



**SETTORE PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE
MOBILITÀ E TRASPORTO PUBBLICO
DIREZIONE
Servizio Mobilità Sostenibile**

Oggetto: L'isola ambientale del quartiere *Isola*. Pedonalizzazione del cavalcavia Bussa e protezione dai flussi veicolari di attraversamento.

Premessa

Lo studio in oggetto è stato redatto dal Servizio Mobilità Sostenibile del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico con la collaborazione di AMAT e il contributo settoriale della Direzione Progetto Ciclabilità, con la finalità di evidenziare, in relazione agli obiettivi dati, le condizioni allo stato di fatto, tra opportunità e criticità, e le condizioni di progetto.

Il quartiere Isola occupa una posizione strategica nel territorio milanese perché è prossimo ad importanti nodi del trasporto pubblico (Garibaldi, Stazione Centrale, Maciachini), al sistema portante della rete stradale (Via Farini, Viale Marche), è inoltre posto ad una distanza pedonale dal Centro Storico.

Il confine sud del quartiere storico è facilmente identificabile con il tracciato stradale che si sviluppa lungo via Pepe e via De Castilia, i restanti confini sono di più difficile individuazione, il sito <http://www.zonaisola.it/> individua, nelle immagini di seguito riportate, una porzione di territorio notevolmente più ristretta rispetto al perimetro definiti dai Nuclei di Identità Urbana (NIL) individuati dal PGT.

L'ambito oggetto di studio e di proposta d'intervento riprende parte di entrambe le perimetrazioni per definire un perimetro i cui confini sono condizionati dalle esigenze di tipo trasportistico connesse con la realizzazione di una Zona 30.



Didascalia: I confini del quartiere percepiti dai residenti del quartiere.

Fonte: <http://www.zonaisola.it/>



Didascalia: Nuclei di Identità (Locale NIL) – Piano di Governo del Territorio di Milano (2013)

Fonte: <http://www.zonaisola.it/>



Didascalia: Ambito oggetto della proposta di intervento in oggetto

Cenni storici

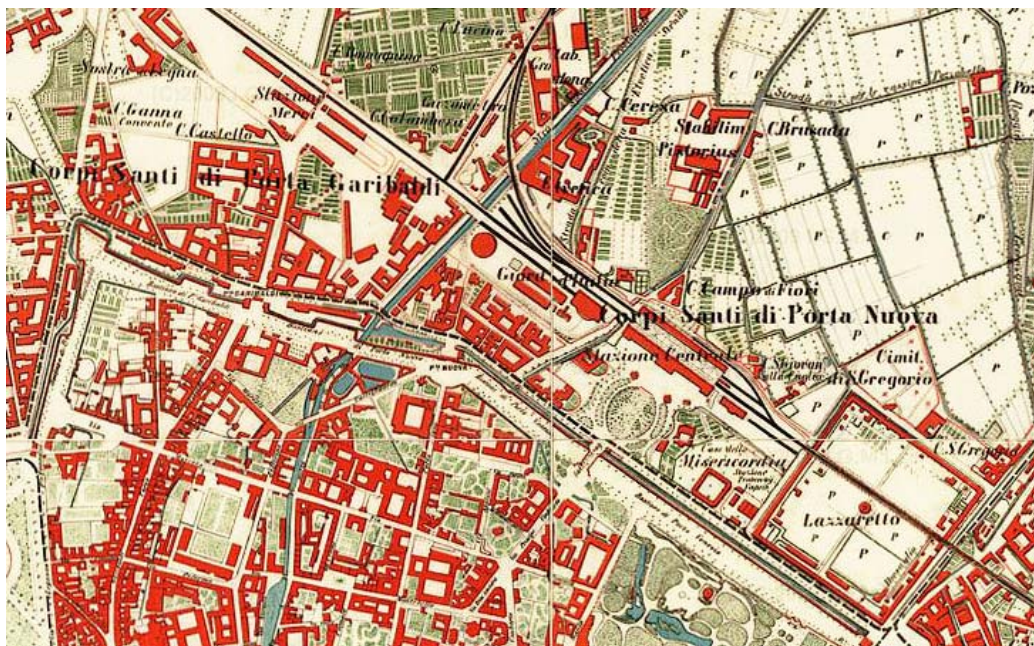
Il quartiere Isola deve il suo nome alla cesura urbana che venne a crearsi a seguito della realizzazione della linea ferroviaria per Varese e per Monza, a partire dal 1865.



Didascalia: Carta di Milano di Giovanni Brenna (1860). Si evidenzia la linea ferroviaria per Magenta e la linea ferroviaria per Monza-Como, che incrociava, ancora senza raccordi, quella per Magenta.



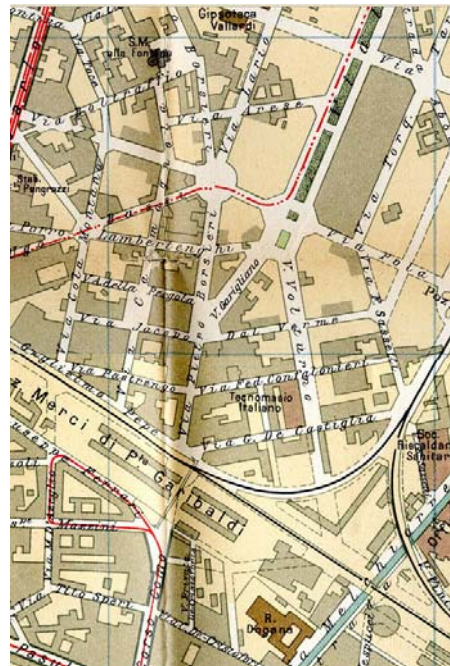
Didascalia: Carta di Milano di Giovanni Brenna (1865). Si evidenzia la linea ferroviaria per Magenta e per Monza-Como , mentre manca ancora il raccordo della cosiddetta “Lunetta”, a ridosso della futura “Isola”.



Didascalia: Carta manovra dei dintorni di Milano (1878). L’Isola, nella sua accezione residenziale, non è ancora nata; il territorio rappresentato è una distesa di campi coltivati: si è già formato il tracciato della futura Via De Castillia.



Didascalia: Carta di Milano dell'editrice Sacchi (1910). La ridotta accessibilità della zona della cosiddetta Lunetta ritarda lo sviluppo urbanistico – segnato sulle planimetrie con riferimento ai piani regolatori – ma ancora poco evidente nell'edilizia. L'Isola resta appunto tale.



Didascalia: Carta di Milano di Antonio Vallardi (1925). I segni dello sviluppo urbanistico pianificato evidenziano l'obiettivo di aprire l'isola alla città lungo il tracciato di Via Volturmo, che resterà tuttavia incompiuto. Il trasporto pubblico avvicina l'Isola alla città grazie al sottopassaggio di Via Farini, presso il Ponte della Sorgente.



Didascalia: Via Farini, presso il Ponte della Sorgente (1957).



Didascalia: Pianta di Milano dell'Istituto Geografico Militare (1937). Lo sviluppo urbano diventa pressoché definitivo rispetto a quello attuale (con eccezione della costruzione del Cavalcavia Bussa). Lo spostamento della stazione Centrale nell'attuale sede di Piazza Duca d'Aosta comporta la creazione della stazione di testa delle linee Varesine (Stazione di Porta Nuova, che anticipa l'ulteriore arretramento e parziale interrimento della ferrovia, con la realizzazione di Porta Garibaldi). La chiusura del tratto urbano della linea per Monza e Como (prima della realizzazione della tratta interrata sotto l'attuale Via Restelli) comporta l'apertura dell'Isola in corrispondenza di Largo De Benedetti, lungo il tracciato di Via Sasseti. Lo sviluppo urbano dell'Isola è oramai consolidato. Resta ancora soltanto un ponte pedonale a garantire la continuità lungo la vecchia Via Comasina (Corso Como e Via Borsieri).

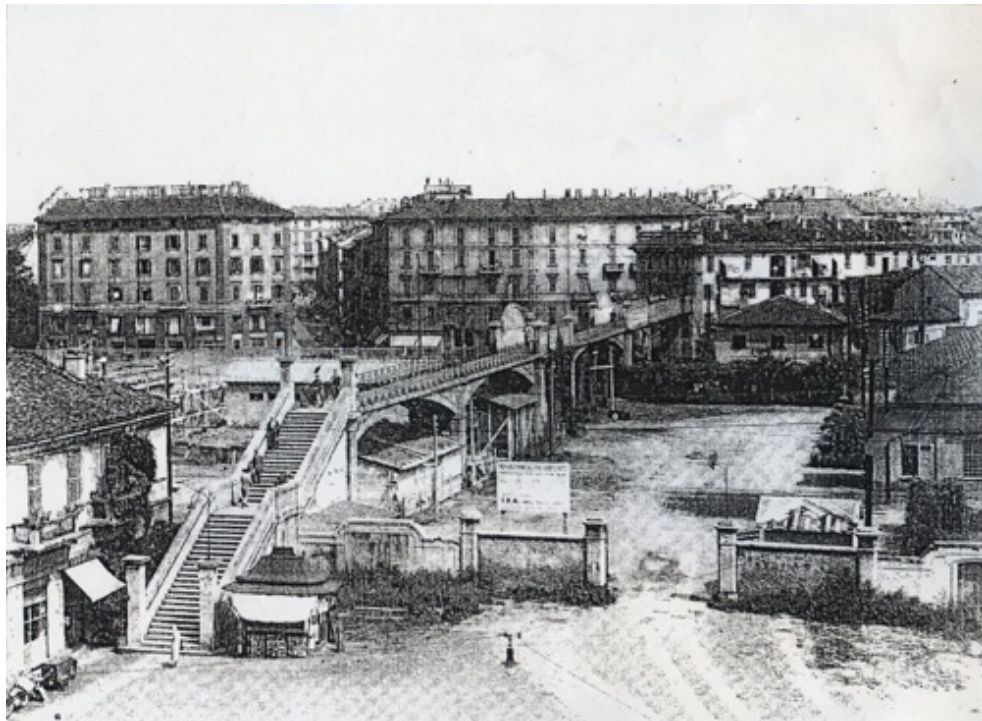


L'ambito oggetto di studio è lambito attualmente dal sovrappasso di Via Farini - realizzato a ovest in sostituzione del Ponte della sorgente - da Via Bassi e Via Pola a nord, da Via Melchiorre Gioia a est e Viale don Sturzo e Via Ferrari a sud (a ridosso della ferrovia di Porta Garibaldi).

La permeabilità veicolare all'Isola da sud è garantita dal Cavalcavia Bussa percorribile solo in un senso di marcia da sud verso nord.

Questa infrastruttura, realizzata negli anni '60, resta incompiuta: avrebbe dovuto essere parte di un tracciato stradale più lungo, di collegamento fra Via Pagano e Viale Zara.

La realizzazione del Cavalcavia Bussa sostituì la passerella pedonale che, collegando Corso Como con Via Borsieri, riproponeva il vecchio tracciato della Via Comasina, il fulcro (insieme alle parallele Castiglia e Confalonieri) della organizzazione morfologica del quartiere Isola.



Didascalia: il ponte pedonale tra Corso Como, Via Borsieri e Via Castiglia in una foto dei primi decenni del '900.



Il quartiere, sorto a cavallo fra il XIX e il XX secolo per soddisfare la domanda insediativa prodotta dallo sviluppo industriale, ha conservato la propria identità di paesaggio, forse ancora più accentuata oggi dalle grandi trasformazioni urbanistiche realizzate nella porzione di territorio compresa fra Via Confalonieri e Via don Sturzo.

Le due parti di città, quella storica e quella contemporanea, sono raccordate da un sistema di spazi pubblici – percorsi pedonali e aree verdi – che hanno accentuato l’esigenza di riqualificare il quartiere storico soprattutto dal punto di vista delle relazioni pedonali e ciclabili, attualmente compromesse dalla domanda di traffico di attraversamento.

L’intervento di pedonalizzazione del Cavalcavia Bussa risponde dunque all’esigenza di integrare pienamente le due porzioni del quartiere e queste con la città, e di assecondare la crescente domanda di mobilità sostenibile.

La chiusura del Cavalcavia Bussa è l’occasione per realizzare i seguenti obiettivi strategici:

- riqualificare un ambito locale a vocazione residenziale e commerciale;
- favorire la continuità degli itinerari ciclistici;
- incrementare la sicurezza della circolazione;
- contribuire alla realizzazione di un significativo percorso pedonale di connessione fra il quartiere Isola, la zona a pedonalità privilegiata di recente attuazione (quartiere Garibaldi/Pasubio/Monte Grappa), piazza XXV Aprile e corso Garibaldi;
- migliorare – nell’ipotesi proposta - l’accessibilità alla stazione di Porta Garibaldi, sfruttando il cavalcavia quale terzo punto di accesso al piano binari.

Lo studio di traffico

A supporto della proposta di pedonalizzazione del Cavalcavia Bussa è stata condotta una campagna di rilievi i cui risultati, sintetizzati nella tabella che segue, evidenziano che l’intervento è sostenibile certamente dal punto di vista trasportistico:



- i flussi registrati superano di poco i 300 veicoli per ora, sia al mattino che alla sera;
- il numero di motocicli alla sera è pari quasi a 1/3 del totale dei veicoli;
- il numero di biciclette (contate in modo bidirezionale), supera quello di motocicli e ciclomotori e, per esempio tra le 9:00 e le 10:00, è quasi pari a quello degli autoveicoli.

FLUSSI DI TRAFFICO PERIODO 8.00 - 9.59 SUL CAVALCAVIA BUSSA									
	Auto	Moto	Leggeri	Medi	Pesanti	Bus	Totale	Veq	Biciclette
8.00-8.15	55	8	7				70	70	22
8.15-8.30	68	17	7				92	87	30
8.30-8.45	51	20	4		1		76	71	34
8.45-9.00	64	17	3		1		85	81	31
8.00-9.00	238	62	21	0	2	0	323	309	117
9.00-9.15	59	12	5	3			79	80	37
9.15-9.30	39	14	1				54	48	48
9.30-9.45	41	8	2				51	48	28
9.45-10.00	26	4	2				32	31	26
9.00-10.00	165	38	10	3	0	0	216	207	139

FLUSSI DI TRAFFICO PERIODO 17.00 - 18.59 SUL CAVALCAVIA BUSSA									
	Auto	Moto	Leggeri	Medi	Pesanti	Bus	Totale	Veq	Biciclette
17.00-17.15	55	9	1	1			66	64	20
17.15-17.30	32	14	2				48	42	21
17.30-17.45	42	16	2	2			62	58	20
17.45-18.00	51	20		3			74	69	16
17.00-18.00	180	59	5	6	0	0	250	232	77
18.00-18.15	57	18		2			77	71	26
18.15-18.30	45	18	1	1			65	58	24
18.30-18.45	48	32		1			81	67	21
18.45-19.00	56	22		2			80	72	20
18.00-19.00	206	90	1	6	0	0	303	268	91

La lettura dei dati di traffico permette di svolgere le seguenti considerazioni riguardo alla fattibilità della eliminazione della componente di traffico veicolare dal Cavalcavia Bussa:

- Il traffico che percorre attualmente il cavalcavia è contenuto: non si rilevano pertanto criticità sostanziali sulle strade che portano al cavalcavia o che si allontanano da questo;
- i volumi di traffico rilevati sul cavalcavia possono essere assorbiti dagli itinerari alternativi, costituiti dal ponte di Via Farini e da Via Melchiorre Gioia, strade



sulle quali le ricognizioni effettuate hanno evidenziato una sostanziale fluidità di traffico.

A supporto della proposta di intervento si pone inoltre la consistenza dell'offerta di trasporto pubblico, che permette di configurare la chiusura del cavalcavia Bussa come l'occasione per soddisfare gli obiettivi dell'Amministrazione in materia di sostenibilità ambientale (protezione degli ambiti locali e disincentivo alla scelta modale a favore del veicolo privato).

In questa fase in cui la rete stradale, sia quella interna all'isola sia quella perimetrale, si trovano in uno stato di equilibrio, è possibile governare gli assetti futuri della mobilità con l'obiettivo di:

- evitare che la realizzazione completa degli interventi urbanistici nell'ambito del PII Isola Lunetta determini un aggravio del traffico all'interno degli ambiti locali che si intende proteggere;
- orientare, mediante il governo dell'offerta stradale, la quota modale della domanda futura verso il trasporto pubblico.

Lo stato di fatto

Il quartiere Isola è gravato da un itinerario di attraversamento sud-nord alimentato da due differenti punti di contatto fra la rete locale con la rete portante perimetrale.

Un accesso è costituito dal Cavalcavia Bussa, l'altro dall'intersezione Sasseti/Gioia per poi immettersi in Via De Castilia.

Entrambi gli accessi confluiscono su Via Borsieri, strada che, benché locale, è utilizzata quale alternativa alla rete stradale portante per spostamenti di ampio raggio.

Il tema della chiusura al traffico veicolare del Cavalcavia Bussa, dunque, non può essere decontestualizzato dalla valutazione dei costi/benefici che l'intervento può determinare all'interno del quartiere.



L'immagine che segue, rappresentativa dello stato di fatto, evidenzia come lo sviluppo degli itinerari impropri di attraversamento insista su Via Borsieri, che costituisce un ambito fortemente attrattivo per le funzioni pedonali. La strada è infatti densa di attività commerciali ma, soprattutto, in quanto elemento ordinatore della morfologia (l'antica strada per Como), innerva i percorsi pedonali verso i servizi di quartiere.

Tra gli attrattori locali da salvaguardare si evidenziano gli edifici scolastici, Piazza Archinto e Piazza Minniti.



	SENSI UNICI STATO DI FATTO
	ITINERARI DI ATTRAVERSAMENTO
	AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE
	SCUOLE
	AREA PEDONALE
	STRADA DI INTERQUARTIERE
	STRADA DI QUARTIERE
	STRADA LOCALE INTERZONALE
	RETE FERRO
	PERCORSI ATM



Le recenti trasformazioni urbanistiche, quali la nuova sede della Regione Lombardia e l'ambito compreso tra Via De Castillia e Via Confalonieri (tutt'ora in fase di completamento), hanno arricchito la dotazione dei servizi al quartiere e provveduto alla realizzazione degli interventi di protezione necessari a garantirvi l'accessibilità sicura per le utenze deboli. Si fa riferimento alla riqualificazione di Via Restelli, associata alla realizzazione della nuova sede della Regione Lombardia, dei giardini di Via De Castillia realizzati contestualmente alla ridefinizione del disegno urbanistico del quartiere.

Mentre Via Restelli e Via De Castillia hanno trovato un disegno compiuto anche simbolicamente rappresentativo della salvaguardia delle utenze deboli, Via Borsieri resta un contesto irrisolto.

La zona 30

La proposta progettuale, rappresentata nella figura seguente, individua il nuovo assetto della mobilità indotto dalla pedonalizzazione del cavalcavia Bussa.

I capisaldi della proposta sono i seguenti:

- È stata definitivamente abbandonata da decenni la previsione di realizzare un itinerario veicolare di scorrimento sulla direttrice del Bussa; occorre allora riequilibrare il sistema della mobilità restituendo a questo scavalco del fascio dei binari la sua naturale funzione di percorso pedonale e ciclabile. A supportare questa posizione concorrono in particolare i rilievi dei dati di traffico;
- La pedonalizzazione del cavalcavia Bussa deve essere occasione per mettere in attuazione le previsioni strategiche del Comune di Milano in materia di sicurezza della circolazione e di potenziamento della mobilità ciclistica e pedonale, favorendo l'accessibilità di queste e l'apertura e il completamento di itinerari;
- La ridefinizione dell'assetto della mobilità complessiva all'interno del quartiere deve essere occasione per proteggere gli ambiti più delicati del quartiere identificati nelle scuole, le piazze, i giardini.
- L'apertura di nuovi collegamenti pedonali con la stazione di Porta Garibaldi, che riducano i tempi di accesso al piano binari (in particolare per chi si muove in Via



Quadrio e d'Azeglio, nonché Via Pepe e Via Borsieri, favorendo l'utilizzo del ponte stesso.



	INIZIO ZONA 30
	FINE ZONA 30
	SENSI UNICI STATO DI FATTO
	SENSI UNICI DI PROGETTO
	DOPPIO SENSO DI PROGETTO
	ITINERARI DA PROTEGGERE
	AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE
	SCUOLE
	AREA PEDONALE
	STRADA DI INTERQUARTIERE
	STRADA DI QUARTIERE
	STRADA LOCALE INTERZONALE
	RETE FERRO
	PERCORSI ATM

La soluzione progettuale che si propone si fonda sui seguenti aspetti:

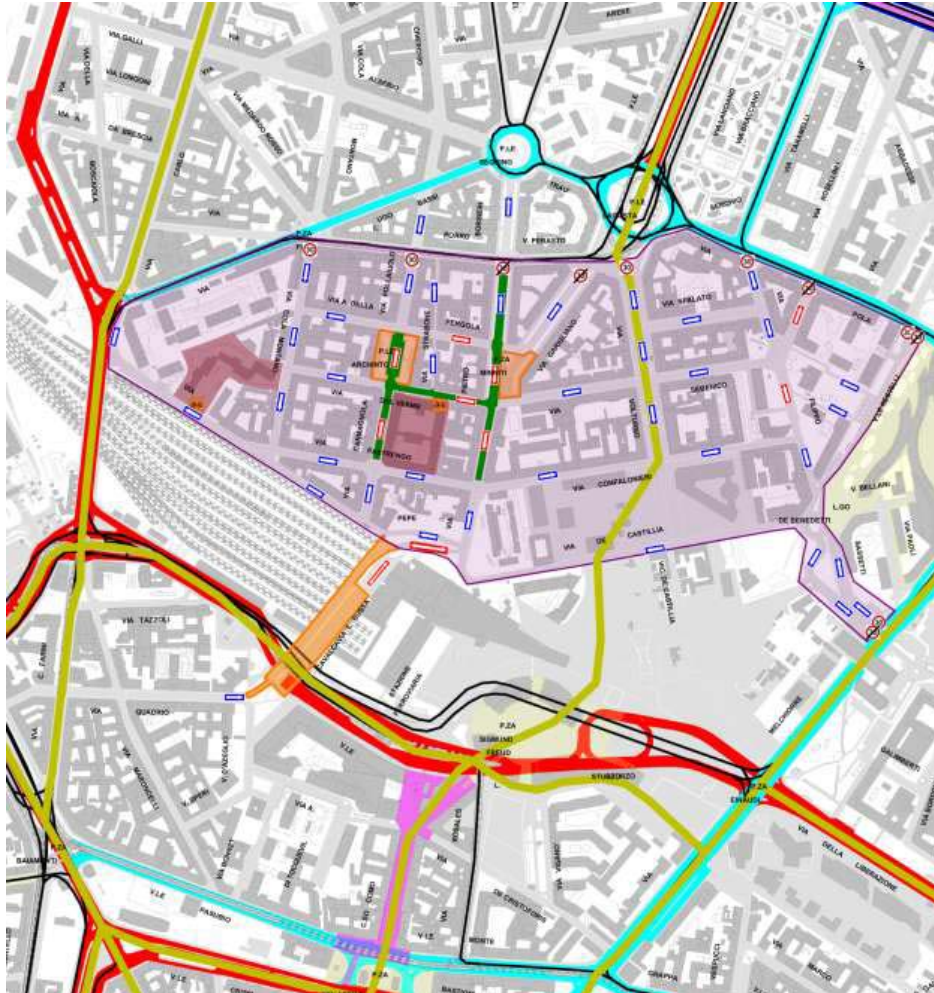


- Pedonalizzazione del Cavalcavia Bussa con salvaguardia dell'accessibilità alle proprietà private (accesso ai garage dei grattacieli) e apertura di accessi pedonali alle banchine del piano binari (con realizzazione di parcheggi per biciclette sul ponte medesimo in corrispondenza dei vari punti di accesso);
- Realizzazione di una Zona 30;
- Protezione e riqualificazione di Via Borsieri;
- Realizzazione di due tratti di piste ciclabili, in Via Borsieri e Via Quadrio, che consentano il completamento dell'itinerario nord-sud in entrambe le direzioni di marcia (da Via Pastrengo a Via Farini e da Via Pastrengo a Via d'Azeglio);
- Protezione delle utenze scolastiche in Via Dal Verme;
- Protezione dello spazio pubblico in Piazzale Archinto;
- Riqualificazione dello spazio pubblico in Piazza Minniti;

La chiusura del ponte al transito autoveicolare e la delimitazione della Zona 30 sono definiti **attraverso modifiche allo schema di circolazione** che, pur non eliminando la permeabilità del quartiere, determina le condizioni perché il traffico di attraversamento si trasferisca sulla rete portante esterna all'ambito.



A tal fine il progetto di Zona 30 è accompagnato dalla previsione di modifiche alla disciplina della circolazione. A completamento della proposta potrà anche essere studiata una revisione del disegno di Piazza Minniti.



- AMBITO ZONA 30
- 30 INIZIO ZONA 30
- X FINE ZONA 30
- SENSI UNICI STATO DI FATTO
- SENSI UNICI DI PROGETTO
- DOPPIO SENSO DI PROGETTO
- ITINERARI DA PROTEGGERE
- AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE
- SCUOLE
- AREA PEDONALE
- ZTL
- ITINERARI CICLABILI PGT
- STRADA DI INTERQUARTIERE
- STRADA DI QUARTIERE
- STRADA LOCALE INTERZONALE
- RETE FERRO
- PERCORSI ATM

In Piazza Minniti la proposta di ampliamento e riqualificazione dello spazio pedonale, accompagnata dal parziale innalzamento del piano stradale e dalla modifica della



disciplina della circolazione determinano condizioni meno favorevoli per il traffico di attraversamento che viene scoraggiato dall'allungamento dei percorsi e dei vincoli di velocità imposti dal nuovo assetto dell'ambito.

Altro elemento alla base del progetto è l'eliminazione del doppio senso di marcia in Via Carmagnola e Piazzale Archinto: questa soluzione consente di liberare la piazza dal traffico di attraversamento che si sviluppa in direzione nord sud da Via Ugo Bassi a Via Melchiorre Gioia, e quindi di garantire una maggiore fruizione pedonale dello spazio pubblico.

La realizzazione della Zona 30 soddisfa la consistente domanda di mobilità ciclistica, censita attraverso i conteggi effettuati sul Cavalcavia Bussa, consentendo ai ciclisti di muoversi in sicurezza all'interno del quartiere e di agganciarsi alla rete portante della ciclabilità prevista dal PGT che viene rappresentata nell'immagine seguente.

Si ipotizza, nell'ambito della zona 30, lungo le strade che abbiano le caratteristiche richieste, la regolamentazione del doppio senso di marcia per i ciclisti laddove gli altri veicoli possano procedere in una sola direzione.

Elementi progettuali per la pedonalizzazione del Cavalcavia Bussa

Il cavalcavia Bussa, allo stato attuale, non garantisce condizioni di sicurezza per i pedoni e le biciclette. Benché costituisca un importante collegamento per questo tipo di spostamenti garantisce soprattutto le continuità veicolari, né è prova la brusca interruzione della sede ciclabile nel tratto a sud dove dovrebbero essere invece garantite le continuità verso Via Quadrio e Via D'Azeglio.

L'intervento di pedonalizzazione del Cavalcavia Bussa dovrà pertanto soddisfare le seguenti condizioni:

- Le rampe sud e nord del Cavalcavia (eventualmente anche modificate se necessario a rispondere in modo adeguato ai nuovi obiettivi) dovranno garantire la continuità degli itinerari ciclabili che, utilizzando il ponte in entrambi i sensi di marcia, consentono la connessione tra Via Pastrengo, Via Borsieri, Via Pepe e Via de Castilia a nord con Via Quadrio, Via Maroncelli, Via Farini, Via Ceresio



e Via d'Azeglio e Corso Como a sud; il percorso potrà svilupparsi utilizzando ovviamente le varie soluzioni strutturali e regolamentari ammesse dal DM 557/1999 e dal Codice della strada e con i recenti pronunciamenti sul tema da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; a sud in particolare, la soluzione individuata dovrà agevolare in modo equilibrato entrambe le direzioni di itinerario, ovvero verso/da Via Quadrio e Via d'Azeglio;

- Sia la rampa sud che la rampa nord dovranno eliminare le barriere architettoniche per i disabili e comunque per le persone in condizioni di difficoltà motoria, garantendo a tal fine pendenze adeguate alla normativa;
- Sia la rampa sud che la rampa nord dovranno garantire accessibilità agli adulti che spingono carrozzine e passeggini; si registra infatti un flusso notevole di pedoni, motivato anche dalla presenza di un plesso scolastico e all'angolo di Via Quadrio;
- Riquilificare lo spazio pedonale alla base del cavalcavia, mediante il ridisegno dei marciapiedi e delle carreggiate, sia in corrispondenza di Via Quadrio che di Via Pepe e Via Borsieri;
- Eventuali rampe di scale dovranno essere provviste di canaline per l'accompagnamento a mano delle biciclette;
- Il progetto di riqualificazione del Cavalcavia Bussa dovrà integrare la riqualificazione dell'area a parcheggio posta in prossimità dell'intersezione tra Via Pepe, Via Borsieri e Via De Castillia;
- Dovranno essere previsti idonei spazi di sosta per le biciclette, sia diffusi nel quartiere che sul Cavalcavia (in particolare in relazione alla realizzazione dei collegamenti pedonali con il piano binari di Porta Garibaldi);
- Peculiare attenzione dovrà anche essere data alla connessione ciclistica/pedonale con la stazione FS Garibaldi sul lato sud (Via Ferrari), dove è prevista la costruzione di una bicistazione;
- Resta determinante il miglioramento della viabilità tra Via Quadrio e Via d'Azeglio, che oggi si svolge in una strettoia sul fianco sud della rampa di accesso al Cavalcavia e che presenta notevoli criticità, in merito allo scarso



spazio per i pedoni (notare i flussi pedonali all'ora di punta del mattino, a pranzo e nel pomeriggio), all'inadeguatezza per il passaggio dei disabili, all'impossibilità, per i ciclisti, di muoversi in doppio senso di marcia.

Milano, 4 febbraio 2014