servizio di bike-sharing, che ha uno dei suoi limiti proprio nella carenza di percorsi per le due ruote.

Ma cosa prevede il piano milanese? Con l'Expo si attendono gli otto raggi verdi che partono dal centro città per le periferie. Primo raggio in programma quello da Porta Nuova alla Martesana. Le previsioni poi sono ambiziose perché si punta a portare le piste ciclabili milanesi a 120 km nel 2011 e a 195 nel 2015.

Oggi Milano può contare su 73 km di percorsi per le bici, Copenaghen ne ha 320 mentre Helsinki addirittura 1500. La domanda di mobilità ciclabile dei milanesi è però in crescita: il 75% in più di spostamenti sulle due ruote negli ultimi 10 anni, e il 20% degli spostamenti nella cerchia dei navigli che avviene a pedali.

Una nuova idea di mobilità mista che vuole diffondere l'uso della bici in una città complicata, a misura d'auto. Il progetto pilota è stato presentato da Letizia Moratti e dall'assessore allo Sviluppo del territorio, Carlo Masseroli: un circuito ciclopedonale di collegamento tra la pista di via Padova e l'itinerario della Martesana – il raccordo è lungo 1,8 km – inizierà a ricucire la maglia slabbrata dei percorsi per le due ruote. Nel caso funzionasse, promette il sindaco, sarà riproposto altrove: «Vogliamo strutturare una rete ciclabile più capillare su tutto il territorio».

Il masterplan della mobilità dolce è incardinato su tre livelli d'intervento: una raggiera di piste dal centro alla periferia; un sistema concentrico ad anelli (la corsia sulla Cerchia dei Navigli, già avviata, e quella sulla circonferenza della 90/91, da realizzare); e un intrecci di circuiti misti, sui marciapiedi, da tracciare negli 88 nuclei d'identità locali disegnati dal Pgt. Il piano, dice la Moratti, doterà Milano di 131 km complessivi di piste: «Puntiamo alla messa in sicurezza e alla riqualificazione degli itinerari, allo sviluppo dei Raggi verdi e all'estensione del servizio di bike sharing».

Primo passo è la corsia ibrida tra via Padova e il Naviglio Martesana: corre su otto strade, sarà realizzata tra marzo e aprile 2011, sperimentata il mese dopo. «Milano ha 600 auto ogni mille abitanti, più di Londra, Parigi, Copenaghen» e pensare di eliminare le macchine, osserva Masseroli, è una partita persa: «I marciapiedi, soprattutto quelli poco sfruttati, consentono di recuperare spazi per le due ruote». Quali, saranno i milanesi a dirlo. Il Comune, una volta raccolte le segnalazioni, chiederà al ministero «una deroga al codice della strada».

In bicicletta dal Duomo di Milano, attraversando i comuni di Rho-Pero, per arrivare al polo fieristico dell'Expo: 8 km di pista ciclo-pedonale, per un costo di 6.5 milioni di euro, già avviata e da terminare nel 2013. E' questa "la prima opera per l'Expo – ha detto alla presentazione in Provincia, l'assessore ai Trasporti, Giovanni De Nicola – un'opera innovativa progettata dal Politecnico, dal Centro studi Pim e da Brera, una pista che cura l'arte e che ha tre attraversamenti: sulla ferrovia, sull'Olonza e sulla strada del Sempione".

La green-way, così sarà denominato il percorso, sarà dotata di un'illuminazione a led e sull'asfalto strisce di una resina speciale si illumineranno di sera grazie alla luce solare assorbita; inoltre, l'opera 'Bici galleggianti', un insieme di ciclisti su bici con ruote movibili, creerà abbastanza energia da illuminare i fanali anche con il calar del sole. Questa 'green way' intersecherà aree verdi, aree cittadine e anche stazioni ferroviarie e della metropolitana, dove ci sarà la possibilità di noleggiare bici, caschi, zaini e altro. Occorrerà circa mezz'ora per percorrere l'intera tratta.

Il presidente di Ciclobby, Eugenio Galli dichiara «Non serve, una deroga basta un'ordinanza sindacale. I percorsi promiscui sono previsti dal regolamento attuativo al codice e già presenti a Milano: si vedano le Alzaie dei Navigli».