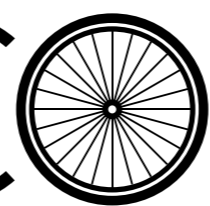




# CIRCOLARE

MOBILITÀ SOSTENIBILE PER LEGNANO



## Comune di Legnano

Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)  
Rapporto Finale  
Aprile 2012



Città di Legnano

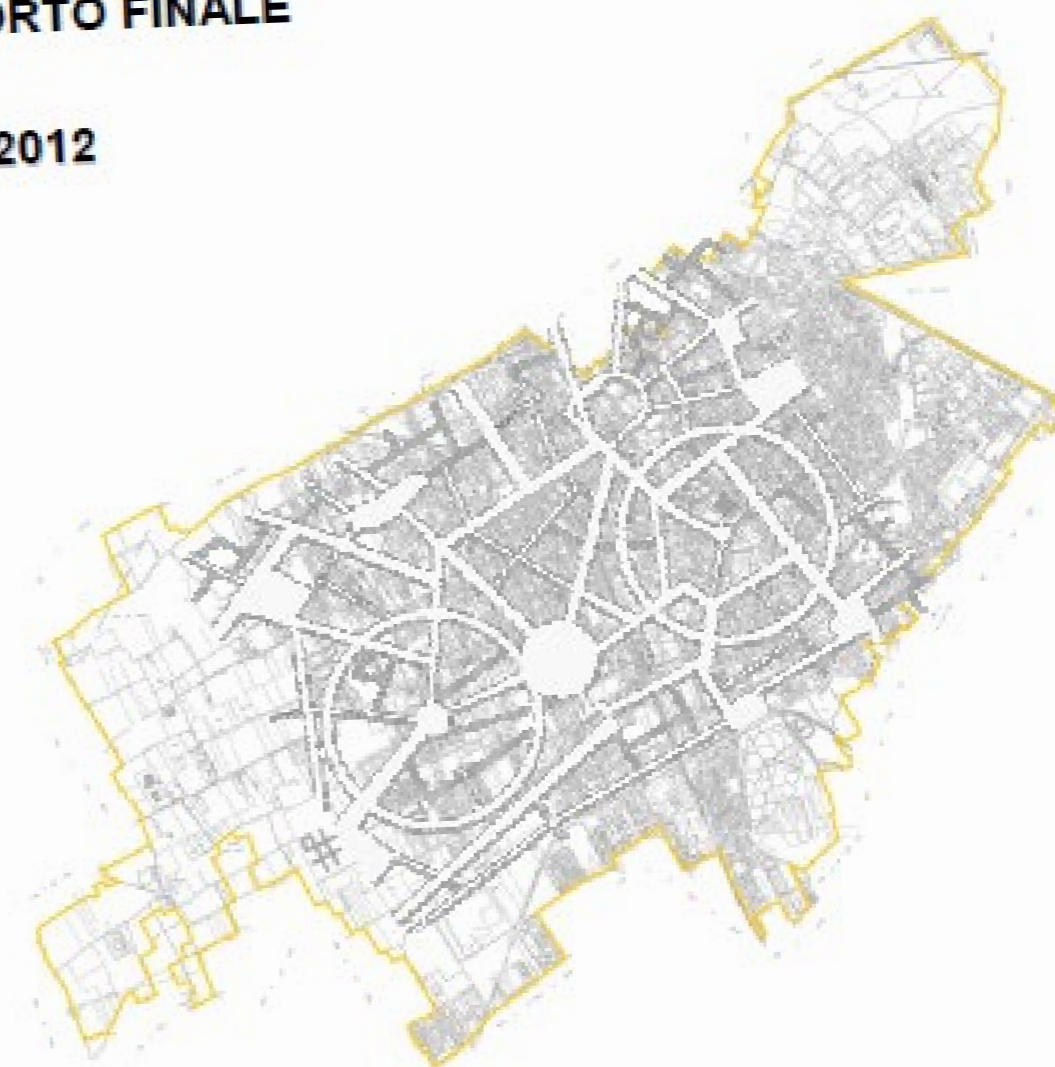
Comune di Legnano  
(Provincia di Milano)



## PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

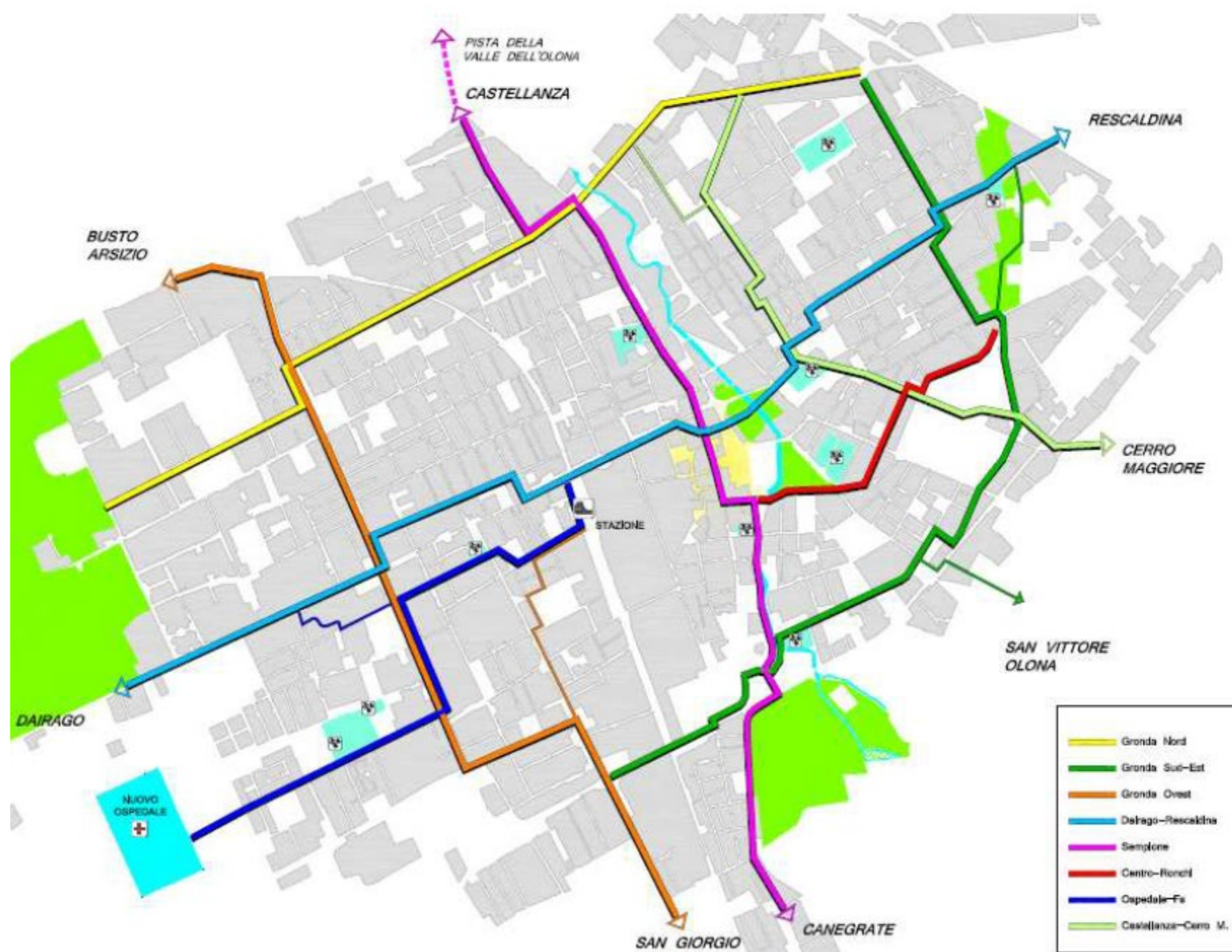
RAPPORTO FINALE

Aprile 2012



## La rete ciclabile: gli 8 itinerari ciclabili in progetto a Legnano (PGTU 2012)

“Nella figura a fianco è riportata la futura ‘mappa’ della rete ciclabile di Legnano, nella quale il telaio portante è riorganizzato in una ‘griglia’ ortogonale costituita da 8 itinerari fondamentali”.

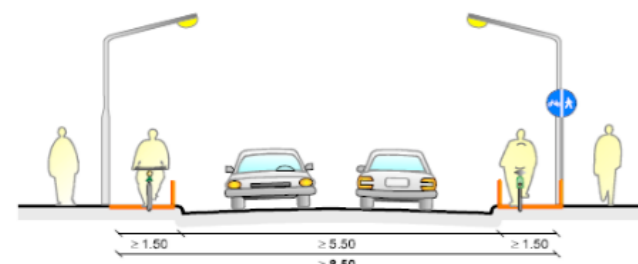
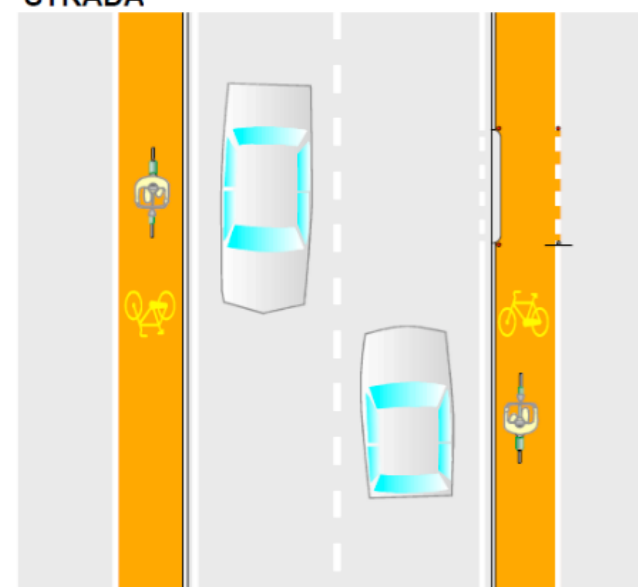


## Attuazione del PGTU 2012

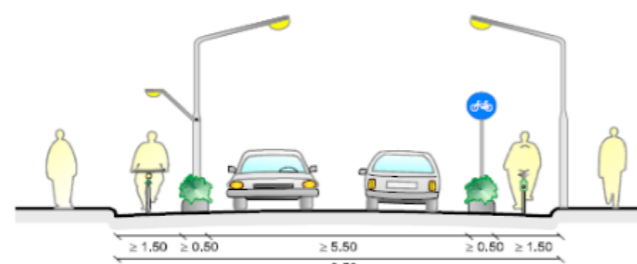
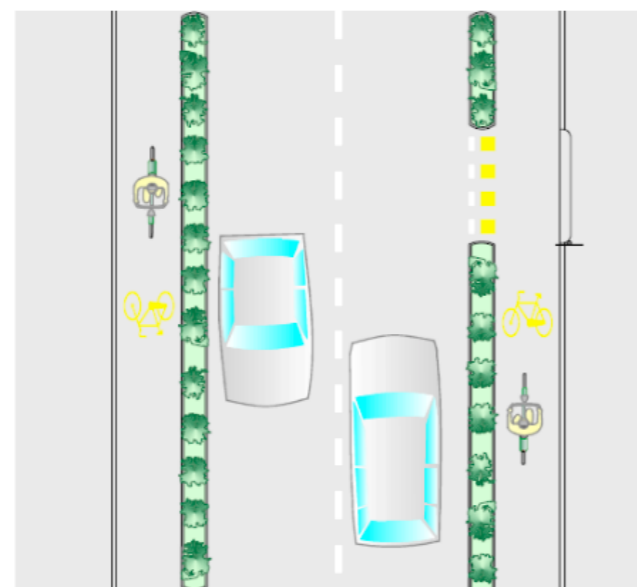
### Priorità d'intervento e costi

I costi complessivamente stimati per l'attuazione degli interventi proposti sono compresi tra i **6.500.000 €** e **10.400.000 €**, a seconda dei materiali e delle rifiniture scelte. In particolare, sono evidenziati alcuni interventi la cui realizzazione è ritenuta prioritaria, per un importo totale stimato tra i **3.200.000 €** e **4.800.000 €**.

PISTE MONODIREZIONALI SU AMBO I LATI DELLA STRADA



PISTE MONODIREZIONALI SU AMBO I LATI DELLA STRADA



Fonte: Area Tecnica FIAB - 2009 - [Marescotti Prezzi Ciclabili](#)

	PRIORITA' DI ATTUAZIONE	
	I	II
<b>A SCHEMI DI CIRCOLAZIONE (sensi unici, revisione delle manovre di svolta,...)</b>		
1		X
2	X	
3	X	
4		X
5	X	
6	X	
7		X
8	X	
9	X	
10		X
11	X	
12		X
13	X	
<b>B RIASSETTO DEI NODI</b>		
14		X
15		X
16	X	
17	X	
18	X	
19	X	
20		X
21		X
22		X
23	X	
24	X	
25		X
26	X	
27	X	
28	X	
29		X
30		X
31	X	
<b>C ATTREZZATURE PEDONALI</b>		
32	X	
33		X
34		X
35	X	
<b>D OPERE STRADALI (sovrastutture, arredo urbano, opere a verde)</b>		
36		X
37	X	
38		X
39		X
<b>E BICIPLAN</b>		
40	X	
41		X
42		X
43		X
44		X
45	X	
46	X	
47		X
48		X

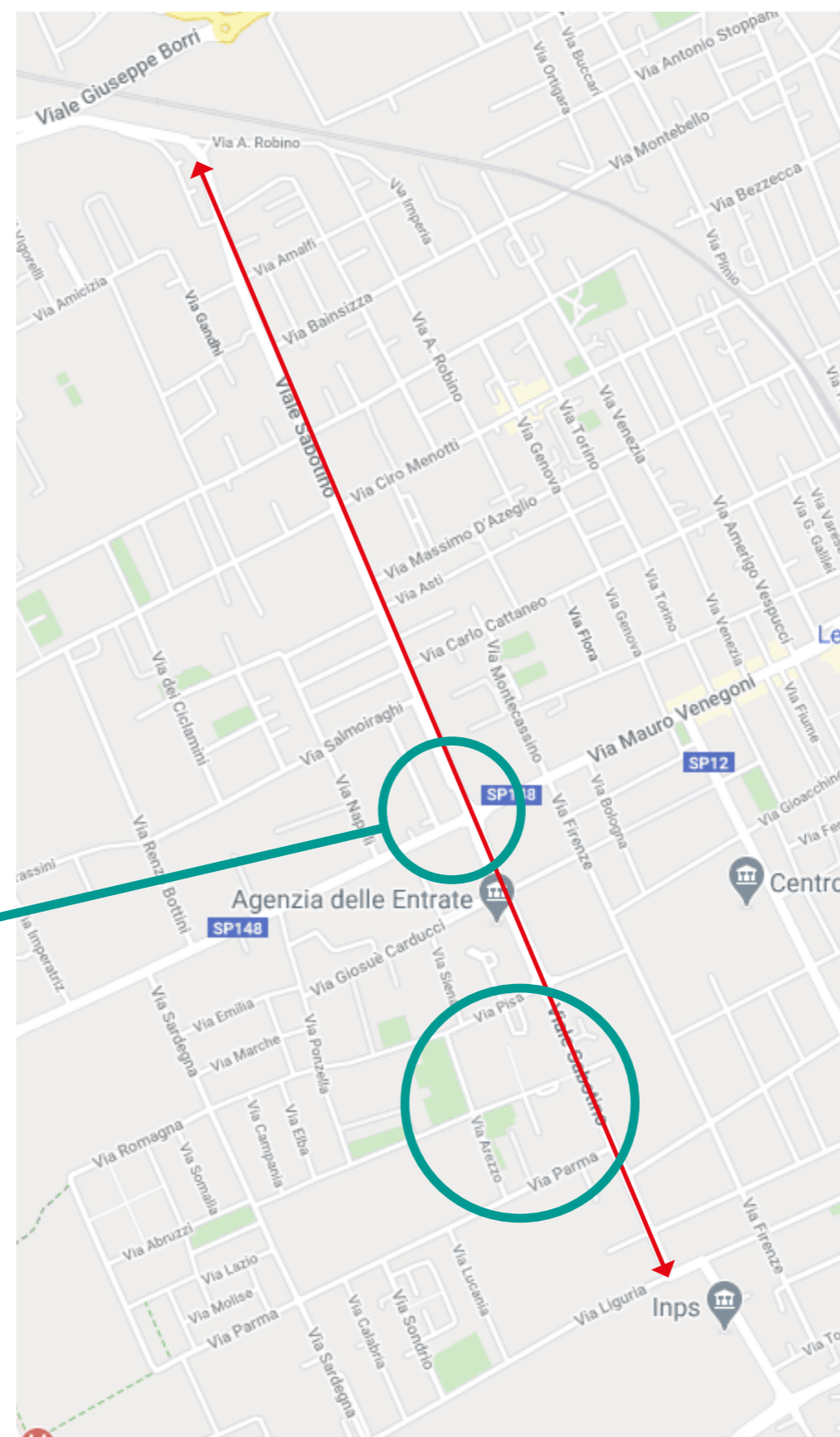
## Proposta di potenziamento rete ciclabile esistente

### Legnano – Viale Sabotino

- Lunghezza totale = **2.200m**
- Lunghezza ciclabile realizzata = **150m** (Via Novara – Via Carducci) + **300m** (Via Pisa – Via Parma) = **450m = 20%**
- Lunghezza discontinuità tra i due tratti (Via Carducci – Via Pisa) = **200m**

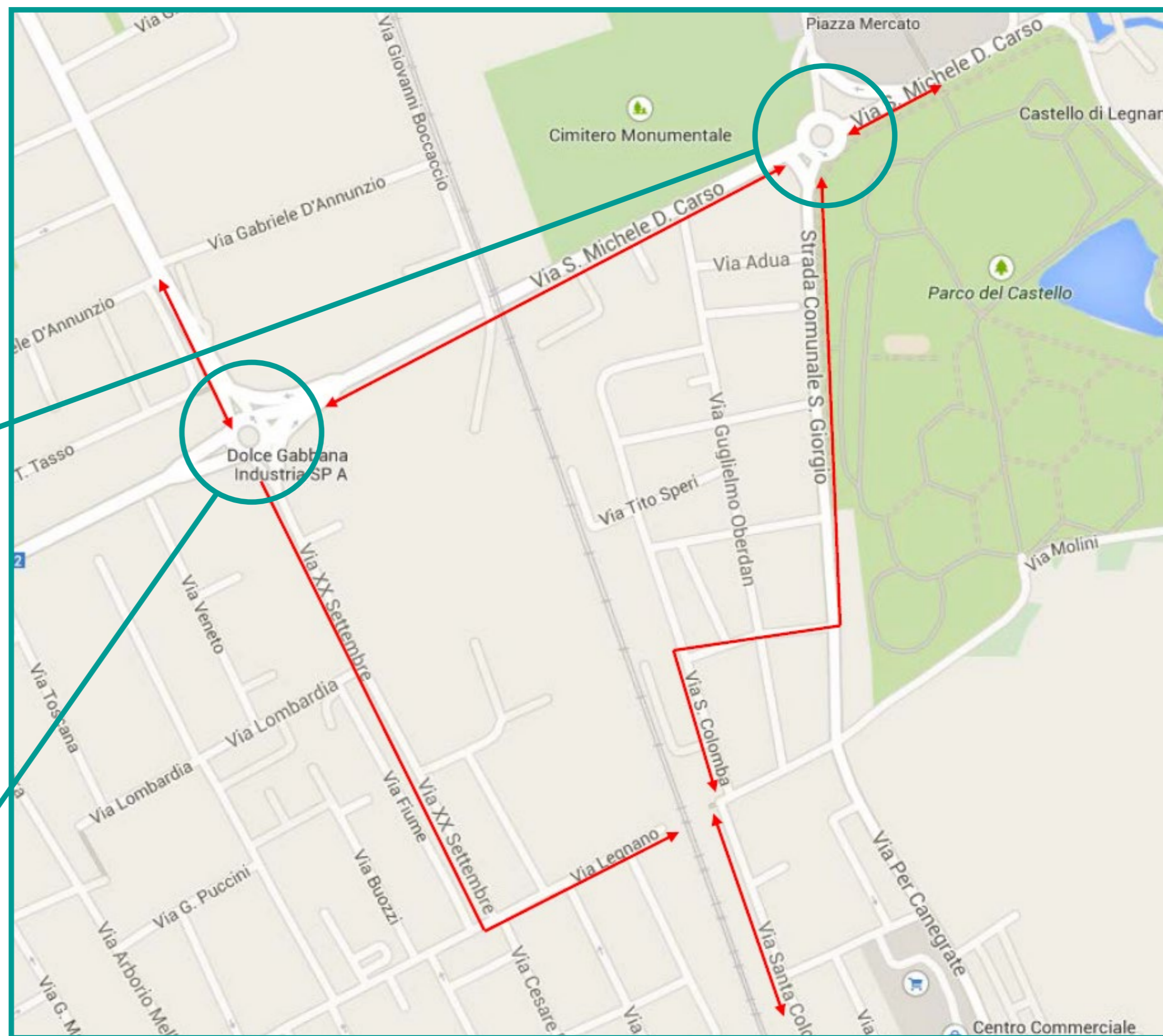
**Situazione attuale:** a causa della discontinuità tra i due tratti, la parte di pista già realizzata viene in genere completamente ignorata da chi deve percorrere il Viale per una distanza superiore ad uno dei due tratti.

**Conclusioni:** realizzare al più presto la ciclabile sull'intero viale, partendo dal raccordo dei due tronconi. Considerare anche le estremità della stessa, in quanto, ad esempio, la pista finisce bruscamente in Via Parma senza dare un senso di continuità e di sicurezza a chi in bicicletta si dirige verso il centro cittadino.



## Proposta di potenziamento rete ciclabile esistente

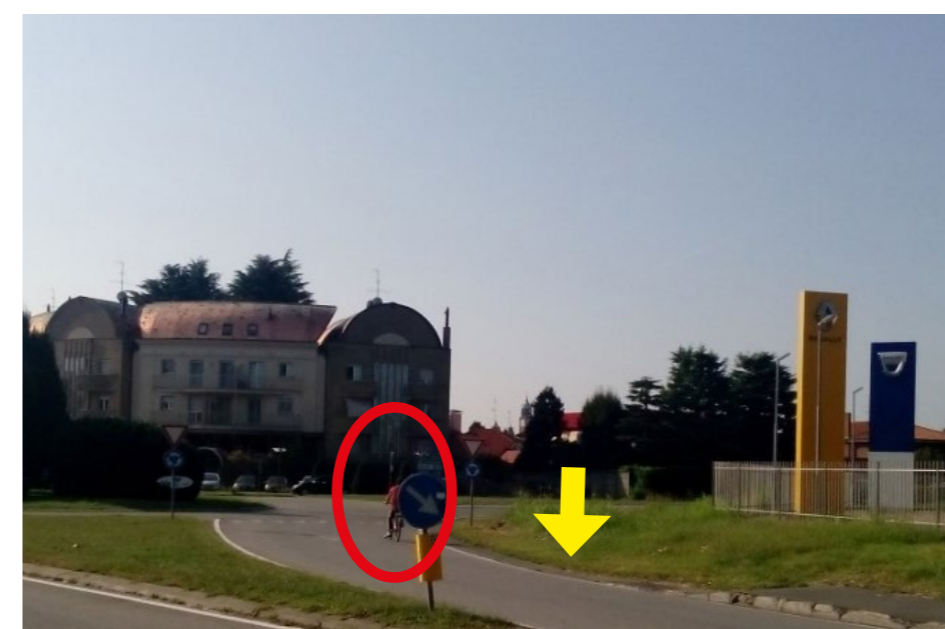
Legnano Via XX Settembre e ciclabile di Via San Michele del Carso



## Proposta di potenziamento rete ciclabile esistente

**Legnano** Via XX Settembre e ciclabile di Via San Michele del Carso

Il largo marciapiede tra Via D'Annunzio e la strada provinciale Inveruno-Legnano potrebbe essere usato, una volta ben raccordato, come pista ciclopedonale.



**Mancando le strisce pedonali, il semplice attraversamento pedonale della rotonda risulta pericolosissimo.**

Ciò costringe, a chi volesse farlo utilizzando le strisce, a camminare fino alla rotonda di Via S. Michele del Carso, per poi tornare indietro usando la pista ciclopedonale. Tutto ciò, **allungando il tragitto di circa un chilometro e mezzo.**

**In pratica:** una persona con problemi motori o semplicemente di fretta sceglierà l'attraversamento rischioso o l'utilizzo dell'auto per un percorso che, in totale, potrebbe essere di sole poche centinaia di metri (esempio: un residente al di qua della rotonda che deve recarsi all'ufficio postale sul confine con S. Giorgio).

## Uso della bicicletta: concetti e attuali problemi - Conclusioni fondamentali

Andare in bicicletta è divertente, salutare, ecologico, rapido ed economico.

I principali benefici correlati a questo modo di trasporto sono suddivisi nelle seguenti categorie

 **Efficienza Del Trasporto**

 **Tutela dell'Ambiente**

 **Salute e forma fisica dei ciclisti**

 **Impatto economico e sociale**

Nonostante queste caratteristiche positive, la bicicletta ha anche aspetti negativi legati a fattori quali

 **Mancanza o insufficienza di infrastrutture stradali e di parcheggio**

 **Sicurezza dei ciclisti**

 **Condizioni meteorologiche**

 **Scarsa intermodalità**



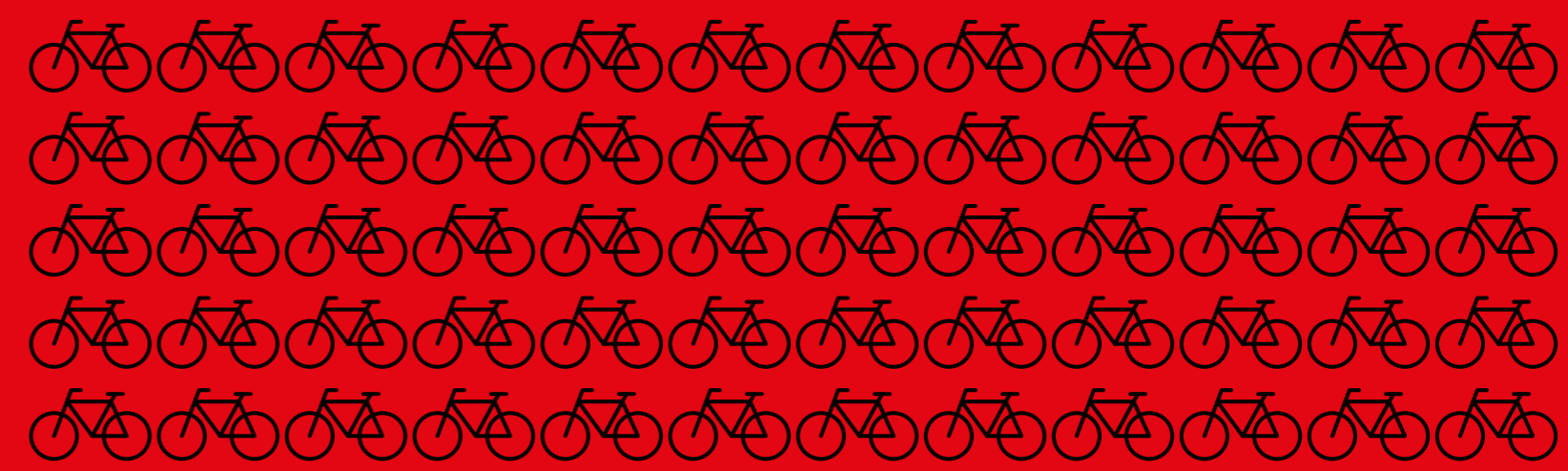


**AUTOMOBILI**



**BUS**

**Non sei Bloccato  
nel Traffico,  
sei tu il Traffico!**



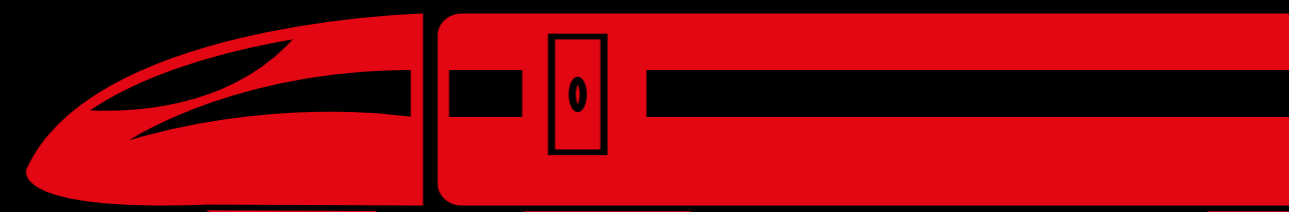
**BICI**

**1 ora**



**PEDONE**

**30 min**



**TRENO**

**30 min**



**BUS**

**25 min**



**AUTO**

**25 min**



**BICI**

# Paragone per uno spostamento di 5 km

In città la bicicletta è quasi sempre un modo di spostamento più rapido dell'automobile (tempo calcolato da porta a porta).

## Non solo bici... tuteliamo i più deboli!

In Italia, oggi mediamente i **disabili** sono ostaggio delle proprie città: esistono barriere architettoniche insormontabili. La realizzazione di percorsi ciclo-pedonali garantirebbe loro il diritto fondamentale di muoversi in modo indipendente.

L'età media della popolazione si sta allungando: molti tra noi hanno o avranno presto **anziani** che, a causa del manifestarsi della riduzione anche minima delle attività motorie e delle barriere architettoniche presenti, verranno ghettizzati nella loro abitazione, creando notevoli disagi psicologici a se stessi, problemi ai familiari che dovranno assumersi la gestione della disabilità e della sanità pubblica.

Un disabile o un anziano parzialmente autonomi sono un grande vantaggio per se stessi e per la comunità.

**Facciamoli vivere in un contesto dignitoso!**

**...all'estero funziona!**



## Esempio di trasporto urbano all'estero



***Grazie  
per l'attenzione***