



COMUNE DI MARCALLO CON CASONE
PROVINCIA DI MILANO

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Numero 22 Del 29-06-2007

ufficio

copia

**Oggetto: Approvazione Piano dei Percorsi Ciclabili -
aggiornamento anno 2006.**

L'anno duemilasette il giorno ventinove del mese di giugno alle ore 19:00, presso questa Sede Municipale, si è riunita il Consiglio Comunale convocato, a norma di legge, in sessione Ordinaria in Prima convocazione in seduta .

Dei Signori Consiglieri assegnati a questo Comune e in carica:

GARAVAGLIA MASSIMO	P	CAMPANA GIANLUCA	P
OLIVARES MASSIMO	P	VALENTI GIUSEPPE	P
CATTANEO TITO	P	GALLI VITTORINO	P
VALENTI ROBERTO	P	DURANTE SANDRA	P
FUSE' ERMANNO	P	VALENTI ADELIO	A
GARANZINI MARCO	P	ROSSI ROBERTO	P
GARAVAGLIA ANGELO	A	BOSETTI MARCO	A
GIUDICI ALESSANDRO	A	OLDANI MARIA TERESA	P
SANTI PIERANGELA	P		

ne risultano presenti n. 13 e assenti n. 4.

Assume la presidenza il Signor GARAVAGLIA MASSIMO in qualità di SINDACO assistito dal SEGRETARIO COMUNALE Signor OLIVIERI LORENZO

Il Presidente, accertato il numero legale, dichiara aperta la seduta ed invita il Consiglio Comunale ad esaminare e ad assumere le proprie determinazioni sulla proposta di deliberazione indicata in oggetto.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Rilevato che la bicicletta è, infatti, un **mezzo di trasporto** agile, che non ingombra, non inquinava, non fa rumore, non produce emissioni di alcun tipo e risulta quindi completamente **compatibile** con l'ambiente, mezzo dalle grandi potenzialità, che si rileva particolarmente **economico**;

Ravvisato che la bicicletta, può essere effettivamente un mezzo di trasporto efficiente e competitivo sulle brevi distanze, ma può esserlo anche sulle lunghe distanze mediante l'integrazione con gli altri mezzi di trasporto;

Considerato che la finalità principale che si prefigge l'Amministrazione Comunale di Marcallo con Casone, nell'ambito delle iniziative intraprese con il percorso di Agenda 21, è la diffusione della bicicletta come mezzo di trasporto ecologico, in un quadro di riqualificazione dell'ambiente urbano ed extraurbano e di mobilità sostenibile;

Dato atto che con Decreto 30/11/99 n.557 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n.225 del 26/09/00 è stato emanato il "Regolamento recante le norme per la definizione delle caratteristiche delle piste ciclabili";

Considerato che, il predetto Regolamento all'art.3 prevede che gli enti locali si dotino di un piano della rete degli itinerari ciclabili, dove siano previsti:

- gli interventi da realizzare;
- la lunghezza dei tracciati;
- la stima economica di spesa;

Dato atto che il Comune di Marcallo con Casone con deliberazione C.C. n.4 del 10/02/2001 approvava il piano della rete ciclabile, che mediante interventi dilazionati nel tempo, è stato realizzato e che pertanto si rende necessario redigere un aggiornamento;

Considerato che l'Ufficio Tecnico Comunale ha predisposto l'aggiornamento del piano di cui sopra redigendo il Piano dei Percorsi Ciclabili - aggiornamento 2006;

Rilevato altresì che con deliberazione C.C. n.51 del 27/11/2006, esecutiva, veniva adottato il piano dei percorsi ciclabili - aggiornamento 2006, redatto dall'Ufficio Tecnico Comunale;

Dato atto che detto piano è stato pubblicato mediante avviso affisso all'Albo Pretorio del comune dal 02/02/2007 al 03/03/2007 R.stro Albo P.rio n.57;

Rilevato altresì che è stata eseguita la pubblicazione di detto avviso anche su un quotidiano in data 08/02/2007;

Considerato che nel periodo di pubblicazione di detto avviso non sono pervenute osservazioni come da certificazione allegata;

Ritenuto pertanto di dover approvare il Piano dei Percorsi Ciclabili - Aggiornamento 2006, redatto dall'Ufficio Tecnico Comunale;

Visto il T.U. delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali, approvato con D.lgs. n. 267/2000 e s.m.i.;

DELIBERA DI CONSIGLIO n. 22 del 29-06-2007 - Pag. 2 - COMUNE DI MARCALLO

Visti i pareri espressi di cui all'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 18.08.2000, n. 267;

Visto:

- lo Statuto Comunale vigente
- il Nuovo Codice della Strada

Uditi i seguenti interventi:

L'Assessore **Cattaneo** illustra brevemente l'argomento.

Con la seguente votazione:

n° 10 voti favorevoli: gruppo maggioranza "Lega Nord";

n°0 voti contrari

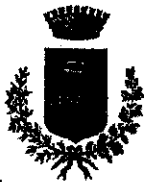
n°3 astenuti: Durante Sandra e Rossi Roberto per il gruppo di minoranza "Per crescere Uniti"; Oldani Maria Teresa per il gruppo di minoranza "Sinistra Unita".

su n°13 consiglieri presenti al momento del voto;

D E L I B E R A

Per quanto espresso in narrativa e che si intende qui integralmente riportato:

- 1) Di approvare il Piano dei Percorsi Ciclabili - aggiornamento 2006, predisposto dall'Ufficio Tecnico Comunale che allegato al presente atto ne fa parte integrante.



COMUNE DI MARCALLO CON CASONE
PROVINCIA DI MILANO

DELIBERA CONSIGLIO COMUNALE
N. 22 DEL 29/06/2007

PROPOSTA DI DELIBERA DEL CONSIGLIO COMUNALE
DEL 20-06-2007 N. 22

Oggetto: Approvazione Piano dei Percorsi Ciclabili
- aggiornamento anno 2006

Parere espresso in applicazione art. 49 T.U.

In merito alla proposta di adozione dell'atto indicato in oggetto, accertato il rispetto delle vigenti norme di legge, si esprime in ordine alla sola regolarità tecnica parere

☒ Favorevole

☐ Contrario

Li 20 GIU. 2007

Il Responsabile del Servizio
Massimo Geronzi



Parere espresso in applicazione art. 49 e 153, c. 5, T.U.

In merito alla proposta di adozione dell'atto deliberativo, l'atto proposto risulta essere coerente ed attendibile con riferimento alle previsioni di bilancio, nonché alla verifica effettuata dello stato di accertamento delle entrate e di impiego delle spese, si esprime parere

☒ Favorevole

☐ Contrario

Li 20 GIU. 2007

Il Responsabile del Servizio Finanziario
Marta Chiodini



Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto.

Il Presidente
F.to ON. GARAVAGLIA MASSIMO

Il Segretario Comunale
F.to OLIVIERI LORENZO

Il sottoscritto Segretario Comunale certifica che copia della presente deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio di questo Comune dal giorno 10-07-2007.

Marcallo con Casone, li 10-07-2007

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to OLIVIERI LORENZO

La presente deliberazione è divenuta esecutiva il 20-07-2007 per il decorso termine di 10 giorni dalla pubblicazione, ai sensi dell'art.134 comma 3 del decreto legislativo 18.8.2000, n.267.

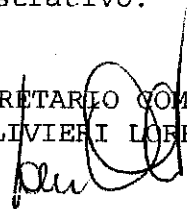
Marcallo con Casone , li

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to OLIVIERI LORENZO

Copia conforme all'originale per uso amministrativo.

Marcallo con Casone, 10-07-2007

IL SEGRETARIO COMUNALE
OLIVIERI LORENZO





COMUNE DI MARCALLO CON CASONE
PROVINCIA DI MILANO

PROPOSTA DI DELIBERA DEL CONSIGLIO COMUNALE
DEL 20-06-2007 N. 22

Oggetto: Approvazione Piano dei Percorsi Ciclabili
- aggiornamento anno 2006

Parere espresso in applicazione art. 49 T.U.

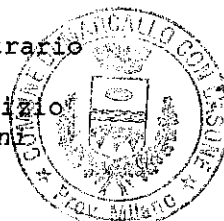
In merito alla proposta di adozione dell'atto indicato in oggetto, accertato il rispetto delle vigenti norme di legge, si esprime in ordine alla sola regolarità tecnica parere

☒ Favorevole

☐ Contrario

Li **20 GIU. 2007**

Il Responsabile del Servizio
Massimo Geronzi



Parere espresso in applicazione art. 49 e 153, c. 5, T.U.

In merito alla proposta di adozione dell'atto deliberativo, l'atto proposto risulta essere coerente ed attendibile con riferimento alle previsioni di bilancio, nonché alla verifica effettuata dello stato di accertamento delle entrate e di impiego delle spese, si esprime parere

☒ Favorevole

☐ Contrario

Li **20 GIU. 2007**

Il Responsabile del Servizio Finanziario
Marta Chiodini



IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che:

Il Comune di Marcallo con Casone con deliberazione C.C. n.4 del 10/02/2001 approvava il piano della rete ciclabile, che mediante interventi dilazionati nel tempo, è stato realizzato e che pertanto si rende necessario redigere un aggiornamento;

Con deliberazione C.C. n.51 del 27/11/2006, esecutiva, veniva adottato il piano dei percorsi ciclabili - aggiornamento 2006, redatto dall'Ufficio Tecnico Comunale;

Detto piano è stato pubblicato mediante avviso affisso all'Albo Pretorio del comune dal 02/02/2007 al 03/03/2007 R.stro Albo P.rio n.57;

Dato atto:

Che è stata eseguita la pubblicazione di detto avviso all'Albo Pretorio Comunale ed anche su un quotidiano in data 08/02/2007;

Che nel periodo di pubblicazione di detto avviso non sono pervenute osservazioni come da certificazione allegata;

Ritenuto pertanto di dover approvare il Piano dei Percorsi Ciclabili - Aggiornamento 2006, redatto dall'Ufficio Tecnico Comunale;

Visto il T.U. delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali, approvato con D.lgs. n. 267/2000 e s.m.i.;

Visti i pareri espressi di cui all'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 18.08.2000, n. 267;

Visto:

- lo Statuto Comunale vigente
- il Nuovo Codice della Strada

Con voti

DELIBERA

Per quanto espresso in narrativa e che si intende qui integralmente riportato:

- 1) Di approvare il Piano dei Percorsi Ciclabili - aggiornamento 2006, predisposto dall'Ufficio Tecnico Comunale che allegato al presente atto ne fa parte integrante.

Provincia di Milano

COMUNE di MARCALLO CON CASONE



PIANO DEI PERCORSI CICLABILI

Aggiornamento 2006

Progettazione Interna
Ufficio Tecnico Comunale

PIANO DEI PERCORSI CICLABILI

Premessa

Il presente documento, redatto dall'Ufficio Tecnico Comunale, nasce con lo scopo di proseguire nel percorso iniziato nel 2000, con l'approvazione del Piano degli Itinerari Ciclabili approvato con deliberazione C.C. n.4 del 10/02/2001.

Lo studio apportato non pretende di essere completo ed esaustivo, ma si concentra in primo luogo ad analizzare l'esistente rete degli itinerari ciclabili, per affrontare e progettare nuovi tratti di percorsi ciclabili e tratti di raccordo con i tratti esistenti, nonché evidenziare eventuali criticità presenti nel territorio.

Lo studio svolto, parte dalla verifica della corretta identificazione della rete portante esistente, ed è volto in particolare, a capire se tale rete, individuata con il piano approvato nel 2001, riesca ancora a servire gli importanti poli attrattori presenti sul territorio comunale, cercando di ipotizzare altri percorsi che possano migliorare la rete esistente e servire altre zone edificate.

Inoltre, la presente analisi vuole continuare nella prerogativa di rispondere alla necessità di difendere e di diffondere l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto primario, capace di soddisfare anche gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro e di accesso ai servizi pubblici, affiancandosi, senza sostituire, l'uso dell'automobile.

Inquadramento sovracomunale

Il territorio comunale di Marcallo con Casone è ubicato a Ovest di Milano a Nord di Magenta, ed è compreso tra l'Autostrada A4 Torino - Milano e la S.S. n.11 Milano - Novara.

Il territorio comunale è attraversato da Nord a Sud dalla Strada Provinciale n.31 e da Est a Ovest dalla Strada Provinciale n.224. Sulla direttrice Nord - Sud - S.P. n.31 si rilevano le maggiori concentrazioni di traffico, non solo nelle ore di punta, legate al fenomeno del pendolarismo ma anche durante l'intero arco della giornata.

L'individuazione puntuale delle criticità esistenti lungo tali direttrici rappresenta una condizione fondamentale per la definizione delle scelte di piano.

Allo stato attuale l'unica banca dati recente e disponibile a livello provinciale è rappresentata dai rilievi periodici effettuati nell'ambito dei censimenti della circolazione stradale extraurbana e risalenti agli anni 1993/1994.

Da questi dati risulta evidente che il traffico veicolare nel corso della giornata, sulle strade provinciali è molto elevato.

Le principali direttive di piano sono rappresentate dallo scenario delle reti e delle possibili attrattive che le realtà extra territoriali offrono.

In particolare, come evidenziato nella Tavola "1 Inquadramento Sovracomunale" vengono indicate le attrattive territoriali e cioè la prevista realizzazione di una pista ciclabile sovracomunale posizionata a Sud dell'Autostrada A4 Torino - Milano in concomitanza con il progetto T.A.V. Una seconda attrattiva è rappresentata dalla esistente pista ciclopeditone dei Navigli, una importante infrastruttura di interesse turistico. Una terza attrattiva, è rappresentata dal collegamento con la città di Magenta dove si trovano:

- 1) La Stazione Ferroviaria;
- 2) L'Ospedale;
- 3) Supermercati;
- 4) Cinema e Teatro;
- 5) Scuole Superiori.

Pertanto dagli scenari sopra delineati lo schema di piano sarà impostato secondo le direttive di raggiungimento degli obiettivi sovracomunali, così come indicati sulla Tavola 1.

Individuazione dei punti di collegamento con i comuni contermini

La Tavola 2 "Individuazione dei punti di collegamento con i comuni contermini" riporta l'indicazione dei punti di collegamento con i comuni contermini secondo gli scenari così come individuati e descritti precedentemente.

In particolare di individuano i seguenti punti:

- S.P. N.31 - S.S. N.11 nella parte Sud del territorio comunale di Marcallo con Casone, a confine con il territorio di Magenta, dove si individuano le maggiori concentrazioni di traffico veicolare e dove pertanto sarà necessario prevedere percorsi ciclabili in sede propria, stante la previsione dei maggiori flussi di percorrenza ciclabile secondo le attrattive descritte in precedenza.
- S.P. N.224 - S.P. N.128 nella parte Est del territorio comunale di Marcallo con Casone, a confine con il territorio di S. Stefano Ticino, dove si individuano percorrenze di traffico veicolare normale, e dove si prevedono flussi di percorrenza ciclabile mirati a utenze di passaggio.
- S.P. N.224 nella parte Ovest del territorio comunale di Marcallo con Casone, a confine con il territorio di Boffalora S. Ticino, dove si individuano percorrenze di traffico normali e dove si prevedono flussi di percorrenza ciclabile mirati ad interessi turistici e di svago concentrati nel fine settimana.
- S.P. N.31 e strada comunale Marcallo - Casone, a Nord del territorio comunale, rappresentano punti di innesto di progetto sovraumunale, previsti a livello di progettazione T.A.V. sulla nuova pista ciclabile in progetto a ridosso dell'Autostrada A4 Torino - Milano.

Individuazione delle principali strutture pubbliche o di interesse pubblico comunale

In un ulteriore punto di riferimento per delineare tutti gli scenari che concorrono nella determinazione delle attrattive di percorrenza ciclabile sulla Tavola 3 "Individuazione cartografica delle strutture pubbliche territoriali MARCALLO" sono state individuate cartograficamente le strutture pubbliche o di interesse pubblico di Marcallo:

- 1) Parchi ed attrezzature sportive comunali
- 2) Piazze
- 3) Scuole
- 4) Cimitero
- 5) Altri edifici pubblici o di interesse pubblico

Sulla Tavola 4 "Individuazione cartografica delle strutture pubbliche territoriali CASONE/BARCO" sono state individuate le strutture pubbliche o di interesse pubblico presenti a Casone.

Nella Tavola Unica di Progetto, inoltre, vengono identificati gli spazi adibiti a parcheggio, riservati alle biciclette, suddividendoli nel seguente modo:

Parcheggi chiusi	(Pc)	spazi delimitati da recinzioni (ad esempio all'interno dei cortili delle scuole)
Parcheggi liberi	(PL)	spazi in aree aperte (ad esempio in Piazza Italia)

La scelta del portabiciclette, per le aree di parcheggio, è molto importante. Infatti dovrà essere:

- **Semplice da usare, sicuro contro il furto**, deve essere molto robusto e consentire il fissaggio del lucchetto antifurto ad una altezza di 50/70 cm da terra (senza doversi abbassare o sporcare con la ruota).
- **Adattabile a tutte le tipologie di biciclette**, dalla mountain-bike alla vecchia "graziella", alla bici del cicloturista con borse da viaggio e soprattutto alle bici con cestini.
- **Deve utilizzare al meglio lo spazio occupato** e consentir il parcheggio ordinato delle biciclette.
- **Deve inserirsi nel contesto architettonico** e con un ingombro contenuto.
- **Dovrà essere modulare**, così da consentire la facile sostituzione di eventuali elementi danneggiati.

Bicicletta, Sicurezza Stradale e Mobilità Sostenibile

La finalità principale che si prefigge l'Amministrazione Comunale di Marcallo con Casone, con l'approvazione del PIANO DEI PERCORSI CICLABILI, a continuazione del percorso tracciato nell'anno 2000 e cioè la diffusione della bicicletta come mezzo di trasporto ecologico, in un quadro di riqualificazione dell'ambiente urbano ed extraurbano e di mobilità sostenibile.

I grandi valori di riferimento della mobilità sostenibile sono:

- Il diritto a muoversi tutti, anche bambini ed anziani secondo necessità
- Il diritto alla salute preservandola da inquinamento, incidenti, stress, solitudine
- Il diritto delle future generazioni ad un mondo che abbia almeno le stesse risorse naturali, le stesse qualità ambientali e caratteristiche di biodiversità uguali a quelle che abbiamo ricevuto noi

I grandi obiettivi da raggiungere:

- Mobilità - accessibilità per le persone ovunque, in particolare dei centri storici, autonomia per bambini ed anziani
- Riduzione degli incidenti e dell'inquinamento
- Creazione di città più ricche di qualità urbana, di spazi verdi ed accoglienti, più salubri (con meno smog, meno rumore, meno frenesia), più cortesi (ove ci sia rispetto, attenzione e relazioni tra le persone)

La bicicletta è prima di tutto un mezzo di trasporto, oltre che un attrezzo sportivo e per l'uso del tempo libero e come tale si deve affiancare agli altri mezzi di trasporto.

Il cittadino deve poter scegliere di volta in volta tra andare a piedi, in bicicletta in autobus o in auto secondo gli spostamenti che deve fare. Poter scegliere significa che tutte queste modalità di trasporto devono essere sufficientemente confortevoli, sicure e convenienti, privilegiando quelle più appropriate dal punto di vista della sostenibilità e sicurezza.

Il Codice della Strada, all'art.1 comma 1, stabilisce: "Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi di una razionale gestione della mobilità, della protezione dell'ambiente e del risparmio energetico".

La bicicletta è, infatti, un mezzo di trasporto agile, che non ingombra, non inquina, non fa rumore, non produce emissioni di alcun tipo e risulta quindi completamente compatibile con l'ambiente, un mezzo dalle grandi potenzialità, che si rileva particolarmente economico. La bicicletta, può essere effettivamente un mezzo di trasporto efficiente e competitivo sulle brevi distanze, ma può esserlo anche sulle lunghe distanze mediante l'integrazione con gli altri mezzi di trasporto.

Il tema della *sicurezza della circolazione* (ovviamente non riguarda solo la mobilità ciclistica), ma anche altri aspetti relativi alla totalità dei mezzi circolanti, è un tema particolarmente importante per l'Amministrazione Comunale.

Da indagini effettuate, si è appreso che molte persone affermano di non utilizzare quotidianamente la bicicletta perché hanno "paura" degli altri mezzi di trasporto, di utilizzarla con un senso di *inquietudine, di insicurezza*, dovuto alla inadeguatezza delle infrastrutture.

Si è giunti pertanto, a due osservazioni:

- a) si usa di più la bicicletta laddove le infrastrutture e la regolamentazione del traffico assicurano elevati livelli di sicurezza a questa modalità di spostamento
- b) nei Paesi dove un'ampia quota di popolazione usa la bicicletta per gli spostamenti abituali, i responsabili della sicurezza stradale dedicano maggiore attenzione alla sicurezza dei ciclisti, studiando soluzioni adeguate nella realizzazione di percorsi ciclabili.

E' interessante notare che i Paesi che registrano le maggiori quote di spostamenti su bicicletta (Olanda, Danimarca, Germania) sono anche quelli, dove, tendenzialmente, si determinano più elevati livelli di sicurezza per i ciclisti. Sappiamo che la sicurezza stradale è caratterizzata da diverse variabili, ma sappiamo anche che gli elementi principali del sistema di sicurezza stradale sono:

- I VEICOLI
- LE INFRASTRUTTURE STRADALI
- GLI UTENTI DELLA STRADA

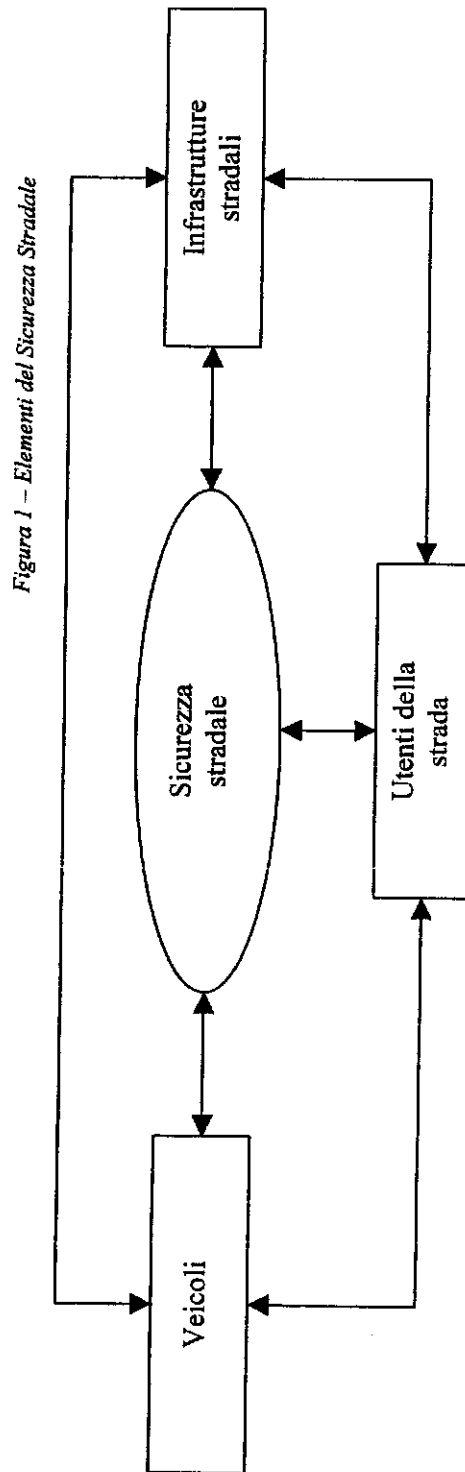


Figura 1 - Elementi del Sistema di Sicurezza Stradale

La figura 1 va quindi interpretata in questa prospettiva: per Veicolo si devono intendere *tutti* i veicoli che percorrono la strada, per Utente si intendono *tutti* gli utenti (dai pedoni ai conducenti di mezzi pesanti), mentre per Infrastruttura si intende l'*intera* rete viaria.

Quando un percorso ciclabile è funzionalmente efficace?

Il percorso ciclabile è funzionalmente efficace se permette al ciclista di raggiungere in sicurezza la destinazione desiderata, mente si rileva inadeguata se conduce ad una destinazione non voluta.

Da qui nasce l'importanza di valutare con attenzione sin dal progetto, il senso origine-destinazione delle infrastrutture pubbliche, con la localizzazione dei poli attrattori presenti sul territorio comunale e sui territori limitrofi.

Inoltre, il percorso deve essere continuo, perché se si interrompe frequentemente (per attraversamenti carrai) o se addirittura sparisce, abbandonando il ciclista in un incrocio trafficato, risulta essere più pericoloso della sua totale assenza, poiché crea una falsa sensazione di sicurezza.

Ove poi la manutenzione della pista ciclabile non sia buona, invoglia il ciclista ad utilizzare la sede stradale, oppure il marciapiede.

Appendice

1. Estratto da Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (proclamata il 7 dicembre 2000).

Articolo 37 *Tutela dell'ambiente*

Un livello elevato di tutela dell'ambiente e il miglioramento della sua qualità devono essere integrati nelle politiche dell'Unione e garantiti conformemente al principio dello sviluppo sostenibile.

2. Estratto da DM 30 novembre 1999, n.557. Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili. (Gazzetta Ufficiale n.225 del 26 settembre 2000)

(...)

Capo II

PRINCIPALI STANDARDS PROGETTUALI PER LE PISTE CICLABILI

Articolo 6 *Definizione, tipologia e localizzazione*

1. Pista ciclabile: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.

Definizione, tipologia e localizzazione

2. La pista ciclabile può essere realizzata:

- a) in sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili;
 - b) su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma a destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia;
 - c) su corsia riservata, ricavata dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale.
- ### 3. Possono comunque sussistere piste ciclabili formate da due corsie riservate contigue nei seguenti casi:
- a) sulle strade pedonali, qualora l'intensità del traffico ciclistico in rapporto a quello pedonale ne richieda la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie di opposto senso di marcia ubicate in genere al centro della strada;
 - b) sulla carreggiata stradale, qualora l'intensità del traffico ciclistico ne richieda la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie ciclabili nello stesso senso di marcia ubicate in destra rispetto alla contigua corsia destinata ai veicoli a motore. Tale soluzione è obbligatoria quando sussistono condizioni di particolare intensità del traffico ciclistico ed il suo flusso risulti superiore a 1.200 unità/ora, per almeno due periodi di punta non inferiori a quindici minuti nell'arco delle ventiquattro ore.
- ### 4. Salvo casi particolari, per i quali occorre fornire specifica dimostrazione di validità tecnica della loro adozione ai fini della sicurezza stradale, specialmente con riferimento alla conflittualità su aree di intersezione, non è consentita la realizzazione di piste ciclabili a doppio senso di marcia con corsie ubicate entrambe sullo stesso lato della piattaforma stradale.
- ### 5. In area urbana la circolazione ciclistica va indirizzata prevalentemente su strade locali e, laddove sia previsto che si svolga con una consistente intensità su strade della rete principale, la stessa va adeguatamente protetta attraverso la realizzazione di piste ciclabili.

6. In generale e con riferimento specifico alla tipologia delle strade indicata nel decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, è da osservare che:

- a) sulle autostrade, extraurbane ed urbane, e sulle strade extraurbane principali, la circolazione ciclistica è vietata, ai sensi dell'articolo 175 del suddetto decreto legislativo, e da indirizzare sulle relative strade di servizio;
- b) sulle strade extraurbane secondarie e sulle strade urbane di scorrimento le piste ciclabili – ove occorrono –devono essere realizzate in sede propria, salvo i casi nei quali i relativi percorsi protetti siano attuati sui marciapiedi;
- c) sulle strade urbane di quartiere e sulle strade locali extraurbane, le piste ciclabili possono essere realizzate oltre che in sede propria, anche su corsie riservate;
- d) sulle strade locali urbane, le piste ciclabili – ove occorrono – devono essere sempre realizzate su corsie riservate.

Articolo 7

Larghezza delle corsie e degli spartitraffico

1. Tenuto conto degli ingombri dei ciclisti e dei velocipedi, nonché dello spazio per l'equilibrio e di un opportuno franco laterale libero da ostacoli, la larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, è pari ad 1,50 m; tale larghezza è riducibile ad 1,25 m nel caso in cui si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima pari a 2,50 m.
2. Per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate, la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m, sempreché questo valore venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile e tale circostanza sia opportunamente segnalata.
3. Le larghezze di cui ai commi precedenti rappresentano i minimi inderogabili per le piste sulle quali è prevista la circolazione solo di velocipedi a due ruote. Per le piste sulle quali è ammessa la circolazione di velocipedi a tre o più ruote, le suddette dimensioni devono essere opportunamente adeguate tenendo conto dei limiti dimensionali dei velocipedi fissati dall'articolo 50 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285.
4. La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non deve essere inferiore a 0,50 m.

3. Segnaletica specifica. Estrazione da Regolamento esecutivo Codice della Strada (D.P.R. 495 del 16.12.1992 e D.P.R. 610 del 16.09.1996)

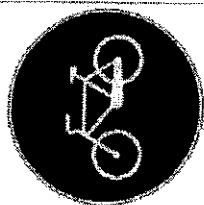


Figura II 90 Art. 122 PISTA CICLABILE

Indica l'inizio, od il proseguimento, di una pista, una corsia, un percorso, un itinerario, riservato ai soli velocipedi.

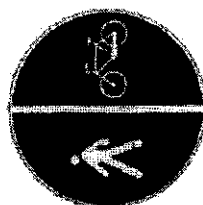


Figura II 92/a Art. 122 PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE

Indica l'inizio, od il proseguimento, di una pista o corsia, riservata ai velocipedi, contigua e parallela ad un marciapiede o comunque ad un percorso riservato ai pedoni. I simboli possono essere invertiti per indicare la reale disposizione della pista e del marciapiede.

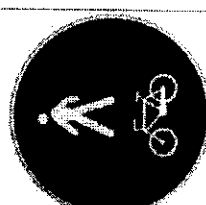


Figura II 92/b Art. 122 PERCORSO PEDONALE E CICLABILE

Indica l'inizio o il proseguimento di un percorso, un itinerario od un viale, riservato promiscuamente ai pedoni ed ai velocipedi.

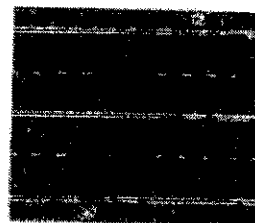


Figura II 427/b Art. 140 STRISCE CHE DELIMITANO PISTE CICLABILI

Le piste ciclabili sono delimitate da una striscia gialla di spessore maggiorato, affiancata ad una bianca, ambedue contigue e longitudinali, nonché dai simboli della bicicletta in bianco ripetuti periodicamente lungo la pista. Su tali piste possono circolare velocipedi autorizzati.

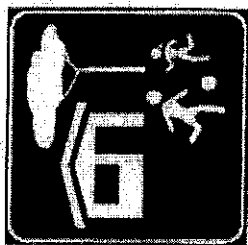


Figura II 318 Art. 135 ZONA RESIDENZIALE

Indica l'inizio di una strada o di una zona a carattere abitativo, nella quale vigono particolari norme di comportamento che sono indicate in apposito pannello integrativo.

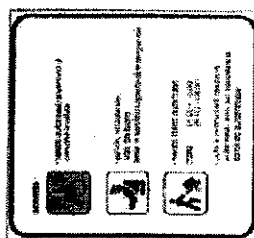
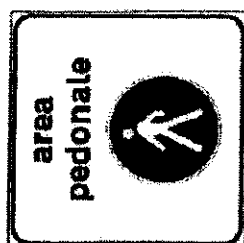


Figura II 320 Art. 135 AREA PEDONALE

Indica l'inizio di un'area interdetta alla circolazione dei veicoli. In un pannello integrativo possono essere indicate particolari limitazioni, deroghe ed eccezioni.



Figura II 131 Art. 125 BICICLETTA

Pannello integrativo

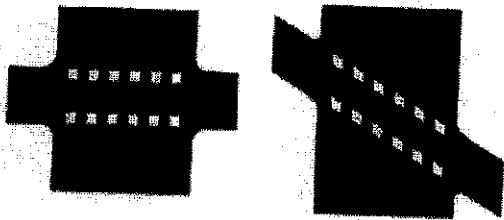


Figura II 437 Art. 146 ATTRAVERSAMENTI CICLABILI

Gli attraversamenti ciclabili servono a garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione e sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue trasversali ed oblique.

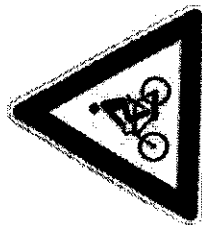


Figura II 14 Art. 88 ATTRAVERSAMENTO CICLABILE

Presegnala un attraversamento ciclabile contraddistinto da appositi segni sulla carreggiata, sulle strade extraurbane e su quelle urbane con limite di velocità superiore a quello stabilito dall'articolo 142, comma 1 del codice.

Quadro Analitico

Relazione al quadro analitico

I costi di realizzazione, così come indicati nelle seguenti schede, sono da intendersi indicativi secondo una fase di progettazione di massima, sarà di volta in volta necessario procedere alla realizzazione della progettazione definitiva ed esecutiva per ogni singolo intervento.

La Scheda 1

Indica i costi complessivi degli interventi in progetto, percorsi ciclabili in Corsia riservata e in Sede propria, suddivisi per Marcallo e Casone.

La corsia riservata, prevede la realizzazione di sole righe laterali, e disegno della bicicletta a terra, **senza** la pitturazione della sede della pista ciclabile in colore verde, nonché la fornitura e posa di idonea segnaletica verticale.

La Scheda 1.1

Indica i costi complessivi degli interventi in progetto, percorsi ciclabili in Corsia riservata, prevede la realizzazione di sole righe laterali **senza** la pitturazione della sede della pista ciclabile in colore verde., suddivisi per Marcallo e Casone, nonché la fornitura e posa di idonea segnaletica verticale.

La Scheda 1.2

Indica i costi complessivi degli interventi in progetto, percorsi ciclabili in Sede propria, suddivisi per Marcallo e Casone riguardanti la realizzazione con cordanature laterali, aiuole di verde ed irrigazione.

Analisi di fattibilità tecnico-economica

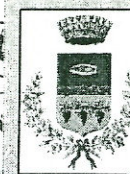
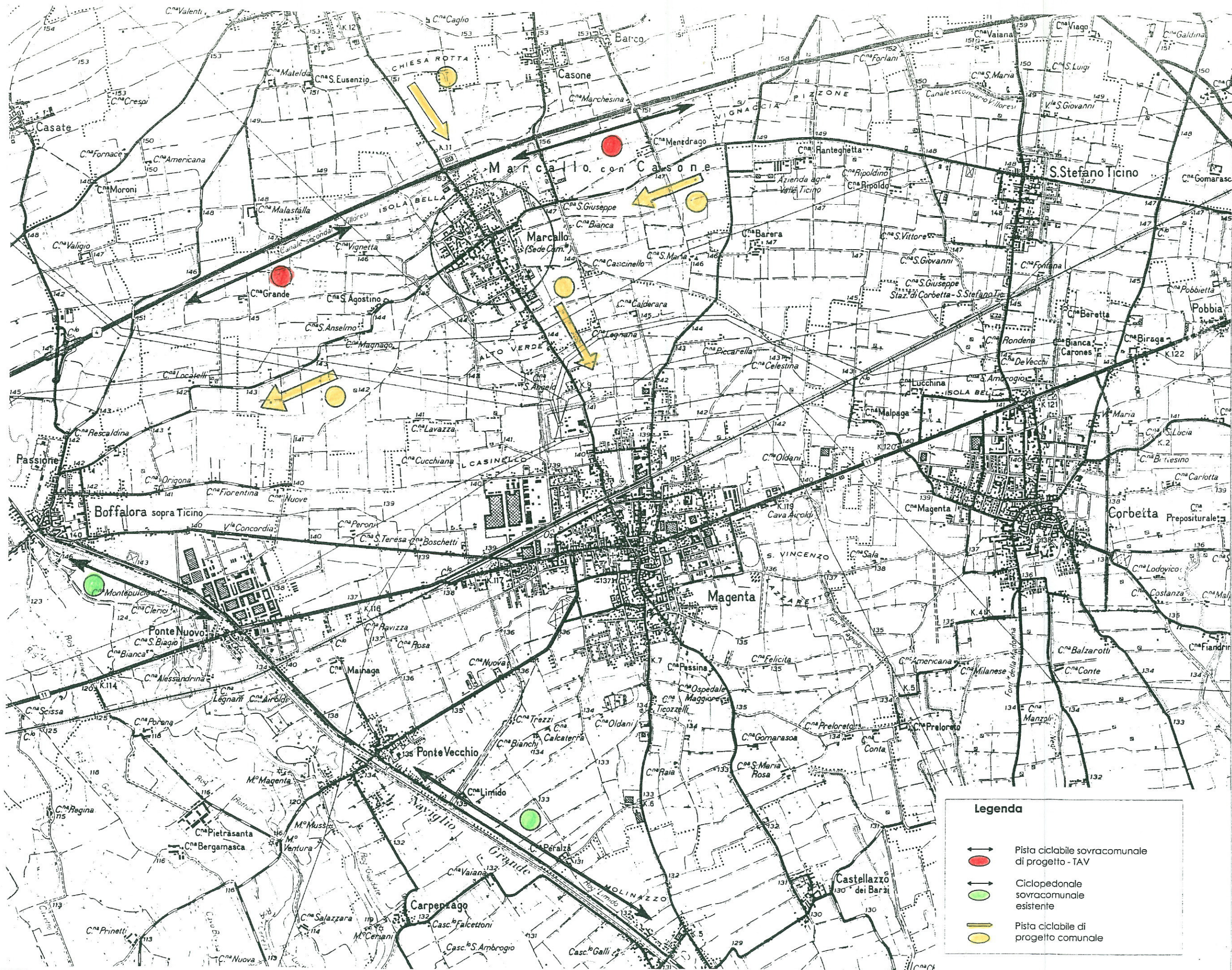
Scheda 1

Indirizzo		Lunghezza Mt	Larghezza Mt	Larghezza Pista	Tipologia di pista	Costo euro	note
Casone	A	via Monte Bianco	80,00	13,00	3,00	sede propria	20.800,00
	B	via Jacini (1° tratto)	220,00	9,00	3,00	sede propria	57.200,00 Dal confine a via S. Giuseppe
	C	via Don Landini	120,00	10,00	2,00	corsia riservata	1.300,00
	D	via Gornati	500,00	10,00	3,00	sede propria	130.000,00
		via Gornati	300,00	10,00	2,00	corsia riservata	3.100,00
	E	via Sciesa	170,00	7,50	2,00	corsia riservata	1.800,00
	F	via Lega Lombarda	150,00	9,00	2,00	corsia riservata	1.600,00
G	via Jacini (2° tratto)	230,00	9,00	3,00	sede propria	59.800,00 Da via Lega Lombarda a via Sciesa	
Marcallo	1	Via Piave-Galvani	300,00	6,00	2,00	corsia riservata	3.100,00
	2	Via Varese	300,00	10,00	3,00	sede propria	78.000,00
	3	Via Verne	680,00	8,50	2,00	corsia riservata	6.900,00
	4	Via Dei Celti	140,00	6,00	2,00	corsia riservata	1.500,00
	5	Via San Giovanni Bosco	320,00	7,00	3,00	sede propria	83.200,00 Prolungamento dell'esistente
	6	Via Machiavelli	525,00	8,00	2,00	corsia riservata	5.350,00
	7	Via Clerici	445,00	11,00	3,00	sede propria	115.700,00
	8	Via Manzoni e Piazza Italia	680,00	12,00	2,00	corsia riservata	6.900,00
	9	Via Colombini	240,00	9,00	2,00	corsia riservata	2.500,00
	10	Via Nobel	220,00	13,00	3,00	sede propria	57.200,00
	11	Via Marconi	380,00	10,00	2,00	corsia riservata	3.900,00
	12	Via Roma	170,00	10,00	2,00	corsia riservata	1.800,00 Da via Pasteur alla rotondina
	13	Via San Marco	180,00	8,50	2,00	corsia riservata	1.900,00
	14	Via Roma	80,00	16,00	3,00	sede propria	20.800,00
	15	Via Walt Disney	370,00	8,50	2,00	corsia riservata	3.800,00

Indirizzo	Lunghezza		Larghezza		Tipologia di pista	Costo euro	note
	Mt		Mt	Pista			
16 Via al Donatore di Sangue	350,00	10,00	2,00	corsia riservata	3.600,00		
17 Via Copernico	210,00	8,50	2,00	corsia riservata	2.200,00		
18 Via Amendola	230,00	10,00	2,00	corsia riservata	2.400,00		
19 Via Pastuer	71,00	10,00	3,00	sede propria	18.460,00	Tratto di collegamento con via Roma	
20 Viale de Gasperi 1° tratto	130,00	10,00	3,00	sede propria	33.800,00	Da via Pasteur a via F.lli Kennedy	
21 Viale de Gasperi 2° tratto	430,00	10,00	2,00	corsia riservata	4.400,00	Da via F.lli Kennedy a via Ferraris	
22 Via Pacinotti						Da via F.lli Kennedy a via Fleming a carico P.L.9B/P.L.9C	
23 Via Pacinotti 1° tratto	230,00	10,00	3,00	corsia riservata	2.400,00		
24 Via Ferraris	400,00	15,00	3,00	corsia riservata	4.100,00		
Totale parziale Casone							257.600,00
Totale parziale Marcallo							463.910,00
TOTALE GENERALE							739.510,00

Note aggiuntive

Dallo studio effettuato si è rilevato che gli attraversamenti ciclabili nei punti di Criticità indicate sulla Tavola Unica di Progetto dovranno essere migliorati dal punto di vista della sicurezza mediante adeguamento dei tratti esistenti.
Si rileva inoltre, che per le piste ciclabili in progetto in corsia riservata si procederà ove necessario, all'eventuale modifica del senso di marcia c/o all'eliminazione di spazi di sosta.



comune di marcallo con
casone
provincia di milano

ufficio tecnico comunale
progettazione interna

oggetto
PIANO DEI PERCORSI
CICLABILI

oggetto tavola
Inquadramento
Sovracomunale

orientamento



TAV. 1

data
ottobre 2006

Legenda

- Pista ciclabile sovracomunale di progetto - TAV
- Ciclopeditone sovracomunale esistente
- Pista ciclabile di progetto comunale



comune di marcallo con
casone
provincia di milano

ufficio tecnico comunale
progettazione interna

oggetto
PIANO DEI PERCORSI
CICLABILI

oggetto tavola
Individuazione
cartografica delle
strutture pubbliche
territoriali
MARCALLO

orientamento

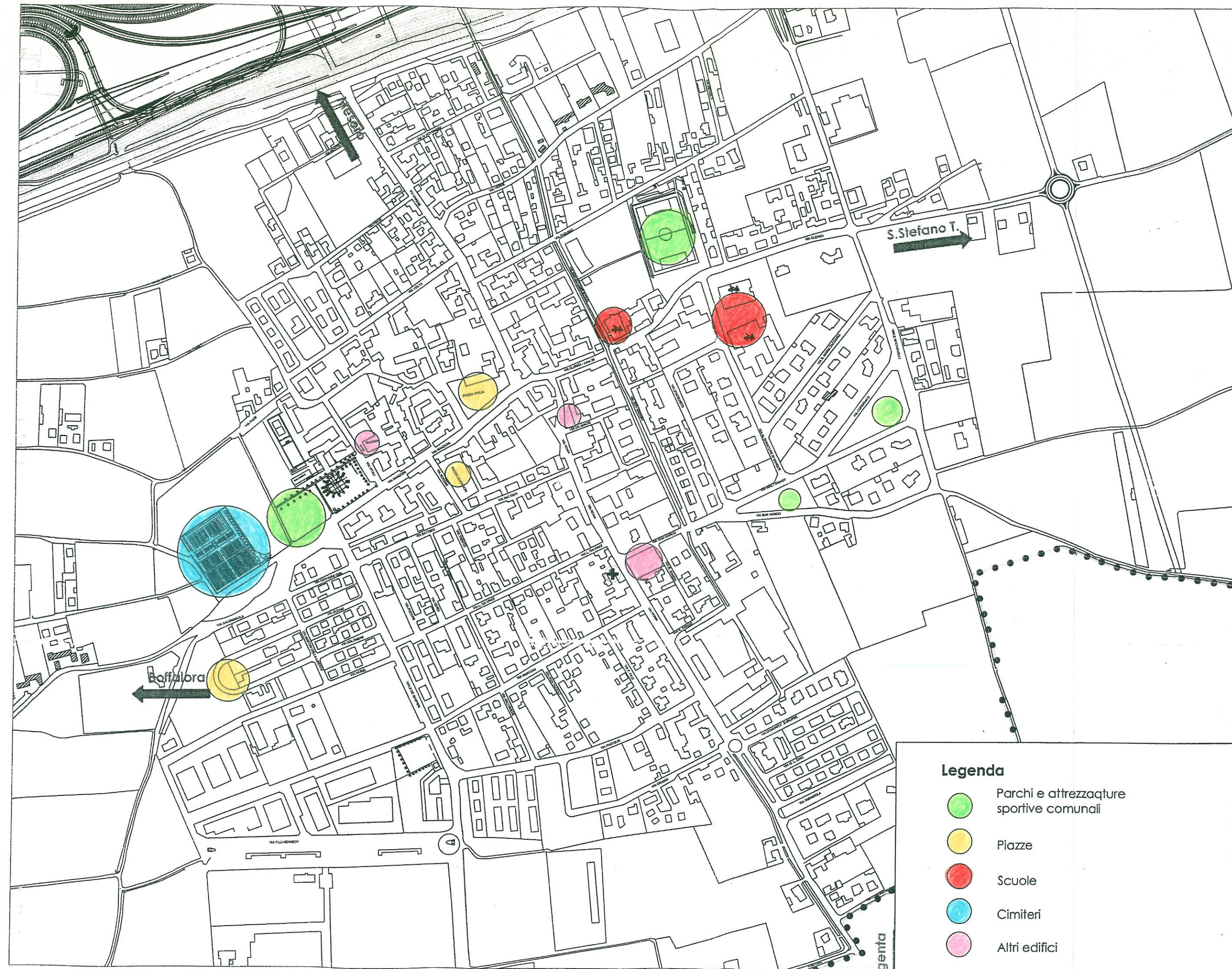


TAV. 3

data
ottobre 2006

Legenda

-  Parchi e attrezzature sportive comunali
-  Piazze
-  Scuole
-  Cimiteri
-  Altri edifici





comune di marcallo con
casone
provincia di milano

ufficio tecnico comunale
progettazione interna

oggetto
PIANO DEI PERCORSI
CICLABILI

oggetto tavola
Individuazione
cartografica delle
strutture pubbliche
territoriali
CASONE / BARCO

orientamento



TAV. 4

data
ottobre 2006



Legenda

-  Parchi e attrezzature sportive comunali
-  Piazze
-  Scuole
-  Cimiteri
-  Altri edifici



comune di marcallo con
casone
provincia di milano

ufficio tecnico comunale
progettazione interna

oggetto
PIANO DEI PERCORSI
CICLABILI

oggetto tavola
Individuazione piste
ciclabili abitato di
MARCALLO

orientamento



TAV. 5

data
ottobre 2006

Legenda



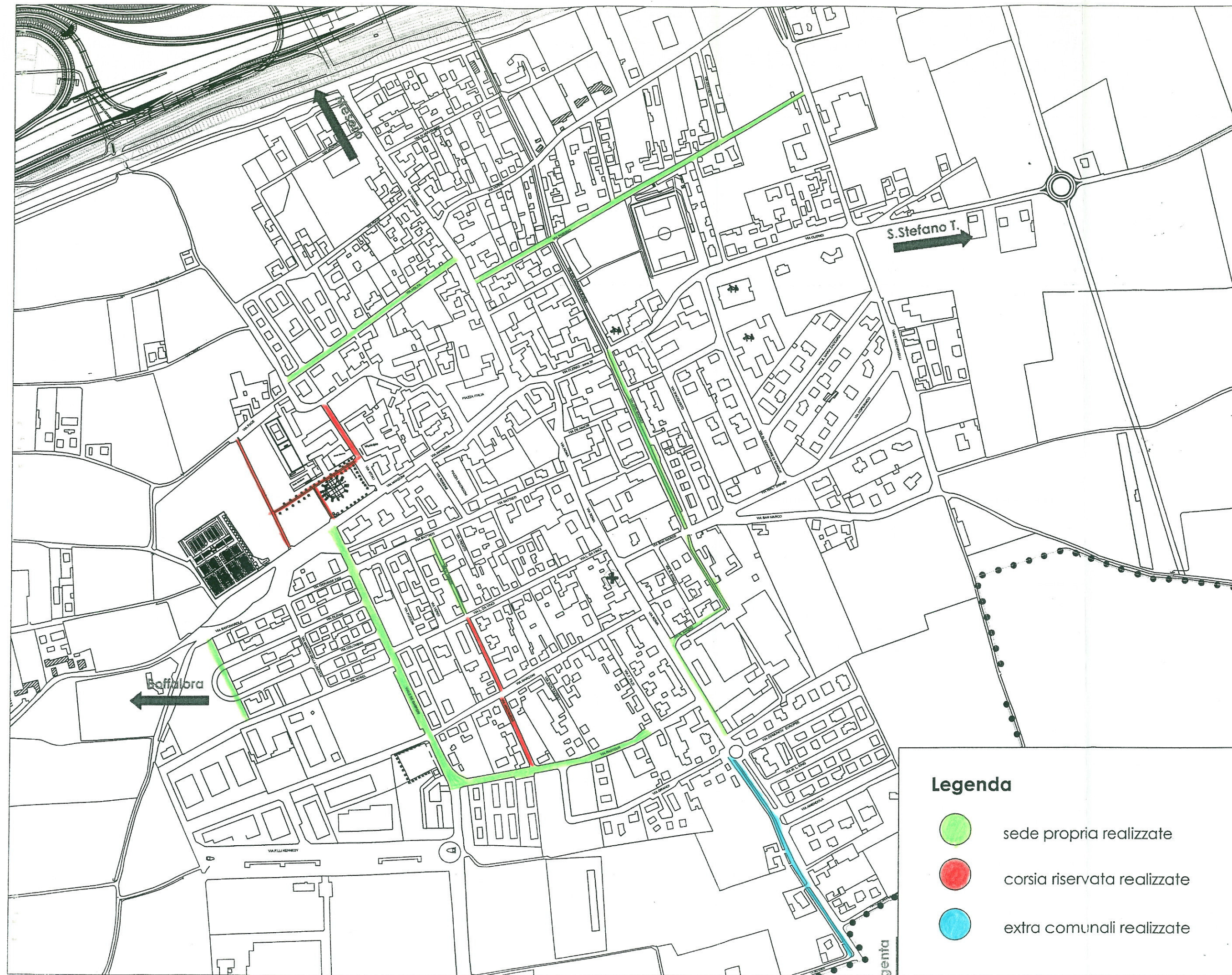
sede propria realizzate



corsia riservata realizzate



extra comunali realizzate





comune di marcallo con
casone
provincia di milano

ufficio tecnico comunale
progettazione interna

oggetto
PIANO DEI PERCORSI
CICLABILI

oggetto tavola
Individuazione piste
ciclabili abitato di
CASONE

orientamento



TAV. 6

data
ottobre 2006

Legenda



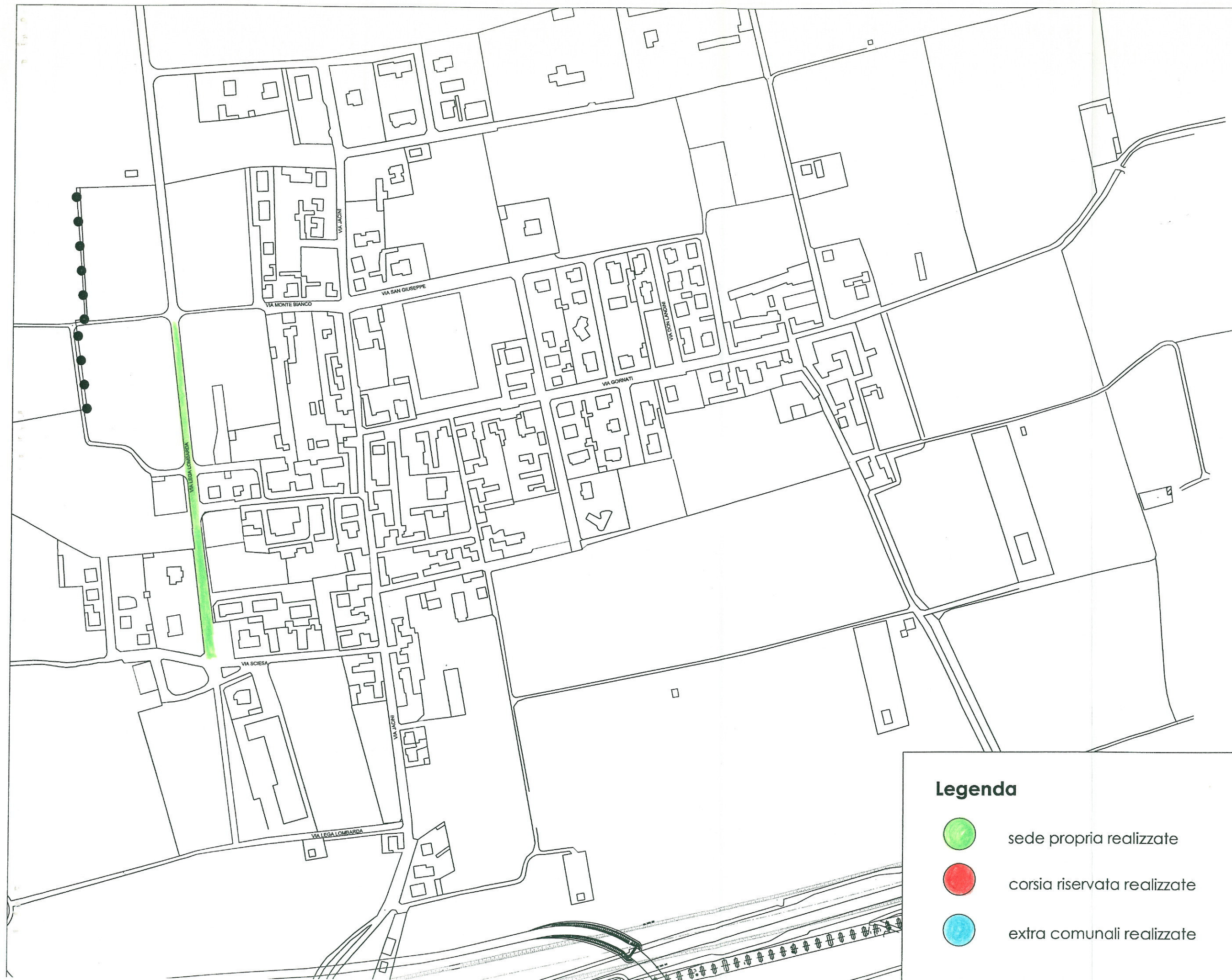
sede propria realizzate



corsia riservata realizzate



extra comunali realizzate





comune di marcallo con
casone
provincia di milano

ufficio tecnico comunale
progettazione interna

oggetto
PIANO DEI PERCORSI
CICLABILI

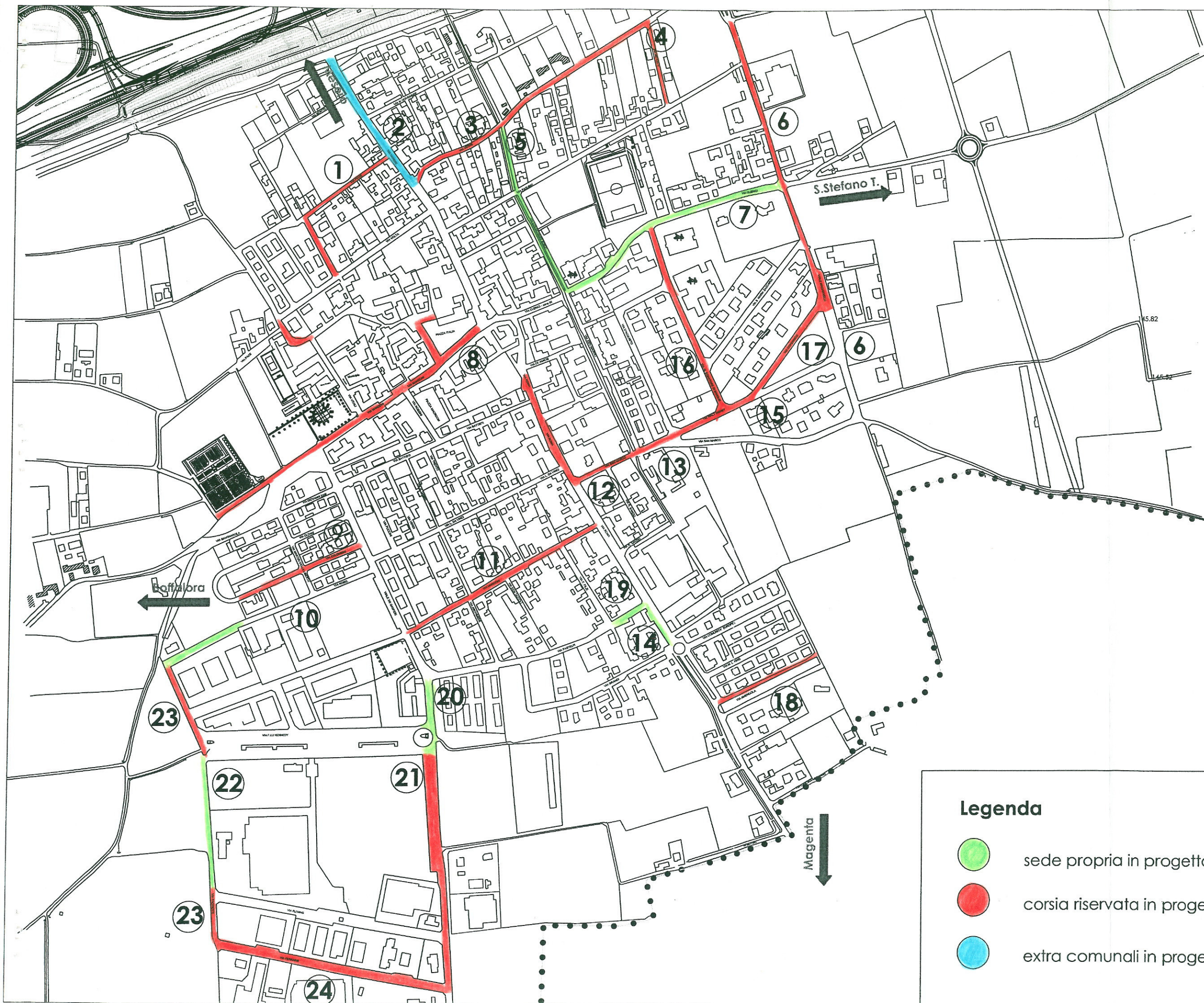
oggetto tavola
Individuazione piste
ciclabili abitato di
MARCALLO

orientamento



TAV. 7

data
ottobre 2006



Legenda

-  sede propria in progetto
-  corsia riservata in progetto
-  extra comunali in progetto



comune di marcallo con
casone,
provincia di milano

ufficio tecnico comunale
progettazione interna

oggetto
PIANO DEI PERCORSI
CICLABILI

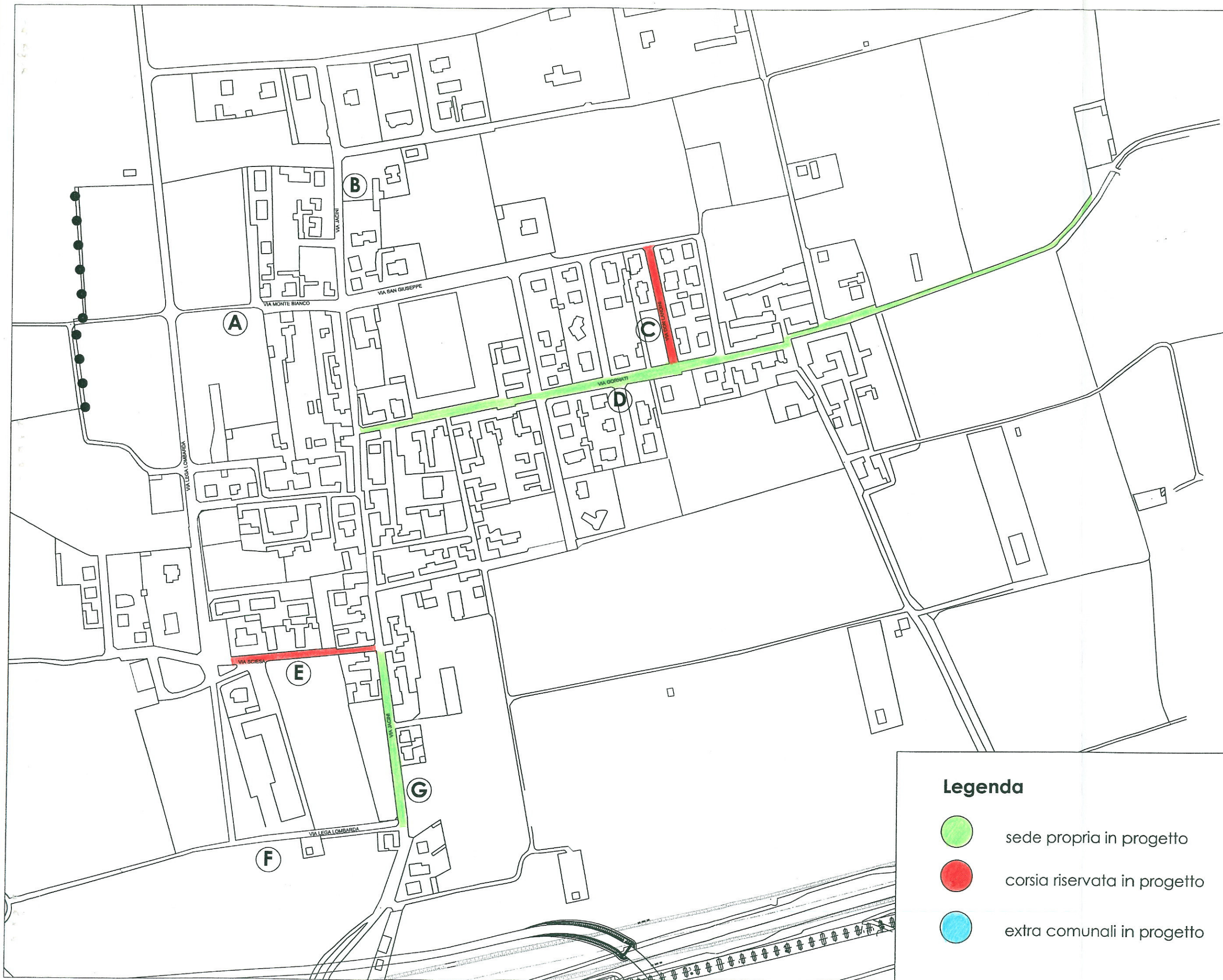
oggetto tavola
Individuazione piste
ciclabili abitato di
CASONE

orientamento



TAV. 8

data
ottobre 2006



Legenda

-  sede propria in progetto
-  corsia riservata in progetto
-  extra comunali in progetto