



Mobilità nel Quartiere Analisi e proposte

A cura del Comitato BaggioX

Ciclomobilità

Gennaio 2012

Premessa

Il comitato BaggioX è impegnato ormai da mesi sull'opportunità di stilare un proprio piano sulla mobilità in modo da contribuire all'abbattimento della CO2 e delle polveri sottili, PM10, a partire dal quartiere in cui opera per estendere il modello alle aree limitrofe e per integrarlo al piano della mobilità più generale della città di Milano.

L'analisi è partita dal recupero del valore della mobilità condotta con la bicicletta perché il nostro quartiere ha nel tempo sviluppato un rapporto privilegiato con questo mezzo di trasporto ecologico ed economico. Già all'inizio del secolo scorso, infatti, il quartiere di Baggio rappresentava per le popolazioni dell'hinterland la prima tappa necessaria per raggiungere le grandi aziende della prima industrializzazione della città di Milano. Nel nostro quartiere esisteva l'unica linea, prima "34" poi "18" che permetteva ai lavoratori di recarsi sui luoghi di lavoro. Dalle cascine dei paesi limitrofi la popolazione si recava a Baggio e depositava le proprie biciclette nei luoghi di raccolta che nel tempo sarebbero divenuti ciclisti di fama nazionale: Monti, Gramaglia, Paletti, ecc. Già nel secondo dopoguerra i depositi si erano trasformati in ciclo-officine che, oltre a custodire i mezzi, fornivano anche assistenza.

L'altra grande arteria di comunicazione, in zona, era rappresentata dalla via Novara che con il "Gamba de Legn" collegava il magentino con Milano ed era utilizzata dagli abitanti del quartiere di Quinto Romano e Trenno.

L'importanza del valore di questo tipo di mobilità si è esplicitata attraverso l'aspettativa della popolazione di Baggio che è scaturita dallo spoglio del sondaggio che è stato effettuato durante l'ultima festa di quartiere. In effetti, analizzando le risposte, si è notato un sostanziale apprezzamento verso la qualità della vita in quartiere pur mantenendo delle riserve proprio sulla mancanza di attenzione da parte delle giunte passate in merito all'organizzazione della mobilità in zona.

Si è notato come il quartiere, pur avendo spazio a disposizione, non è dotato, ad oggi, di piste ciclabili protette. Le uniche piste ciclabili costruite sono quelle disposte nel parco delle cave, nel parco Valsesia, a Muggiano e nel tratto modificato della vecchia via Cusago. Nulla è stato fatto per collegare questi tratti tra di loro e nemmeno verso i comuni adiacenti (che hanno da tempo adottato questo strumento di mobilità: Cesano Boscone, Cusago e Settimo Milanese).

La ciclabilità, secondo la nostra analisi, non è da considerarsi un lusso da concedere a chi ha necessità di muoversi in questo modo ma rappresenta un valido strumento per raggiungere la vicina fermata della metropolitana di Bisceglie. Ci sono aree nelle grosse arterie che congiungono l'estrema periferia alla grande città e che possono, con una piccola spesa, essere dotate di uno spazio dedicato oppure in condivisione sui marciapiedi. Pensiamo, a questo proposito, ad interventi sulla via Bagarotti, sulla via Forze Armate (dopo l'incrocio con la via Sella Nuova), sulla via Cabella ecc.

Pensiamo in questo modo di ottemperare a due compiti principali rispetto all'impegno della modifica delle relazioni con e tra gli abitanti del quartiere in merito alla democrazia partecipata: il contributo alla riduzione dell'inquinamento deve cominciare dalla modifica dei costumi e delle abitudini di tutti, soprattutto dei più giovani. Ecco perché abbiamo pensato di proporre all'amministrazione comunale di istituire un'area protetta nel parcheggio di Bisceglie dove poter depositare le proprie biciclette in tutta sicurezza.

Crediamo in questo modo di iniziare un percorso che può essere migliorato, affinandolo nel tempo e, considerata l'esperienza di chi vive il quartiere, può contribuire a rendere la nostra città più a misura d'uomo e più in linea con le metropoli europee.

Analisi effettuate

I componenti del comitato hanno sperimentato sul campo, non come tecnici ma come utenti che privilegiano la bicicletta come mezzo di trasporto, la possibilità di fornire il proprio quartiere di aree protette che consentano di raggiungere in sicurezza la vicina fermata della metropolitana "Bisceglie".

Le iniziative che intendono presentare alla zona prevedono la raccolta dei bisogni, un'analisi dell'esistente secondo la propria sensibilità, la formulazione di una proposta, il confronto con la cittadinanza ed il Consiglio di Zona 7 e la sintesi dei suggerimenti emersi durante tutto il processo.

Le vie che conducono nella direzione della metropolitana sono larghe, hanno spazio sul marciapiedi e non sono abitualmente frequentate da pedoni (tranne alcuni casi). Gli unici tratti oggi esistenti si trovano all'interno dei grandi parchi di zona (Cave, Trenno, Bosco in Città, Valsesia, Fontanili) ma non sono collegati tra loro: l'unico esempio è rappresentato dal ponte di collegamento di via Valsesia con l'Ipercoop per poi morire in un'area di nessuno...

In alcuni casi, in modo del tutto spontaneo, si sono create piste "naturali" nei prati limitrofi ad aree attrezzate (via Cividale del Friuli).

Il comitato crede in questo modo di interpretare un'esigenza della collettività che deve tornare ad occupare gli spazi di vivibilità della città per appropriarsi, utilizzandoli, dei servizi minimi di collegamento tra le zone del quartiere.

Problema	Proposte di soluzione	Tempi previsti
La rete delle piste ciclabili in zona è molto limitata e non collegata alle aree verdi esistenti.	Creare una rete di piste ciclabili che permetta di collegare fra loro le varie zone del quartiere (Muggiano – Q. Olmi – Baggio – Quinto Romano) e queste con le aree verdi (Parco delle Cave – Bosco in città – Parco di Trenno).	Il piano dovrà essere realizzato nel breve-medio periodo che va dal 1° semestre del 2012 alla fine del 2013.
Non sono presenti piste ciclabili che collegano il quartiere alla fermata della M1 di Bisceglie.	Creare dei percorsi ciclabili diretti che permettano di raggiungere rapidamente il capolinea della M1 di Bisceglie da Muggiano – Q. Olmi – Baggio – Quinto Romano	Nell'ambito del piano questi interventi rivestono la massima priorità e dovranno essere realizzati nella prima fase da concludersi entro la fine del 2012.
Non sono presenti piste ciclabili che collegano il quartiere al centro cittadino.	Creare dei percorsi ciclabili che permettano di raggiungere il centro città.	Interventi da realizzare in una seconda fase.
Non sono presenti parcheggi custoditi per le biciclette in corrispondenza delle fermate della M1 di zona	Creare dei parcheggi coperti, custoditi e gratuiti per il deposito delle biciclette presso i parcheggi di corrispondenza dell'ATM di Bisceglie e Bande Nere. Creare delle ciclo-officine in corrispondenza dei parcheggi custoditi.	Anche questi interventi sono prioritari e da realizzare in concomitanza con la costruzione delle piste ciclabili dirette alla rete metropolitana; da concludersi entro la fine del 2012
Non è presente il servizio di bike sharing in zona.	Estendere alla zona di Baggio il servizio di bike sharing con la creazione di stazioni di interscambio a Muggiano – Q. Olmi – Baggio – Quinto Romano e in corrispondenza di ogni stazione della M1 da Bande Nere a Bisceglie	Il servizio potrebbe essere implementato in una seconda fase e comunque entro la fine del 2013.

Note: Tutti gli interventi di potenziamento della mobilità ciclistica devono far parte di un piano integrato dell'Amm. Comunale teso a promuovere la cultura della mobilità sostenibile per la difesa dell'ambiente e della salute dei cittadini. Sarà necessario organizzare, parallelamente alla creazione delle infrastrutture, iniziative di promozione dell'utilizzo della bicicletta fra cui la riscoperta della storia delle associazioni ciclistiche e dei ciclo- artigiani (Monti – Gramaglia – Paletti) presenti a Baggio negli anni '60/70.

Piste ciclabili - proposte

A fronte delle analisi effettuate dal Gruppo di lavoro, sono stati individuati alcuni possibili tracciati di piste ciclabili, disegnate con il fine di favorire l'accesso alla linea metropolitana M1 presso Bisceglie e per consentire l'accesso al centro città.

1) da Quartiere Olmi/Muggiano a M1 Bisceglie

Ipotesi A



Percorso: Via Ippocastani – primo tratto Via Mosca (connessione percorso ciclabile proveniente da Muggiano) - attraversamento ponte in legno – proseguimento Via Mosca – Via Val d’Intelvi – Via Valle Isorno – Via Gozzoli – Via Bagarotti – Via Valsesia – Via Lucca – M1 Bisceglie.

Ipotesi B



Percorso: Via Ippocastani - Cavalcavia Livraghi - Via Bagarotti – Via Valsesia – via Lucca – M1 Bisceglie.

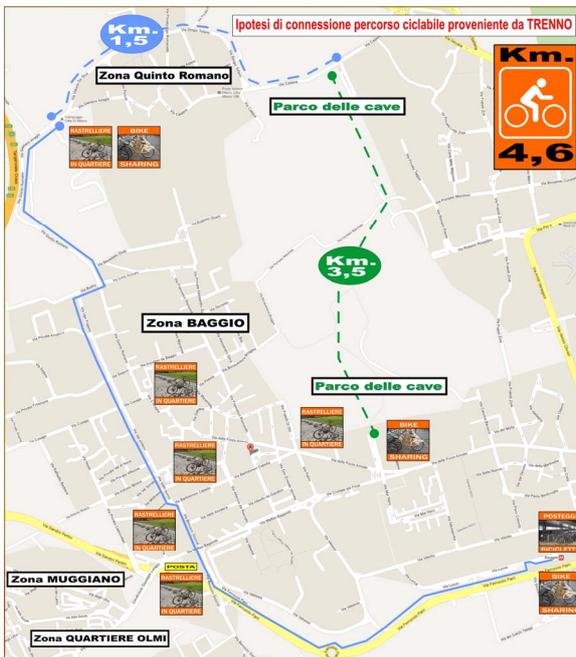
2) da Via Quinto Romano/Waterpark a M1 Bisceglie

Ipotesi A



Percorso: Via Quinto Romano (prossimità Waterpark, connessione Quinto Romano e Parco delle Cave) – Via Budrio – Via Frigerio – Via Romero – Incrocio Via Cusago (connessione pista ciclabile proveniente da Via Cusago) – Via Val d’Intelvi – Via Cabella – Via Vercesi – Via Bagarotti – Via Valsesia – Via Lucca – M1 Bisceglie.

Ipotesi B

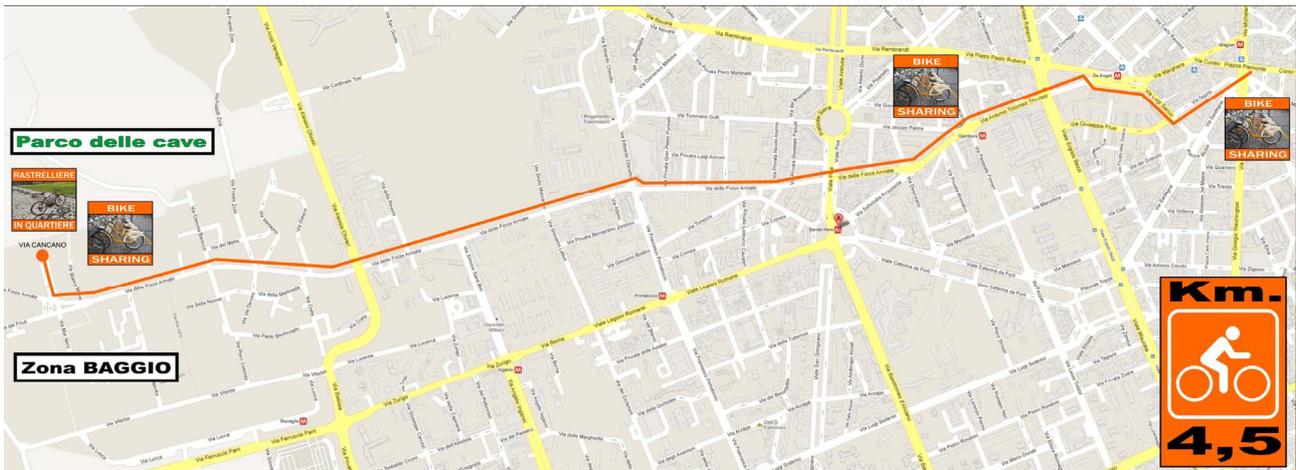


Percorso: Via Quinto Romano (prossimità Waterpark, connessione Quinto Romano e Parco delle Cave) – Via Budrio – Via Frigerio – Via Romero – Incrocio Via Cusago (connessione pista ciclabile proveniente da Via Cusago) – Via Val d’Intelvi – Via Valle Isorno - -Via Gozzoli – Via Parri – M1 Bisceglie.

Note

- Via Q.Romano, marciapiede stretto
- Via Romero, marciapiede largo
- Via Cabella, anche il “nuovo arredo” permetterebbe un percorso misto ciclisti/pedoni
- Via Valsesia, presenza dei pali elettricità sul marciapiede
- Individuato, in un terreno di proprietà comunale, un sentiero che inizia da via Bagarotti (di fronte scuola privata angolo via Palmi) e sbuca in prossimità di via Lucca. Utilizzato come pista ciclabile eviterebbe via Valsesia nel percorso che porta a Bisceglie.

3) da Via Forze Armate/Cancano a Piazza Piemonte



Percorso: Via Forze Armate/Cancano (entrata Parco delle Cave) – Via Forze Armate /Via Anguissola – Piazza Gambarà – Via Trivulzio – Piazza De Angeli – Via Sacco – Via Seprio – Piazza Piemonte.

Note

- dall'entrata parco all'incrocio con via Cascina Barocco, marciapiede stretto, molto frequentato da pedoni; per questo tratto si può forse ipotizzare un percorso parallelo nel Parco delle Cave.
- Dopo l'incrocio di via Barocco sino a Piazza Gambarà, i marciapiedi si allargano notevolmente, prefigurando la realizzazione di un percorso misto pedoni/ciclisti.
- Nel tratto che va dall'incrocio con via Olivieri a via Labus il marciapiede è delimitato dal terreno demaniale che potrebbe essere utilizzato nella realizzazione della pista ciclabile.
- Per buona parte della ricognizione dei percorsi la nostra attenzione si è focalizzata sull'idoneità dei marciapiedi ad essere trasformati in pista ciclabile o marciapiede a traffico misto, pedoni/ciclisti.
- Il traffico intenso di via Forze Armate e la velocità delle auto che la percorrono rendono difficile immaginare una pista ciclabile sicura.
- Inoltre ci sembra che la realizzazione di percorsi ciclabili su marciapiede sia, ove possibile, la soluzione meno costosa.

Punti Bike Sharing

- Piscina acquatica
- Entrata Parco delle Cave
- Pensionato Expo
- MM Bisceglie

Posteggi biciclette

- M1 Bisceglie
- M1 Inganni
- M1 Bande Nere

Rastrelliere in Quartiere

- Entrata Parco delle Cave
- Prossimità dei mercati settimanali : via Palmi, Via Fratelli di Dio
- Via Cabella /angolo Piazza S.Apollinare /angolo Via Gozzoli
- Piazza Stovani
- Poliambulatori di Via Masaniello
- Ufficio Postale di Via Gozzoli