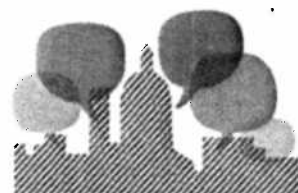




Città di Desio



## BILANCIO PARTECIPATIVO DELLA CITTA' DI DESIO – 2015

### SCHEMA PROGETTO

N° PROGETTO

(campo a cura del  
servizio Partecipazione)

33/5 / 2015

Prot. 46930

#### 1. titolo del progetto

**Che Desio esplorare la città: una segnaletica verticale per la mobilità dolce**

---

#### 2. breve descrizione

*Il progetto proposto prevede di dotare la città di Desio di opportuna segnaletica verticale riservata alla mobilità dolce (ciclabile e pedonale) che, sulla base dei percorsi indicati all'interno del PGTU (tav. 16) ma anche su altri che potrebbero essere ulteriormente individuati, indichi a tutti i potenziali utenti le principali direzioni e mete raggiungibili utilizzando tali percorsi.*

*I luoghi pubblici interessati da questo progetto sono tutte le piste ciclopedonali esistenti e proposte, così come tutte le strade vicinali ed i percorsi, individuati dal PGTU, posti all'interno del tessuto urbano.*

---

3. **descrizione dettagliata del progetto** - (max 2 pagine)

Con deliberazione G. C. n. 187 del 17.07.2014 è stato adottato il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) e dei Piani Particolareggiati dei quartieri San Giorgio e Centro (IST\_10\_12). Tra i capitoli trattati, quello che interessa direttamente il progetto, riguarda la cosiddetta mobilità dolce.

*“La salvaguardia e la valorizzazione della mobilità ciclabile è di fondamentale importanza in relazione soprattutto all’accessibilità ai nuclei urbani e alle brevi distanze tra le diverse funzioni localizzate nel tessuto cittadino (scuole, luoghi di lavoro, impianti sportivi, uffici pubblici, attività commerciali, parchi urbani, ospedale, fermata ferroviaria) e la maggior parte delle abitazioni. [...] i percorsi ciclo-pedonali esistenti sul territorio della città di Desio sono localizzati soprattutto nelle porzioni più esterne della città. [...] Nelle fase propositiva, con riferimento al quadro conoscitivo che rappresenta il punto di partenza, in sinergia con il PGT, sono stati individuati gli interventi volti a ricucire la maglia ciclabile esistente e a garantire il completamento della connessione fra le principali funzioni e le residenze. Occorre infatti garantire un sistema di interconnessione tra i nuclei residenziali, atto a favorire l’utilizzo della bicicletta per gli spostamenti verso alcuni attrattori: scuole, parchi urbani e sovracomunali, fermata ferroviaria, cimitero, luoghi di lavoro, ecc.” (Relazione del PGTU – p. 22)*

*Da quando si evince dalla relazione quindi, va garantita l’interconnessione degli spazi esistenti che sono anche degli attrattori per la potenziale utenza, tra la rete ciclopedonale esterna (maggiormente dotata) e quella interna (pressochè inesistente) al nucleo urbano. E’ di fondamentale importanza, tuttavia, cercare di capire a quale possibile utenza ci si potrebbe rivolgere per favorire l’utilizzo della rete di mobilità dolce.*

*Il Piano di Governo del Territorio recentemente approvato ci restituisce una variegata realtà della composizione sociale dei residenti in città.*

*“L’osservazione, entro un intervallo temporale piuttosto ampio, ossia tra il 1861 e il 2011, del numero di abitanti presenti nel territorio comunale consente di riconoscere una crescita che fino al Secondo dopoguerra si è mantenuta pressochè costante, salvo una lieve riduzione negli anni compresi tra le due Guerre mondiali. Soprattutto a partire dagli Anni cinquanta si assiste ad una crescita senza precedenti che solo nel trentennio tra il 1971 e il 2001 ha mostrato i segni di un temporaneo rallentamento, per poi riprendere impetuoso nell’ultimo decennio. Quest’ultima consistente crescita assume una valenza differente da quella 1951-1971, non risultando più legata ad una crescita altrettanto significativa dell’occupazione a Desio, ma piuttosto ad una capacità di assorbimento del comune (e della provincia) di popolazione che rilocalizza la propria residenza fuori dall’area centrale della regione (Milano e cintura) in contesti con costi degli immobili più contenuti, con buone attrezzature e accessibilità.” (Relazione del PGT – p. 44)*

*“Rispetto alle provenienze dei nuovi iscritti, si osserva che le provenienze da altri Comuni costituiscono il dato maggiore, anche se discontinuo nell’intervallo temporale rilevato (si va da un minimo di 1.029 per il 2002 ad un massimo di 1.638 per il 2008). Anche le nuove iscrizioni per immigrazione dall’estero mostra una progressione di valori relativamente discontinua (133 per il 2002 e 373 per il 2010).” (Relazione del PGT – p. 46).*

*Anche solo dalla lettura di questi brevi estratti si evince come, negli ultimi decenni, Desio abbia acquisito una grande percentuale di nuovi abitanti provenienti da città vicine e dall’estero.*



Questo fatto si pone in stretta relazione con la proposta di segnaletica per la mobilità dolce. Siamo sicuri che questi nuovi desiani conoscano realmente la città in cui hanno deciso di porre la propria residenza?

E' un fatto che, l'utilizzo della bicicletta o il solo passeggiare, grazie anche ai tempi di spostamento più dilatati, sia il mezzo migliore per riconoscere consapevolmente i luoghi che si attraversano. L'auto è un mezzo di locomozione che dal punto di vista percettivo impedisce di cogliere molte di quelle sensazioni che la sola mobilità dolce è in grado di dare.

Stante questi fatti, una corretta cartellonistica verticale, unita ad una capillare diffusione della conoscenza della potenziale rete, diventerebbe una reale alternativa all'uso dell'auto ed un incentivo al muoversi in città a piedi o in bicicletta. In tale modo, aumenterebbe anche il proprio grado di conoscenza, di consapevolezza e e quindi di affezione di questi nuovi cittadini. Certamente un azione che sarà apprezzata anche da chi ha scelto di vivere a Desio da più lungo tempo o da chi a Desio ci è nato, perchè solo passeggiando ci si incontra davvero.

Nella pratica il progetto si articolerebbe nell'individuare innanzitutto tutti gli attrattori utili alla costituzione della rete (monumenti, negozi, parchi, uffici, altre città, località, quartieri, servizi, scuole, associazioni, ecc.).

In secondo luogo, tali attrattori, dovrebbero essere dotati di un qualche segno di riconoscimento verticale visibile (es. Cartelli turistici per i monumenti e i servizi, decalcomanie per le vetrine dei negozi/uffici, amici della rete di mobilità dolce, ecc. che in caso di necessità possano offrire un supporto minimo alle varie tipologie di utenze possibili della rete: bambini, anziani, mamme, ciclisti, runner, semplici cittadini, ecc.).

In terzo luogo, bisognerebbe disporre in luoghi strategici, nodi, bivi, ecc. una segnaletica verticale in grado di guidare l'utente verso gli attrattori sopra individuati, che si potrebbe abbinare ad una preliminare e temporanea segnaletica orizzontale (in attesa di quella definitiva) che potrebbe aiutare l'utente a non "perdersi", la quale potrebbe essere simile a quella segnaletica che, in montagna (come quella curata dal C.A.I.), segnala ai camminatori, attraverso dei colori già predeterminati e dati con della semplice vernice, il sentiero corretto.

Successivamente, in alcuni luoghi ad alta visibilità si potrebbero predisporre delle bacheche in cui si possa fornire una planimetria contenente l'intera offerta della rete della mobilità dolce offerta ai cittadini (come ad esempio fatto dalla città di Seregno)

Infine, a partire dalle scuole, si potrebbe far giungere alle famiglie di Desio, un pieghevole che illustri la rete e le sue potenzialità.

Desio non può attendere ancora che venga costruita tutta la rete ciclopedonale prevista prima di utilizzare la rete di mobilità dolce in parte immaginata e in parte reale.

Quello che si può fare ora però, è di creare quella rete, quella mobilità, quella possibilità alternativa di muoversi, nella "testa" dei desiani. Perchè, già sin d'ora, anche se la rete non è del tutto predisposta, è pur vero che tuttavia, la si può già cominciare ad utilizzare. Solo il frequente utilizzo e la relativa conoscenza della rete potranno dare forza ad una successiva e graduale attrezzabilità della rete stessa.

Questo è un primo passo che si può e si deve fare già oggi.

4. (facoltativo) Stima approssimativa dei costi

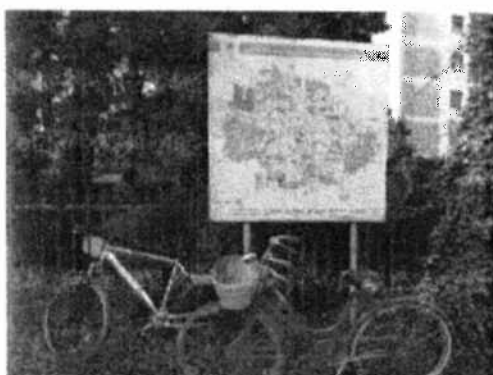
- 5 bacheche di legno con planimetria esplicativa	2000 € cadauna = 10000 €
- 150 cartelli verticali	100 € cadauno = 15000 €
- Stampa decalcomanie e pieghevoli per i cittadini	5000 €
- TOTALE	30000 €

5. (Facoltativo) Foto e documenti aggiuntivi

TIPOLOGIE DI SEGNALETICA VERTICALE



TIPOLOGIE DI BACHECHE SEGNALETICHE



SEREGNO



GERMANIA