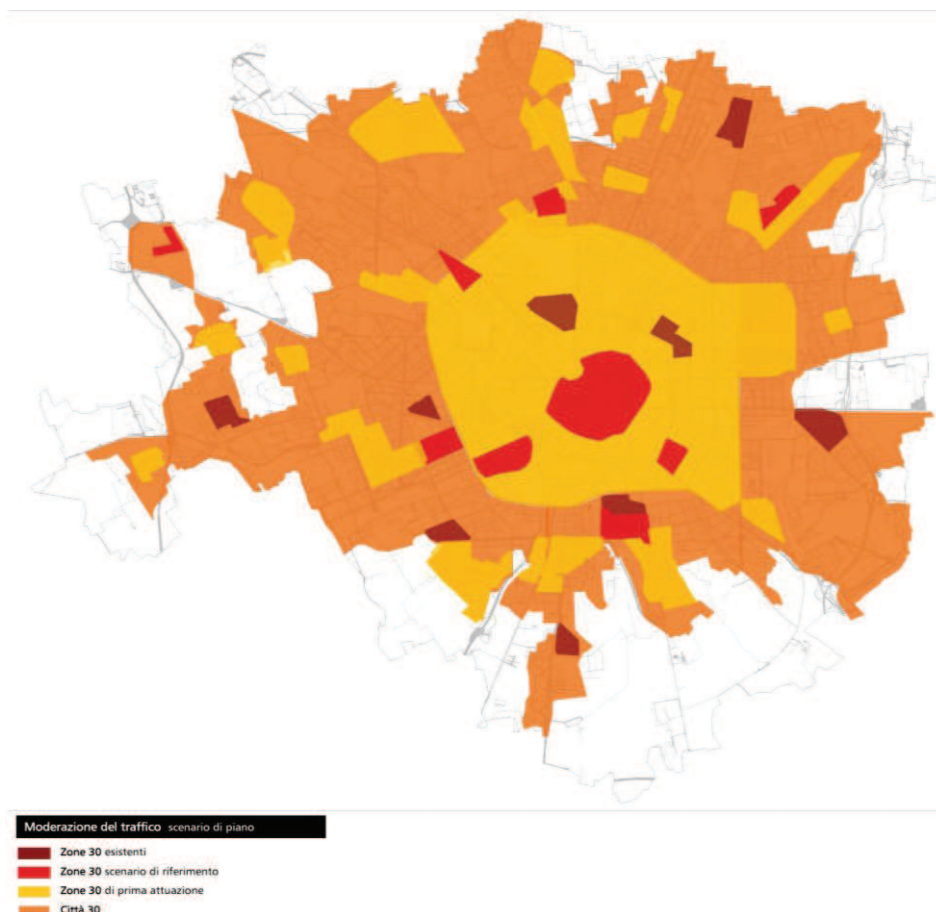


**Figura 7.27 Moderazione del traffico – Scenario di Piano**

#### 7.3.1.4 Zone a Traffico Pedonale Privilegiato

Le Zone a Traffico Pedonale Privilegiato sono state introdotte dalle Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei piani del traffico, emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici – Gazzetta Ufficiale del 24 giugno 1995. Esse costituiscono un rafforzamento del concetto di isola ambientale da attuare nei casi in cui si intenda attribuire prevalenza generalizzata alla mobilità pedonale rispetto a quella veicolare.

L'istituzione di Zone a Traffico Pedonale Privilegiato si caratterizza quindi come provvedimento particolarmente efficace per la regolamentazione di aree appartenenti a tessuti urbani densi in cui risulti necessario aumentare la sicurezza dell'utenza debole e migliorare la fruizione delle funzioni e dei servizi urbani (residenziali, commerciali, ricreative, ecc.), privilegiandole rispetto alla circolazione dei veicoli.

Le Zone a Traffico Pedonale Privilegiato si attuano poi ricorrendo alle norme del Codice della Strada, ovvero, in ragione delle caratteristiche specifiche del contesto, mediante provvedimenti di Area Pedonale, Zona a Traffico Limitato, divieti di transito, Zona a Velocità Limitata o di riorganizzazione degli schemi di circolazione.

#### **LINEE STRATEGICHE**

A Milano la sperimentazione di Zone a Traffico Pedonale Privilegiato è stata impiegata in contesti connotati da particolari caratteristiche socio-culturali, architettoniche, paesaggistiche e caratterizzate da specifiche modalità d'uso dello spazio pubblico.

La prima deliberazione di Giunta Comunale in tal senso ha infatti riguardato il quartiere Garibaldi-Isola ed è stata adottata quale strumento per raccordare fra loro tipologie diverse di regolamentazioni della circolazione, quali ZTL e Aree Pedonali, con l'obiettivo

di estendere il privilegio della fruizione pedonale anche su strade nelle quali risultava inopportuno intervenire con provvedimenti di completa esclusione del traffico veicolare.

Il PUMS prevede di integrare, nel quadro delle politiche per la riqualificazione dello spazio urbano, il provvedimento di zone a Traffico Pedonale Privilegiato per le sue caratteristiche di flessibilità regolamentare. Il provvedimento infatti può essere applicato con funzione ulteriormente restrittiva rispetto al solo limite di velocità afferente alla Zona 30, mentre, d'altra parte permette di dare priorità alla circolazione pedonale nei casi in cui il contesto oggetto di intervento sia caratterizzato da funzioni incompatibili con l'adozione di Zone a Traffico Limitato o Aree Pedonali.

### **SCENARIO DI RIFERIMENTO**

Per quanto riguarda gli interventi di sviluppo di Zone a Traffico Pedonale Privilegiato oltre all'ambito Garibaldi-Isola, sarà attuato l'ambito Bovisa, già deliberato nel settembre 2014.

### **SCENARIO PUMS**

Il PUMS prevede di inserire tra le diverse azioni a favore della protezione degli ambiti locali dal traffico, anche ulteriori provvedimenti di Zone a Traffico Pedonale Privilegiato. Tuttavia per questa categoria di interventi il Piano non individua specifici ambiti, dal momento che gli stessi potranno essere individuati solo in fase attuativa, quale supporto alla realizzazione di Zone 30 e di tutti gli ulteriori interventi di regolazione della circolazione a favore della mobilità pedonale che potranno essere definiti a seconda del diverso contesto.

#### *7.3.1.5 Itinerari pedonali*

### **LINEE STRATEGICHE**

Al PUMS compete la programmazione di interventi di sistema. Il tema della pedonalità pertanto si confronta con l'obiettivo di definire una rete connessa di percorsi, tralasciando la valutazione di interventi con valenza locale che afferiscono alla competenza di altri strumenti di pianificazione e programmazione, nonché a progettazioni puntuali.

La proposta del PUMS sviluppa ulteriormente il sistema di percorsi pedonali esistenti, ampiamente diffusi nel centro storico, che già oggi è impostato su un'interpretazione non tradizionale del concetto di Area Pedonale. Il centro pedonale di Milano non si percepisce infatti come una "isola" sottratta alla "normalità" delle funzioni urbane ma come un vero e proprio diverso modello di città, possibile in virtù dell'eccezionalità dei luoghi, che allo stesso tempo si pone quale elemento ordinatore di un ambito assai più vasto e rappresentativo dell'intera città.

Il fulcro dei percorsi individuati è pertanto posto nel centro storico, una delle Aree Pedonali più ampie tra le città europee, che con il suo sviluppo longitudinale (circa 2,5 km) tocca una parte ben rilevante dei più rappresentativi luoghi centrali: l'Arco della Pace, il Parco Sempione e il Palazzo dell'Arte (con la vicina stazione di Cadorna), il Castello e largo Cairoli, via Dante e piazza Cordusio, piazza dei Mercanti, il sistema del Duomo (la cattedrale, l'Arengario, piazza Fontana ed il vicino complesso della Cà Granda), corso Vittorio Emanuele II e piazza San Babila. Dal centro la rete della pedonalità si dirama verso aree più periferiche andando ad intercettare nel suo sviluppo, anche alcuni grandi attrattori urbani.

Lo studio per l'individuazione di un sistema di percorsi pedonali si è sviluppato a partire dalla considerazione che il centro storico è caratterizzato da elementi di peculiarità non riscontrabili oltre i suoi confini e in particolare dalla constatazione che l'implementazione dei percorsi continui dal centro verso l'esterno non necessariamente richiedesse di realizzare nuove Aree Pedonali ai sensi del Codice della Strada nelle quali la circolazione veicolare è del tutto interdetta.

Per lo sviluppo di itinerari per la mobilità pedonale si propone quindi una rete di percorsi a pedonalità privilegiata, lungo tracciati la cui attuazione dovrà prevedere l'adozione dei due seguenti provvedimenti differenti: la regolamentazione della circolazione, al fine di moderare la velocità, regolamentare le categorie di traffico ammesse, ridurre il numero dei veicoli e il ridisegno dello spazio stradale, laddove si renda necessario ampliare lo spazio pedonale, non solo per incrementare la sicurezza ma anche per esprimere, con il disegno urbano e gli arredi, la funzione assegnata al percorso.

I benefici attesi sono riconducibili alle seguenti quattro categorie principali:

- sviluppo della pedonalità come modalità di spostamento favorita (per le brevi distanze e in combinazione con un diffuso sistema di trasporto pubblico e servizi come il bike sharing);
- incentivo allo sviluppo della “vocazione pedonale” dell'area centrale, anche grazie all'effetto di protezione dal traffico procurato da Area C;
- definizione di nuovi “disegni urbani” riconoscibili;
- diffusione di interventi di forte privilegio della pedonalità a completamento dei percorsi longitudinali che attraversano il centro storico;
- innalzamento diffuso all'intera città della qualità e della sicurezza degli spazi pubblici.

### **SCENARIO DI RIFERIMENTO**

Per quanto riguarda gli interventi di sviluppo di Aree Pedonali saranno realizzati o portati a completamento i seguenti interventi:

- piazza Oberdan;
- ambito San Raffaele-Foscolo-Berchet-Santa Radegonda;
- via Montenapoleone e il cosiddetto “Quadrilatero della moda”;
- piazza Castello;
- cavalcavia Bussa;
- largo Bellintani.

### **SCENARIO PUMS**

La proposta di piano disegna tre estesi itinerari, da attuare con provvedimenti differenti (integrando Aree Pedonali, Zone a Traffico Limitato, disciplina della circolazione e ridisegno dello spazio stradale, nonché allestendo un adeguato sistema di segnaletica di orientamento e indirizzamento).

I percorsi, che si sviluppano prevalentemente su strade secondarie, intercettano alcuni ambiti caratterizzati da elevato valore attrattivo per la mobilità pedonale: assi commerciali, luoghi d'arte e ambiti di elevato valore storico o architettonico.

#### **Itinerario 1 – Dal Lazzaretto a Corso Vercelli**

Il primo itinerario attraversa il centro con andamento est-ovest. Il nucleo pedonale del centro, attraverso corso Vittorio Emanuele e via Dante, trova connessione da una parte verso corso Venezia e da lì procede verso l'ampio sistema di corso Buenos Aires che, ai suoi lati, intercetta ad ovest l'ambito di Lazzaretto e via Benedetto Marcello e ad est, il

sistema di piazzale Lavater e via Morgagni. Dall'altra parte del centro storico, attraverso via Meravigli e corso Magenta, il percorso a pedonalità privilegiata si connette con corso Vercelli, via Marghera e piazza De Angeli, intercettando via Washington e via Dezza.

È un itinerario che connette con il centro due dei più importanti assi commerciali della città (corso Vercelli e corso Buenos Aires) e intercetta nel suo sviluppo anche importanti luoghi della cultura milanese: Santa Maria delle Grazie, sede del Cenacolo vinciano; il Museo Archeologico, che fa da ingresso alla zona archeologica della "Milano Romana" di epoca imperiale; il Duomo, Palazzo Reale, la Galleria Vittorio Emanuele II e i Giardini pubblici di Piermarini in corso Venezia. Tutto il percorso è caratterizzato dalla bellezza e dalla monumentalità di diversi edifici storici (oltre a quelli già citati, Palazzo Litta, Palazzo dei Giureconsulti, il Palazzo della Ragione e Villa Reale).

#### Itinerario 2 – Dai Navigli a Porta Garibaldi

Il secondo itinerario, sempre passante per il centro, ha un andamento nord-sud. A nord si imposta sul sistema di corso Garibaldi, corso Como e piazza XXV Aprile, discende passando per i quartieri di Brera e via Filodrammatici connettendosi quindi con piazza della Scala; superata piazza Duomo, attraverso via Torino, che costituisce l'accesso sud alla Milano Romana, percorre corso di Porta Ticinese e le Colonne di San Lorenzo per raggiungere, a sud, piazza XXIV Maggio; dalla Darsena il percorso si dirama verso le alzaie del Naviglio Grande e del Naviglio Pavese.

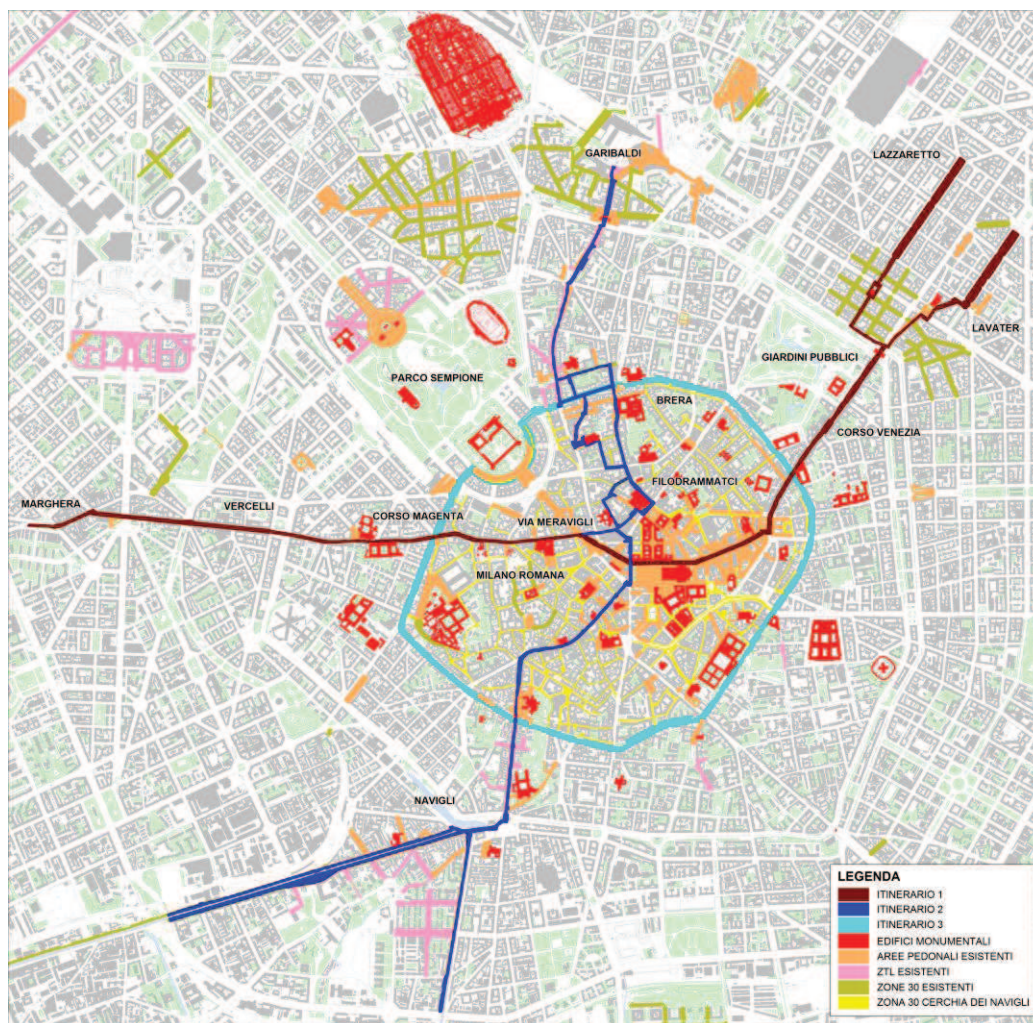
Questo secondo percorso si connota più fortemente come un itinerario di raccordo fra alcuni degli elementi più significativi del patrimonio architettonico/urbanistico della città e i luoghi del tempo libero, tanto è vero che si sviluppa attraverso ambiti che sono già stati riqualificati o sono in corso di riqualificazione quali corso Garibaldi, corso Como, piazza XXV Aprile, via Brera, corso di Porta Ticinese, la Darsena, i due Navigli.

#### Itinerario 3 – La Cerchia dei Navigli

Il terzo itinerario si sviluppa lungo la Cerchia dei Navigli. Questo ultimo percorso ha un valore altamente simbolico perché racchiude il nucleo della città più antica, ma svolge anche un importante ruolo funzionale in quanto circoscrive l'ambito più densamente dotato di Aree Pedonali, Zone a Traffico Limitato e Zone 30 e pone in relazione tra loro gli altri due itinerari. Si configura quindi come un intervento utile alla valorizzazione di interventi a favore della pedonalità già attuati e previsti.

In parallelo è un itinerario ciclistico consolidato, grazie alla corsia ciclabile che permette di percorrere in senso antiorario la cerchia: sono programmati sia il completamento della corsia su via Fatebenefratelli – Pontaccio fino a Lanza, per chiudere su piazza Castello, sia il completamento in corrispondenza delle intersezioni.



**Figura 7.28 Itinerari pedonali – Scenario di Piano**

La natura dei contesti che i tre itinerari attraversano non consente di realizzare interventi a favore di un utilizzo esclusivamente pedonale dei percorsi, né le differenti funzioni presenti in tutto lo sviluppo degli itinerari giustificerebbe questo tipo di regolamentazione. D'altra parte alcuni tratti dei percorsi sono serviti da linee di forza del trasporto pubblico, da preservare anche perché garantiscono accessibilità, per tutti, ai servizi, al commercio, al patrimonio storico urbanistico che i percorsi intercettano.

La realizzazione degli itinerari si dovrà avvalere, pertanto, di una pluralità di soluzioni di intervento, finalizzate a ridurre l'impatto del traffico a favore della fruibilità pedonale dei luoghi. Ciononostante la realizzazione degli itinerari dovrà essere preceduta da una progettazione complessiva, finalizzata a dare riconoscibilità e unitarietà ai percorsi; a tal fine sarà necessario ricorrere all'impiego di materiali, geometrie, arredi da utilizzare quale strumento di indirizzamento e orientamento spaziale per i fruitori. Di strategica importanza è che il progetto unitario assegni alla componente ciclabile pari dignità rispetto alle altre utenze stradali.

A tal riguardo un approfondimento progettuale sarà dedicato a rafforzare la compatibilità tra pedoni e ciclisti laddove il flusso pedonale è particolarmente intenso (per esempio nell'asse San Babila – Duomo - Dante) nelle ore di punta; saranno quindi individuate soluzioni di orientamento dei flussi all'interno dell'area pedonale (individuazione dello spazio per le bici con segnaletica orizzontale o manufatti idonei al contesto), e itinerari ciclistici alternativi (per esempio in via Orefici in sostituzione di via Mercanti, in corso Europa, piazza Fontana e via Arcivescovado in sostituzione di corso Vittorio Emanuele II).

La fattibilità degli itinerari è supportata dal complesso degli interventi valutati dal PUMS, tra i quali le politiche per il contenimento della domanda di mobilità individuale, per la

messa in attuazione delle quali si ricorre anche alla modifica della classifica funzionale della rete stradale.

L'itinerario 1 ad esempio vede, a favore della sua realizzazione, il declassamento (da strada urbana interquartiere a strada urbana locale interzonale) di corso Buenos Aires, la nuova definizione del quale nella categoria delle strade urbane locali interzonali, consente l'adozione di provvedimenti per la moderazione della velocità e della maggiore permeabilità fra i due lati della strada. Contribuisce a questo obiettivo il ridisegno di corso Venezia tra San Babila e Senato, con nuovi ampi marciapiedi in pietra e l'eliminazione della sosta non operosa.

Via Meravigli e corso Magenta, anch'esse declassate, dovranno essere ridefinite attraverso un'opportuna riassegnazione degli spazi ricorrendo alla moderazione del traffico, all'ampliamento dei marciapiedi e, in considerazione della presenza della sede tranviaria, garantendo la fruibilità per i ciclisti anche attraverso l'utilizzo di pavimentazioni adeguate a garantire comfort e sicurezza.

Nell'ambito di corso Vercelli le soluzioni adottabili sono invece più simili a quelle già indicate per corso Buenos Aires, in entrambi i casi infatti la classificazione funzionale del PUMS consente di individuare soluzioni a favore del consolidamento della vocazione commerciale dei luoghi mediante l'adozione di provvedimenti di fluidificazione lenta del traffico finalizzati ad incrementare la sicurezza ed il comfort dei pedoni.

L'itinerario 2 è invece sostanzialmente già realizzato in molte sue parti e nel corso degli ultimi anni è stato elemento attorno al quale si sono trasformate alcune parti di città con l'obiettivo di renderla fruibile da una dimensione più "lenta" e "urbana" della mobilità. In questo contesto l'intervento attuativo dovrà consistere prevalentemente nell'installazione di elementi di arredo e di segnaletica di indirizzamento in grado di evidenziare la continuità del percorso, insieme ad interventi puntuali per l'eliminazione di barriere architettoniche. È comunque necessario intervenire su alcuni tratti rilevanti come il collegamento tra piazza della Scala e la Pinacoteca di Brera attraverso le vie Verdi e Brera.

L'itinerario 3 percorre l'intera Cerchia dei Navigli e si caratterizza per una unitarietà del disegno urbanistico cui non corrisponde, tuttavia, un'equivalente unitarietà del paesaggio. Lungo questo itinerario gli interventi dovranno essere mirati quindi alla riqualificazione del disegno urbano, da perseguire attraverso lo sviluppo di un progetto complessivo finalizzato a far riemergere il disegno urbano storicamente consolidato. Gli interventi da sviluppare riguardano prioritariamente il ridisegno delle intersezioni fra la Cerchia dei Navigli (perimetro del nucleo più antico della città) e le strade che vi confluiscono (i terminali delle direttrici storiche), ma anche la riqualificazione di ambiti ad elevata attrazione pedonale perché connotati da funzioni culturali, edifici storici, servizi, ecc.; allo stesso tempo, la Cerchia può configurarsi come itinerario continuo di collegamento tra ambiti centrali, richiedendo, quindi, specifici interventi a favore della mobilità ciclistica. Gli interventi dovranno essere caratterizzati dall'impiego di soluzioni progettuali e materiali omogenei.

### 7.3.1.6 *Piani della mobilità scolastica*

#### **LINEE STRATEGICHE**

La popolazione scolastica milanese, pari a circa il 15% della popolazione totale, si compone di circa 192.500 utenti compresi nella fascia di età tra 0 e 18 anni distribuita in oltre 900 scuole suddivise in: nidi comunali, scuole dell'infanzia, scuole primarie e secondarie di primo e secondo grado.

Al fine di approfondire i comportamenti della mobilità scolastica si è fatto riferimento a due diverse fonti, la prima, più datata ma capillare, perché estesa a tutti gli istituti scolastici di Milano, la seconda aggiornata al 2014.

La prima fonte è il Piano degli spostamenti casa-scuola degli studenti e dei dipendenti delle scuole milanesi, del Dicembre 2004. La seconda è il risultato dell'indagine "Pedibus" condotto in 34 scuole cui ha risposto un campione di 6.600 utenti.

Dalla prima indagine è emerso che nell'arco di soli 30 minuti (7.45 – 8.15) è concentrato l'orario di accesso del 49% degli studenti e che un terzo degli studenti raggiunge la scuola in automobile e lo fa indipendentemente dalle condizioni meteorologiche, il 21% utilizza il mezzo pubblico e circa la metà degli studenti raggiunge la scuola a piedi.

La quota di spostamento in bicicletta in giornate di tempo buono è pari circa all'8% di cui il 3% è costituito da ragazzi che si muovono in bici da soli e il 5% da ragazzi che vanno a scuola in bici accompagnati.

La tendenza rispetto alla modalità di spostamento risulta confermata dall'indagine svolta nell'ambito del progetto Pedibus dalla quale emerge che gli spostamenti a piedi verso la scuola sono pari a circa il 67% nella bella stagione e non scende sotto il 54% anche in momenti dell'anno con clima meno favorevole. Dalla stessa indagine emerge una maggiore propensione all'utilizzo della bicicletta, con valori che si attestano, in condizioni meteorologiche favorevoli, intorno al 10% che scendono però al 2% con tempo meno favorevole, il 34% del campione, dichiara di utilizzare l'automobile perché è il mezzo poi utilizzato per raggiungere il luogo di lavoro, inoltre, risulta che tra le cause che ostacolano l'andare a piedi a scuola la pericolosità del tragitto si pone al 21% e il traffico al 15%.

Dall'incrocio dei dati sulla mobilità scolastica con il dato della mobilità complessiva emerge che:

- la punta mattutina della mobilità degli studenti coincide con l'ora di punta del traffico veicolare, il che significa che gli studenti che hanno optato per gli spostamenti attivi, totale dato che risulta rilevante in entrambe le indagini, si muovono nel momento della giornata in cui sono più elevate le condizioni di insicurezza che derivano dal traffico veicolare privato;
- gli spostamenti casa/scuola effettuati su auto incidono per circa il 20% sul totale del traffico cittadino.

A questo si aggiunge il fatto che il traffico generato dalle scuole determina episodi di elevata congestione proprio nelle strade in cui sorgono gli edifici scolastici, anche per effetto dei notevoli intralci causati dal traffico e dalla sosta irregolare che si viene a determinare durante l'accompagnamento degli studenti a scuola.

Le modalità di intervento, dovendo misurarsi con una pluralità di condizioni ed esigenze locali, risultano articolate e complesse e necessitano pertanto di interventi calibrati, in grado di soddisfare le particolari esigenze di ciascun contesto.

D'altra parte, le esperienze maturate nel campo dell'attuazione degli interventi già attivi a Milano hanno evidenziato che il successo degli interventi, sia in termini di efficacia, sia in termini di accettazione da parte degli utenti e del quartiere, deriva dalla costruzione di un processo partecipato che coinvolge attivamente sia i fruitori dell'azione, sia i soggetti deputati all'attuazione dei provvedimenti.

È dunque necessario sviluppare a larga scala le sperimentazioni di successo (Scuole Car free, Pedibus, Progetti #BICITTADINI e STARS, ma anche iniziative di associazioni come "Siamo nati per camminare") e definire un protocollo operativo per la redazione di Piani della Mobilità Scolastica, da sviluppare coinvolgendo i lavoratori della scuola, i genitori, gli alunni scolari e gli studenti, le associazioni e costruendo insieme a loro percorsi di attenzione e di educazione consapevole alla mobilità attiva e sostenibile.

### **SCENARIO DI RIFERIMENTO**

Prosegue, nelle modalità attuali, l'attivazione degli interventi di protezione scuole della mobilità scolastica (Scuole car free e pedibus) già attivi sul territorio. Il progetto di Scuole car free a Milano coinvolge ad oggi 13 scuole.