

# **ACCESSIBILITÀ CICLISTICA AL QUARTIERE BICOCCA**

## **PROPOSTE di UNIVERSITÀ DEGLI STUDI MILANO-BICOCCA e FIAB MILANO CICLOBBY**

### *Indice degli argomenti:*

1. Ciclabilità nel quartiere
2. Ciclabilità verso il quartiere (grandi direttrici)
3. Velostazioni in Università
4. Carrozze treni regionali

### **1. Ciclabilità nel quartiere**

FIAB sostiene che la realizzazione di ampi marciapiedi che dovrebbero vedere una compresenza di pedoni e biciclette non rappresenti una valida opzione di mobilità: l'alta presenza di studenti e lavoratori impedisce alle bici l'effettivo utilizzo delle linee rosse tracciate sul marciapiede, le quali in alcuni punti tendono anche ad avvicinarsi troppo ad attività commerciali. Le biciclette vengono quindi spinte in strada, senza però un'adeguata protezione, con un limite di 50km/h spesso non rispettato.

Si propone pertanto di far diventare il quartiere Bicocca, ovvero la zona compresa tra viale Sarca e i binari della stazione, e tra via Chiese e via Figini, zona con limite massimo 30km/h. Questo può essere fatto con l'aiuto di chicane sugli assi portanti (via Pirelli e via dell'Innovazione), alzando poi alcuni passaggi pedonali ove possibile (piazzale Egeo, piazza Daini, passaggio pedonale in via Caldirola).

### **2. Ciclabilità verso il quartiere**



Per incoraggiare e ampliare la mobilità ciclistica verso il quartiere di Bicocca, un grande ruolo è svolto dagli assi ciclabili che portano al quartiere da Milano e dalle città dell'hinterland nord milanese, nonché provincia di Monza e Brianza.

- La ciclabile che percorre la Valassina (naturale prosieguito di viale Fulvio Testi) è un'asse ciclistico da valorizzare e rendere continuo: partendo da Monza, esso si interrompe tra l'Esselunga di San Fruttuoso e il raccordo tra via Bettola e viale Fulvio Testi, per poi interrompersi ancora all'incrocio tra Fulvio Testi e via Carducci/via Clerici. Qui non ricompare

*incrocio Testi-Carducci*

- 

*viale Berbera*

- 

via Ponte Corsini-via Sesto SG

di viale Chiese (incrocio pericoloso alla rotonda) che poi si ferma senza connessione né con via Pirelli, accesso al quartiere universitario, né col controviaiale di Fulvio Testi. In direzione contrario verso Sesto Marelli M1 la ciclabile non è presente, e la zona rimane 50km/h.



*La ciclabile alla base del ponte.*

*Da notare la strozzatura dell'innesto a 90°; manca la bidirezionalità*

- Viale Italia, in Sesto San Giovanni, potrebbe essere un ottimo asse per realizzare una ciclabile che porti il traffico della città verso il ponte di Sesto Marelli in totale sicurezza. Potenzialmente viale dei Partigiani e Via Di Vittorio connetterebbero quest'asse a Cologno Monzese.



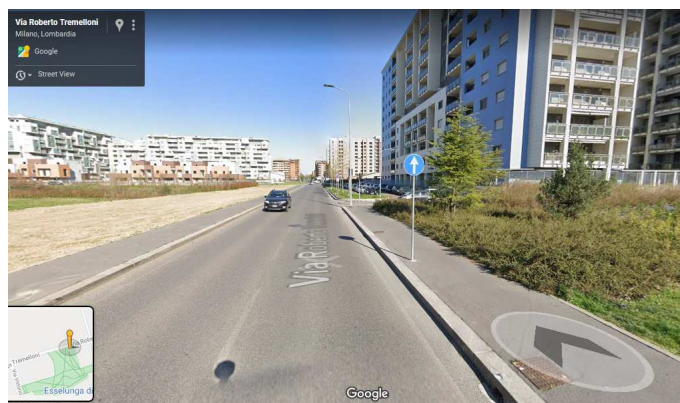
*viale Italia*

- Il sottopassaggio della stazione di Greco Pirelli rappresenta, per la struttura odierna, un rallentamento della mobilità ciclistica, facilmente soggetto a traffico con l'arrivo dei treni pendolari. Non vi sono ciclabili che da zona Precotto, concentrino il traffico ciclabile proveniente dal quartiere Adriano (via Anassagora e via Tremelloni) o da zona Turro. In particolare, via Rucellai e via Bressan sono percorse quotidianamente da molte biciclette in situazioni poco sicure e spesso contromano. L'alternativa di dirigere il traffico verso il ponte di Marelli, comunque non efficiente se la meta è piazza della scienza in Bicocca, non vede un collegamento ciclabile tra via Anassagora e Sesto Marelli M1.



*via Anassagora*





*via Tremelloni*



*via Rucellai*



*al sottopasso stazione Greco-Pirelli*

- Verso Melchiorre Gioia, ove è presente una ciclabile e la connessione con la ciclabile della Martesana, il quartiere Bicocca è collegato con una pista ben separata in via De Marchi: questa va valorizzata e connessa in sicurezza, da un lato con il quartiere Bicocca a zona 30km/h, dall'altro proprio con via Melchiorre Gioia, interrompendosi infatti tra l'entrata del cimitero di Greco e via Rafael delle Ande. Questo è un asse ciclabile ancora più importante perché vede la presenza del servizio BikeMi, a differenza delle zone esterne al comune di Milano e della zona di viale Monza (Precotto).



*via De Marchi-Cimitero Greco : gli innesti!!*



*Cimitero Greco-Ponte via Breda*



*incrocio De Marchi-Venosta-Cozzi: ciclabilità "ritagliata" come spazio residuale*

- Verso Niguarda e Affori è del tutto assente un percorso ciclabile, nonostante via Arganini sia un asse ampio e poco trafficato.



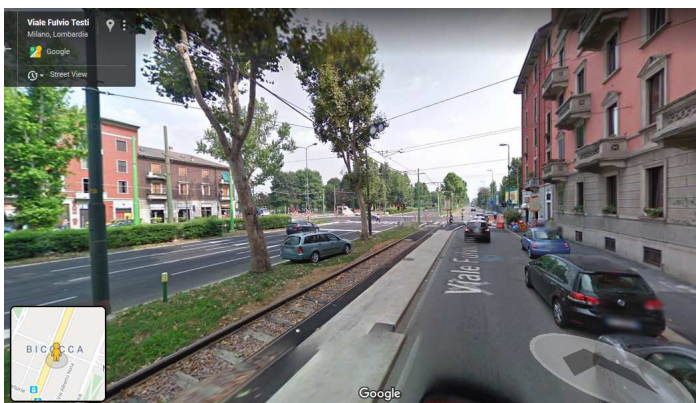
*via Arganini a senso unico verso Sarca*





*via Esperia, continuazione di via Arganini verso Sarca*

- Verso sud, viale Fulvio Testi presenta le stesse caratteristiche descritte sopra (controviaie senza limite a 30km/h), mentre viale Sarca - che oggi viene utilizzato principalmente come bypass dagli automobilisti che vogliono evitare gli autovelox su viale Testi - presenta comunque una situazione del tutto disordinata e non sicura per la bicicletta: v. paragrafo seguente. E' importante trovare il modo più efficace per connettere verso sud il quartiere Bicocca: questo in vista di un futuro anello di mobilità ciclistica attorno alla cerchia esterna di Milano, di cui la ciclabile di viale Marche rappresenta un inizio.



*viale Testi: il controviaie deve essere a priorità ciclistica*



*viale Sarca*

- per viale Sarca si sostiene la proposta avanzata da Bikenomist, in collaborazione con lo studio Montieri-Macchi e appoggiata da FIAB Milano Ciclobby, la **greenway MIMO** Milano-Monza <https://www.bikeitalia.it/2020/01/23/bikenomist-presenta-mimo-un-parco-lineare-di-15-km-per-collegare-milano-con-monza/?fbclid=IwAR1GoBSpNSdvPyMxD0BX0A33MSIOk-PnITgWXenpe4gld8BqTEIQZK8R2Es>



### 3. Velostazioni

Come riconosciuto in letteratura (*cit. paper Scagni e Colleoni*), uno dei problemi principali per favorire la mobilità ciclistica è quello di fornire un'adeguata sicurezza nel parcheggio della bicicletta, e relativi servizi. In Bicocca ci sono due poli principali: U6/U7 e piazza della scienza (U1/U2/U3/U4).

Una velostazione per il complesso settentrionale (U6/U7) potrebbe essere realizzata a livello piano terra con la costruzione del nuovo edificio di fronte a U6. Questo andrebbe a essere un valido deposito anche per gli studenti di informatica (U14), cancellerebbe problemi di pendenza delle rampe che conducono sotto terra (come per U6) e sarebbe una struttura nuova, ad-hoc, fiore all'occhiello della mobilità ciclistica: gli studenti entrerebbero in un parcheggio sorvegliato, timbrando l'entrata con il loro badge. Un concorso di idee potrebbe essere un'ottima idea per sponsorizzarlo tra gli studenti e realizzare il miglior parcheggio per che lo usa: se in stile olandese su più piani a scorrimento o altro. Gli studenti avranno così modo di chiedere servizi come docce, ciclofficina o eventuali attrezzature che reputano utili per la loro bici.

Nel mentre, per iniziare a favorire la ciclabilità aumentando la sicurezza del parcheggio, si propone di allestire una struttura prefabbricata in piazza dell'Ateneo Nuovo, sempre chiusa e sorvegliata. In alternativa, le fontanelle tra U7 e U12 potrebbero essere spente e ospitare tale struttura temporanea.

In piazza della Scienza (complesso meridionale) è più difficile trovare spazio e risolvere il problema della pendenza eccessiva delle rampe di ingresso ai parcheggi sotterranei. Se una soluzione non

può essere trovata all'interno della piazza, una valida alternativa è rappresentata dall'adiacente plesso U5/U9: sia il parcheggio esterno di U5, che gli edifici verso via Cozzi o il corridoio interno di U9 sono possibili luoghi ove stabilire una velostazione sicura e relativi servizi. Il vantaggio di questo plesso è anche la vicinanza con la stazione ferroviaria di Greco Pirelli.

Un servizio di ciclofficina potrebbe rappresentare per gli studenti una grande risorsa e incentivo all'utilizzo della bici: eventuali problemi meccanici verrebbero risolti con prontezza e la ciclofficina diventerebbe anche un punto di riferimento per tutti gli studenti interessati. Si propone di mettere l'eventuale ciclofficina nei pressi della velostazione del complesso meridionale, più vicino alla stazione dei treni.

Per questo servizio occorrerà prevedere un bando per l'assegnazione con un business plan perché l'attività possa reggersi nel tempo e con le proprie risorse.

#### **4. Carrozze treni regionali**

FIAB da anni chiede a Trenitalia di aumentare i posti biciclette dei suoi treni. L'Università di Bicocca, le realtà aziendali e le altre università Milanesi servite da treni auspicano un fronte comune in tale senso.

In particolare, FIAB dal 2016 è intervenuta sui nuovi treni regionali Pop e Rock, rilevandone le criticità e trasmettendole più volte a Trenitalia e ai costruttori dei treni.

Del Rock in particolare FIAB ha criticato:

1. la rigidità della soluzione scelta, che permette di infilare solo tre bici per ogni portabici; noi preferiamo uno spazio più libero, multifunzionale, con le bici affiancate una all'altra, come in Germania, Francia, Danimarca;
2. l'incompatibilità di quella struttura a tre fessure con le bici da cicloturismo che hanno magari freni a disco, portapacchi anteriore e posteriore, parafranghi, perché questi particolari rischiano di danneggiarsi nelle fessure;
3. la mancanza di punti dove ancorare le bici (con una corda elastica, una cinghia, un lucchetto) per evitare che ondeggiino durante la marcia del treno o che vengano rubate;
4. la distribuzione delle bici lungo il treno in gruppi di 6 o 3 bici; noi preferiamo che le bici siano concentrate in un numero maggiore, in un numero minore di spazi, perché è più facile per il ciclista capire se c'è posto al momento dell'incarozzamento

<http://www.fiab-onlus.it/bici/notizie/treno-bici-notizie/item/2225-sei-posti-bici-su-intercity-e-piu-spazio-sui-regionali-fiab-e-trenitalia-per-l-intermodalita.html>

