

Atti Dirigenziali

Stato: **PUBBLICATO ATTIVO**

Pubblicazione Nr: **1566/2022**

In Pubblicazione: dal **14/3/2022** al **29/3/2022**

Repertorio Generale: **2023/2022** del **14/03/2022**

Protocollo: **42963/2022**

Titolario/Anno/Fascicolo: **2.2/2022/5**

Struttura Organizzativa: AREA
INFRASTRUTTURE

Dirigente: PINOSCHI MARIA
CRISTINA

OGGETTO: **APPROVAZIONE DEL
PIANO INTEGRATO
“CAMBIO - 70 KM DI
SUPER CICLABILI”,
COMPOSTO DA 5
LOTTI FUNZIONALI.
PROPOSTA DI
CANDIDATURA AL
FINANZIAMENTO DEI
“PIANI INTEGRATI –
M5C2 –
INVESTIMENTO 2.2”
NELL’AMBITO DEL
PIANO NAZIONALE DI
RIPRESA E
RESILIENZA, AI SENSI
DELL’ART. 21 DL
152/2021.**

Area Infrastrutture

Decreto Dirigenziale

Raccolta Generale n° 2023 del 14/03/2022

Fasc. n 2.2/2022/5

Oggetto: Approvazione del Piano Integrato “Cambio - 70 Km di super ciclabili”, composto da 5 lotti funzionali. Proposta di candidatura al finanziamento dei “Piani Integrati - M5C2 - Investimento 2.2” nell’ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza, ai sensi dell’art. 21 DL 152/2021.

LA DIRETTRICE DELL'AREA INFRASTRUTTURE

Premesso che:

- con il D.L. 152/2021, art. 21 D.L. 152/2021 sono state assegnate - nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - risorse alle Città metropolitane, in attuazione della linea progettuale «Piani integrati - M5C2 - Investimento 2.2»;
- alla Città metropolitana di Milano sono stati assegnati € 277.292.703;

Considerato che:

- il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) riconosce una forte centralità al tema della sostenibilità negli spostamenti, prevedendo importanti risorse per il rafforzamento della mobilità ciclistica attraverso la previsione di realizzazione, entro il 2026 in base alle tempistiche del PNRR, di piste ciclabili urbane e metropolitane e di greenway (piste ciclabili turistiche);
- il Biciplan "Cambio", formalmente adottato con il decreto sindacale n. 232 del 5.11.2021 e approvato con la delibera di Consiglio metropolitano n. 58 del 29 novembre 2021, si inserisce all'interno della Missione 5 del PNRR, nell'intervento Piani Urbani Integrati;
- la Città metropolitana di Milano intende cogliere questa occasione candidandosi per l'ottenimento di una prima tranche di risorse del PNRR (quantificabile in circa 50 milioni di euro) così da avviare rapidamente una prima parte di interventi previsti dal Biciplan, oltre a quelli già avviati o in corso;

Dato atto che a tal fine la Città metropolitana di Milano si è attivata predisponendo uno schema di accordo di collaborazione con i Comuni metropolitani - approvato con la delibera di Consiglio metropolitano n. 31 del 21 luglio 2021 - cui ha fatto seguito, sempre nel corso del 2021, un accordo specifico con il Comune di Milano “per le attività di collaborazione in vista e nell’ambito dell’attuazione del Biciplan della Città Metropolitana - Cambio per le parti di comune interesse”;

Atteso che:

- data la centralità del ruolo dei Comuni del territorio della Città metropolitana di Milano nell’attuazione del progetto della rete Cambio, è stata avviata una intensa attività di concertazione e di informazione durante i mesi di dicembre 2021/gennaio 2022;
- focus di questi incontri è stato l’illustrazione del Biciplan “Cambio” ai Comuni delle sette zone omogenee dell’Area. Agli incontri hanno partecipato, oltre ai referenti della Città metropolitana, i progettisti incaricati (GVG Engineering, TAU Engineering srl, Stradivarie Architetti Associati, M+ Associati);
- gli incontri hanno avuto un taglio eminentemente pratico, teso a mostrare - anche attraverso la proiezione di tavole - in che modo Cambio si inserirà nel territorio. A questi incontri hanno fatto seguito intensi scambi tra i tecnici di CMM, supportati dai progettisti, e gli uffici tecnici dei Comuni metropolitani;
- alla luce di quanto illustrato durante gli incontri con le amministrazioni locali, delle priorità emerse durante le interlocuzioni e considerate le tempistiche per la candidatura ai fondi del PNRR, in questa prima fase si è proceduto ad individuare 5 linee radiali prioritarie, che costituiscono lotti funzionali, da realizzare in considerazione della strategicità degli interventi e dell’impatto che determineranno nei Comuni interessati e che intervengono su aree urbane per le quali la mediana dell’Indice di vulnerabilità sociale e materiale (IVSM) risulta superiore alla mediana dell’area territoriale;
- per tali interventi si procederà ad un approfondimento del livello di progettazione in coerenza con i criteri definiti dal Ministero per l’ottenimento dei fondi (progetto di fattibilità tecnico-economica);
- gli interventi previsti rispettano il principio del Do Not Significant Harm (DNSH) e contribuiscono alla riduzione di

emissioni di gas serra favorendo il cambio modale dal mezzo privato alla bicicletta;

Evidenziato che “Cambio” ha un orizzonte di lungo periodo e che quindi si prevede di realizzare gli interventi individuati entro il 2035 sulla base delle risorse che si renderanno disponibili nel tempo anche valutando una logica di lotti funzionali (sul modello di quanto presentato nel seguito) da concordare sulla base delle necessità dei territori e di quanto già in programmazione degli enti locali;

Atteso che i 5 lotti funzionali, descritti nell'allegato A, parte integrante del presente provvedimento, sono di seguito indicati:

CUP	Descrizione CUP - Sintetica	Importo
I41B22000560001	Lavori di Realizzazione del Biciplan Metropolitano CAMBIO - Linea 2	€ 1.467.856,00
I41B22000550001	Lavori di Realizzazione del Biciplan Metropolitano CAMBIO - Linea 5	€ 14.100.000,00
I31B22000910001	Lavori di Realizzazione del Biciplan Metropolitano CAMBIO - Linea 7	€ 13.450.000,00
I91B22000690001	Lavori di Realizzazione del Biciplan Metropolitano CAMBIO - Linea 12	€ 10.500.000,00
I31B22000900001	Lavori di Realizzazione del Biciplan Metropolitano CAMBIO - Linea 15	€ 10.550.000,00
	Totale Piano Integrato	€ 50.067.856,00

Dato atto che i Comuni interessati dai suddetti 5 lotti funzionali hanno approvato lo schema di accordo per l'attuazione del Biciplan "Cambio", impegnandosi ad attuarlo in maniera congiunta e a condividere la redazione dei progetti da sottoporre al finanziamento PNRR, come da estremi delle Deliberazioni di Giunta indicate nell'Allegato B, parte integrante del presente provvedimento;

Dato atto che con decreto sindacale 32 del 22/02/22 è stata conferita la funzione di Vice Direttore Generale alla dr.ssa Maria Cristina Pinoschi, che, per l'effetto, assume la Direzione del Progetto Programmi di finanziamento europei, come stabilito dall'art. 2 del Quadro regolamentare, allegato “C” alla revisione 2022 della macrostruttura organizzativa;

Considerato che il Piano Integrato "Cambio - 70 Km di superciclabili", composto dai cinque lotti funzionali descritti, si va ad aggiungere agli altri Piani Integrati della Città metropolitana di Milano "COME IN - Spazi di INclusione per le COMunità Metropolitane" e "SPUGNA" per le soluzioni di drenaggio urbano sostenibile, così come al Piano Integrato del Comune di Milano M.I.C.A (Milano Inclusiva e Accessibile);

Richiamata la Legge n. 190/2012 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione" e ss. m. i. e, dato atto che sono stati assolti i relativi adempimenti, così come recepiti nel vigente Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza per la Città metropolitana di Milano (PTPCT2021-2023);

Richiamati:

- gli atti di programmazione finanziaria dell'Ente (DUP e Bilancio di previsione), di gestione (PEG), il Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza (PTPCT), il codice di comportamento dell'Ente;
- il vigente regolamento dell'ente sul sistema dei controlli interni, in particolare, le previsioni sul controllo preventivo di regolarità affidato ai dirigenti;

Dato atto che il presente procedimento, con riferimento all'Area funzionale di appartenenza, ai sensi dell'art. 5 del vigente PTPCT, approvato con Decreto del Sindaco Metropolitano R.G. n. 70/2021 del 29/03/2021, non è classificato a rischio e che sono stati effettuati i controlli previsti dal vigente Regolamento sul Sistema dei controlli interni, rispettato quanto previsto dal Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza della Città metropolitana di Milano, con particolare riguardo alle misure di gestione del rischio previste con riferimento alla tipologia del processo di cui trattasi, e che si è provveduto ad osservare quanto previsto dalle Direttive interne;

Dato atto che:

- si attesta l'osservanza di astensione in conformità a quanto previsto dagli artt. 5 e 6 del codice di comportamento della Città metropolitana di Milano;
- il Responsabile dell'Istruttoria e il Responsabile Unico del Procedimento, ai sensi dell'art. 31 del D.Lgs n. 50/2016 e dell'art. 272 del DPR n. 207/2010, è il Direttore dell'Area Infrastrutture Dott.ssa Maria Cristina Pinoschi;

Visti:

- il vigente Regolamento di contabilità;
- il D.Lgs. n. 267/2000: "Testo unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali", in tema di funzioni e responsabilità della dirigenza - art. 107;
- lo Statuto della Città metropolitana di Milano, il Regolamento sull'ordinamento degli uffici e dei servizi, il Codice di comportamento dell'Ente e il Codice Etico in attuazione presso l'Ente;

Nell'esprimere la regolarità tecnica del provvedimento ai sensi dell'art. 147 bis del D. lgs. 267/2000 (Controllo di Regolarità amministrativa e contabile);

DECRETA

Per le ragioni indicate in premessa, che si richiamano integralmente:

1. di approvare il Piano Integrato "Cambio - 70 Km di superciclabili" composto da 5 lotti funzionali, come da documento Allegato A, parte contestuale e integrante del presente provvedimento, all'interno dei "Piani Integrati - M5C2 - Investimento 2.2" nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza, ai sensi dell'art. 21 DL 152/2021;

2. di dare atto che i Comuni interessati dai suddetti 5 lotti funzionali hanno approvato lo schema di accordo per l'attuazione del Biciplan "Cambio", impegnandosi ad attuarlo in maniera congiunta e a condividere la redazione dei progetti da sottoporre al finanziamento PNRR, come da estremi delle Deliberazioni di Giunta indicate nell'Allegato B, parte integrante del presente provvedimento;

4. di proporre la candidatura del Piano integrato "Cambio - 70 km di superciclabili" al finanziamento dei "Piani Integrati - M5C2 - Investimento 2.2" nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza, ai sensi dell'art. 21 DL 152/2021;

5. di dare atto che, nell'ambito dell'importo di € 277.292.703 assegnato alla Città metropolitana di Milano con D.L. 152/2021, il Piano Integrato "Cambio - 70 km di superciclabili" ha un valore complessivo di € 50.067.856,00;

6. di dare atto che l'atto:

- non è classificato a rischio ai sensi dell'art. 5 PTPCT approvato con Decreto del Sindaco Metropolitano R.G. n. 70/2021 del 29/03/2021;
- rispetta gli obblighi e gli adempimenti in materia di protezione dei dati personali;
- verrà pubblicato in amministrazione Trasparente ai sensi dell'art. 23 comma 1 del D.Lgs 33/2013, come modificato dal D.Lgs. 97/2016.

Il presente provvedimento sarà pubblicato all'Albo Pretorio On-Line nei termini di legge.

**La Direttrice dell'Area Infrastrutture
Dott.ssa Maria Cristina Pinoschi**

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del T.U. 445/2000 e del D.Lgs 82/2005 e rispettive norme collegate

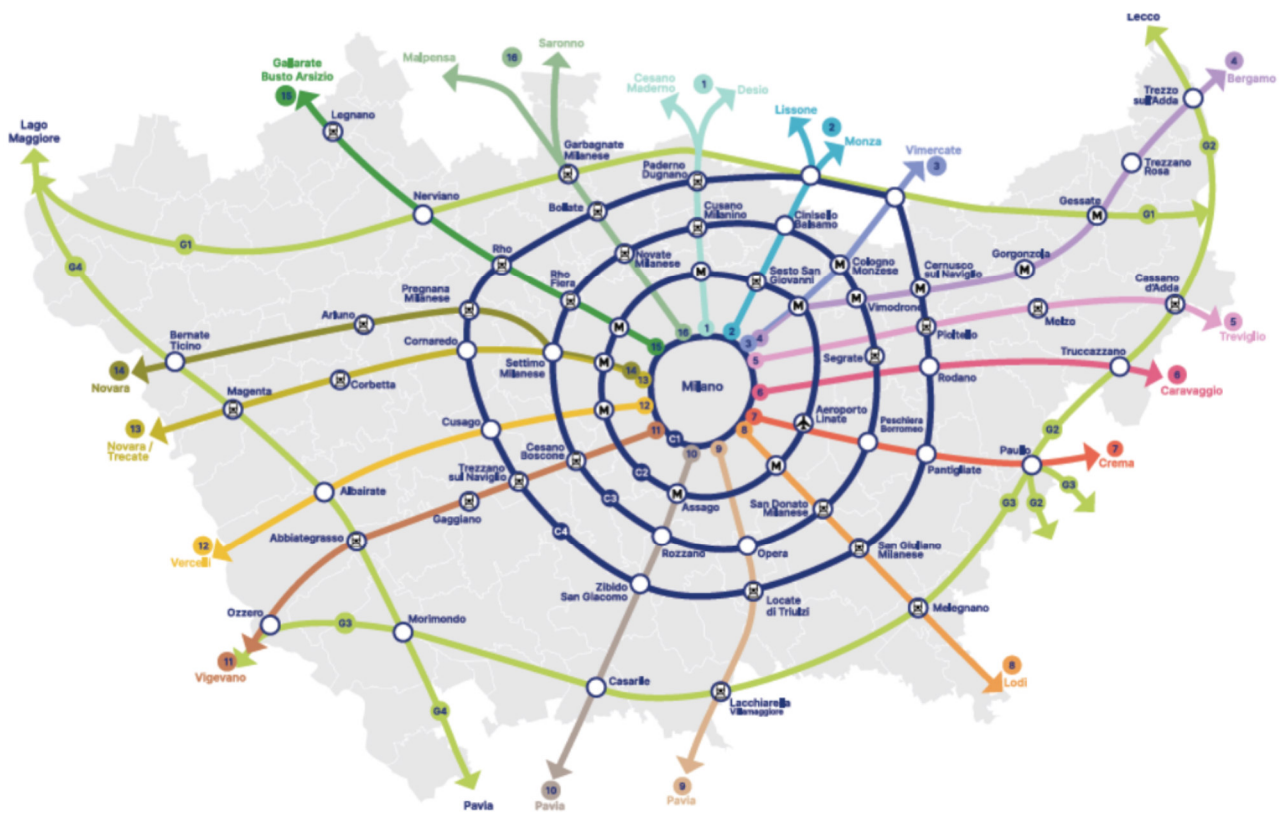
Allegato B

Estremi delle delibere con cui i Comuni interessati dalle Linee n. 2, 5, 7,12 e 15 hanno approvato lo schema di accordo per l'attuazione congiunta del Biciplan:

- 1 Sesto San Giovanni, delibera di Giunta n. 29 del 22 febbraio 2022;
- 2 Cinisello Balsamo, delibera di Giunta n. 32 del 24 febbraio 2022;
- 3 Bresso, delibera di Giunta n. 35 del 10 marzo 2022;
- 4 Segrate, delibera di Giunta n. 10 del 3 febbraio 2022;
- 5 Pioltello, delibera di Giunta n. 191 del 30 dicembre 2021;
- 6 Vignate, delibera di Giunta n. 5 del 17 gennaio 2022;
- 7 Melzo, delibera di Giunta n. 15 del 3 febbraio 2022;
- 8 Pozzuolo Martesana, delibera di Giunta n. 1 del 13 gennaio 2022;
- 9 Cassano D'Adda, delibera di Giunta n. 192 del 30 dicembre 2021;
- 10 Cernusco sul Naviglio, delibera di Giunta n. 14 del 24 gennaio 2022,
- 11 Mediglia, delibera di Giunta n. 186 del 30 dicembre 2021;
- 12 Pantigliate, delibera di Giunta n. 4 del 14 gennaio 2022;
- 13 Tribiano, delibera di Giunta del 27 gennaio 2022;
- 14 Paullo, delibera n. 4 del 3 gennaio 2022;
- 15 Colturano, delibera n. 3 del 21 gennaio 2022;
- 16 Cesano Boscone, delibera n. 15 del 10 febbraio 2022;
- 17 Cusago, delibera n. 11 del 7 febbraio 2022;
- 18 Cisliano, delibera n. 22 del 3 marzo 2022;
- 19 Albairate, delibera n. 19 del 16 febbraio 2022;
- 20 Abbiategrasso, delibera n. 25 del 10 febbraio 2022,
- 21 Pero, delibera di Giunta n. 11 del 1° febbraio 2022;
- 22 Rho, delibera di Giunta n. 19 del 15 febbraio 2022;
- 23 Pogliano Milanese, delibera di Giunta n. 8 del 14 febbraio 2022;
- 24 Lainate, delibera di Giunta n. 17 del 7 febbraio 2022;
- 25 Nerviano, delibera di Giunta n. 18 del 1° febbraio 2022;
- 26 Parabiago, delibera di Giunta n. 16 del 31 gennaio 2022;
- 27 San Vittore Olona, delibera di Giunta n. 5 dell'8 febbraio 2022;
- 28 Canegrate, delibera di Giunta n. 18 del 2 febbraio 2022;
- 29 Legnano, delibera di Giunta n. 13 del 25 gennaio 2022;

CAMBIO: il biciplan della Città metropolitana

Individuazione delle linee prioritarie da candidare per l'ottenimento dei fondi PNRR nell'ambito del documento strategico "Cambio", da completarsi integralmente entro il 2035.



La Direttrice
Area Infrastrutture
Maria Cristina Pinoschi

Milano, Marzo 2022

1. “Cambio”: un tessuto smart e ambientalmente sostenibile

Il 29 novembre 2021, il Consiglio metropolitano ha approvato il progetto di biciplan denominato “Cambio” e le prime linee progettuali. Si tratta di un progetto di sistema che vede nella ciclabilità un volano di sviluppo che integra la tutela ambientale, la sicurezza, lo sviluppo economico e il benessere generale. “Cambio” identifica corridoi super-ciclabili a livello metropolitano e li integra con le ciclabili comunali, per facilitarne l’uso. Obiettivo di medio e lungo termine è quello di aumentare la quantità di spostamenti in bicicletta e raggiungere almeno il 20% dei totali e il 10% di quelli intercomunali.

Nel dettaglio, sono previste 24 linee ciclabili per un totale di circa 750 km di infrastruttura: **4 linee circolari** che si sviluppano in maniera concentrica a partire dal comune di Milano e **16 linee radiali** di penetrazione al capoluogo. “Cambio” individua inoltre **4 greenway**, linee super veloci che attraversano il territorio da nord a sud e da est a ovest. “Cambio”, inoltre, prevede che l’80% dei servizi di interesse (scuole, imprese, ospedali, interscambi con il TPL) si trovi entro 1km da almeno una linea, in modo da offrire una copertura territoriale estesa.

Le super-ciclabili della rete “Cambio” saranno dotate di **fibra ottica per soluzioni smart** anche attraverso l’uso di alcune tra le applicazioni più innovative che questa infrastruttura consente, dall’**illuminazione a basso impatto** (di notte si illuminano al passaggio dei ciclisti e di giorno si ricaricano) alle **informazioni in tempo reale** (grazie a display posti lungo i percorsi). Sono previsti inoltre parcheggi e stazioni dedicate alle bici lungo i percorsi.

Inoltre, si prevede di utilizzare **materiali ad alte prestazioni tecniche e ambientalmente sostenibili** come asfalti costituiti al **100% da materiale riciclato** e **calcestruzzi drenanti** che minimizzano l’impatto sulla permeabilità dei suoli interessati. Infine i tracciati sono stati sviluppati prestando particolare attenzione al consumo di suolo intervenendo in particolare su aree già urbanizzate

2. Descrizione delle linee radiali individuate

Premesso che gli incarichi affidati ai progettisti riguardano lo studio di fattibilità di tutto il piano biciplan, nel seguito si dettagliano le 5 linee radiali per le quali si procederà ad un approfondimento progettuale (**progetto di fattibilità tecnico-economica**).

Va ricordato che l'assegnazione di risorse del PNRR alle città metropolitane è finalizzata a favorire una migliore inclusione sociale, riducendo l'emarginazione e le situazioni di degrado e vulnerabilità. Per questo sono stati individuati i tracciati che intervengono su aree urbane per le quali la mediana dell'Indice di vulnerabilità sociale e materiale (IVSM) risulta superiore alla mediana dell'area territoriale.

Gli interventi previsti rispettano il principio del *Do Not Significant Harm* (DNSH) in base al quale gli interventi previsti dai PNRR nazionali non devono arrecare nessun danno significativo all'ambiente: questo principio è fondamentale per accedere ai finanziamenti.

L'intervento contribuisce alla riduzione di emissioni di gas serra favorendo il cambio modale dal mezzo privato alla bicicletta. **L'uso della bicicletta** è, comunque, **maggiormente inclusivo** perché anche le persone meno abbienti ne possono possedere più di una.

Di seguito vengono indicate le 5 linee radiali individuate.

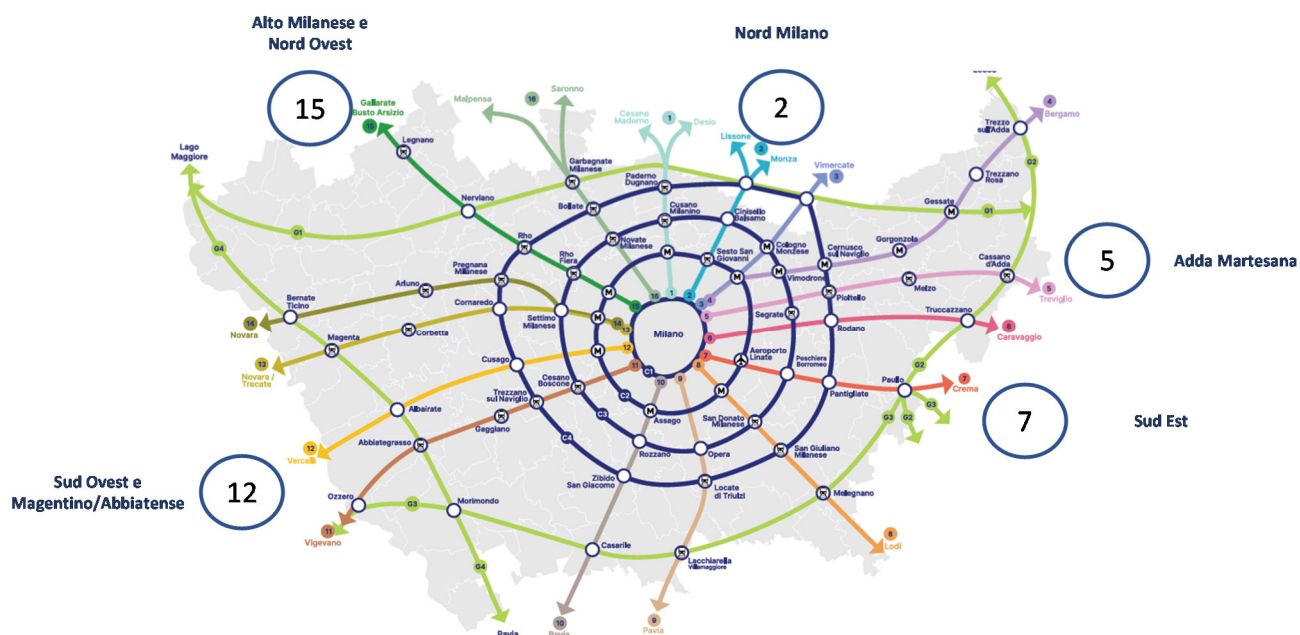


Figura 1 - radiali individuate

LINEA 2

Zone omogenea interessata: 7 NORD MILANO

Sintesi del tracciato (4 km): uscendo da Viale Sarca in Milano, la linea 2 percorre su entrambi i lati Viale Fulvio Testi, riqualificando, mettendo in sicurezza e rendendo bidirezionali i tracciati esistenti nei Comuni di **Sesto San Giovanni** e **Cinisello Balsamo** fino all'altezza della nuova passerella a scavalco della Crocetta. Da quel punto l'itinerario, ancora in fase di definizione, arriva sull'asse di Viale Gramsci/Viale Valtellina, puntando quindi verso Monza attraverso il **nodo di Bettola**.

Progettista: Stradivarie Architetti Associati

<i>Territori comunali interessati dal tracciato</i>	
Comune	Indice IVSM
Milano	98,9
Sesto San Giovanni	98,6
Cinisello Balsamo	98,9
Bresso	98,8
MEDIANA	98,8

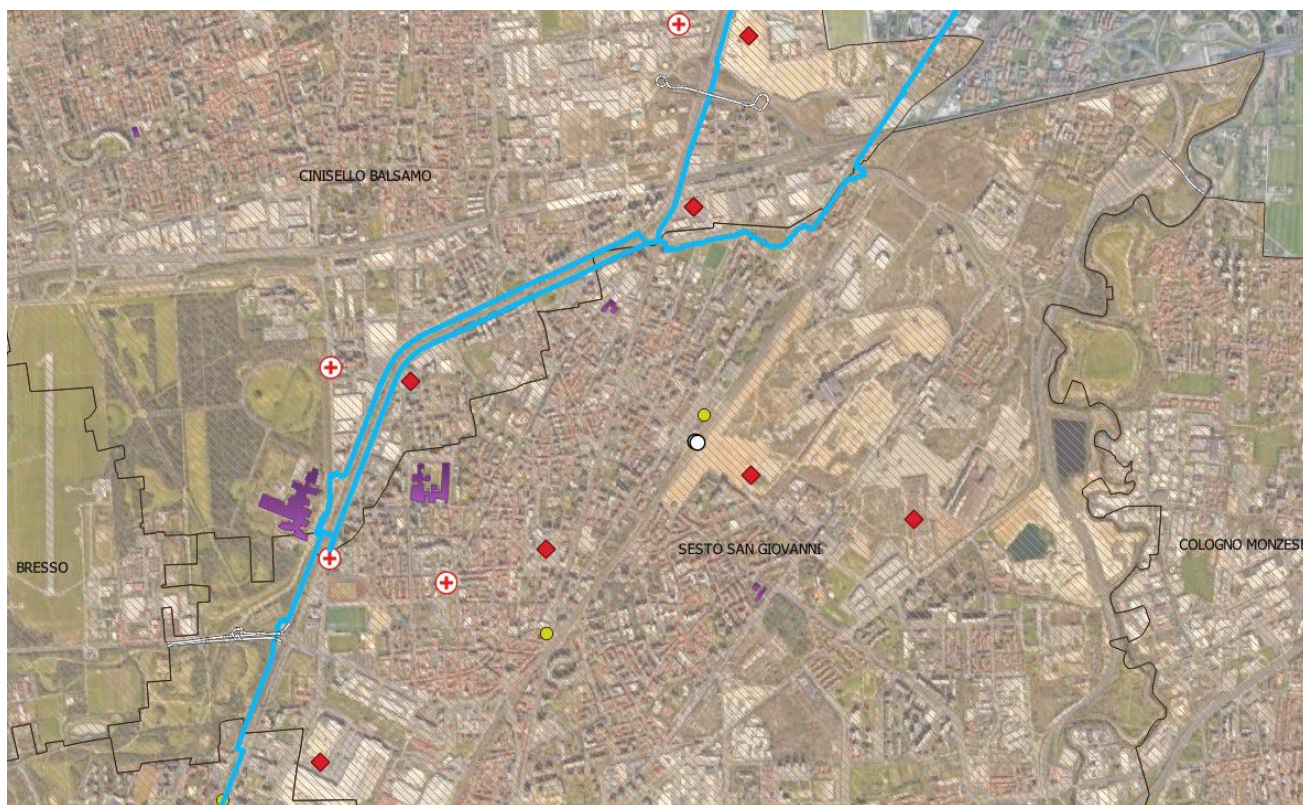


Figura 2 - tracciato individuato per la radiale 2

Nell'ambito degli interventi finalizzati a sviluppare la rete di supporto ai percorsi principali individuati dal biciplan, si prevede la realizzazione di alcune tratte finalizzate al completamento della maglia ciclabile locale in grado di generare benefici determinanti una maggiore integrazione sul territorio. In particolare, si prevede la **riqualificazione della pista ciclabile** lungo via Clerici nel comune di **Bresso** in collegamento alla linea radiale 2.



Figura 3 - Tratto da riqualificare nel comune di Bresso

LINEA 5

Zone omogenea interessata: 5 ADDA MARTESANA

Sintesi del tracciato (23 km): nel suo tratto iniziale tocca la stazione di Lambrate, quindi si prosegue **dal confine** con il comune di Milano sulla via Cassanese entrando nel comune di **Segrate**, utilizza la passerella presente prima della rotonda con via Redeciesio e prosegue il percorso sul lato opposto quindi entra in **Pioltello**. Nel comune di **Vignate**, dall'incrocio con la SP 13 Cerca, il tracciato prosegue su via Quattro vie in **Melzo** quindi prosegue su via Aldo Moro, affianca la rete ferroviaria quindi entra nel comune di **Pozzuolo Martesana**, prosegue in affiancamento alla ferrovia quindi raggiunge via Sant'Anna Cascina Carmela, prosegue su via XXV aprile quindi entra in **Cassano d'Adda**, prosegue sulla SP 104 e termina presso la stazione.

Progettista: M+ Associati

<i>Territori comunali interessati dal tracciato</i>	
Comune	Indice IVSM
Milano	98,9
Segrate	98,4
Pioltello	100,1
Cernusco sul Naviglio	96,0
Vignate	96,4
Melzo	96,9
Pozzuolo Martesana	96,1
Cassano d'Adda	97,2
MEDIANA	97,1

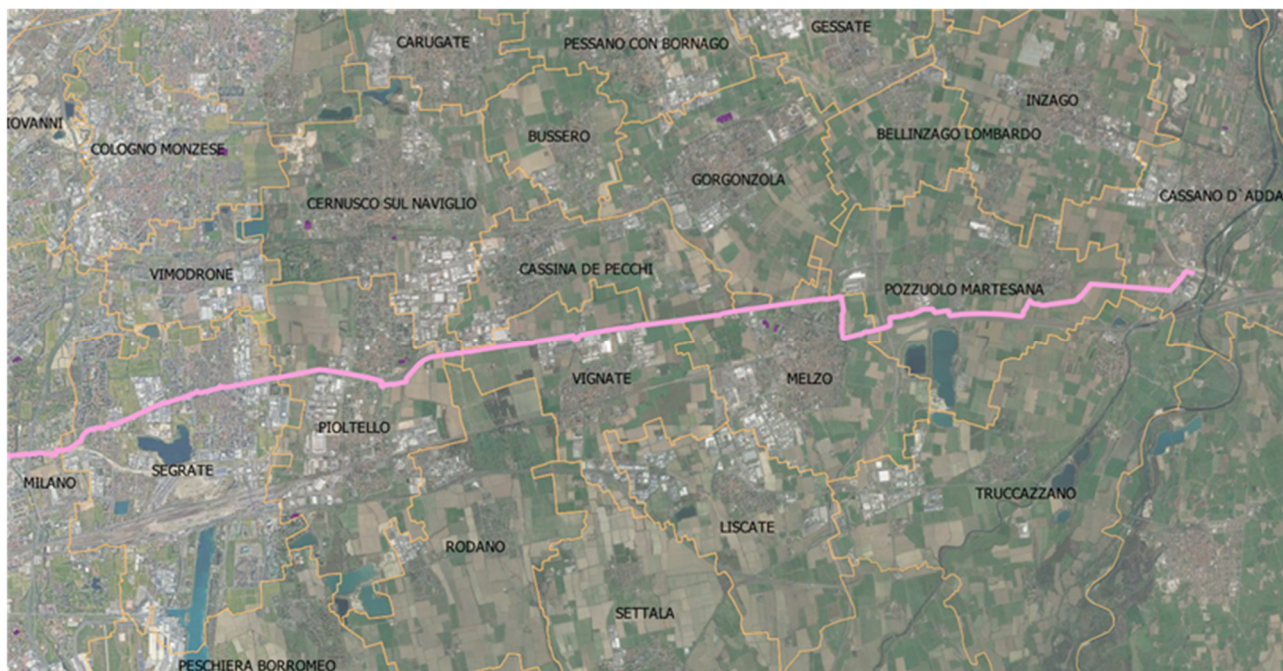


Figura 4 - tracciato individuato per la radiale 5

LINEA 7

Zone omogenea interessata: 4 SUD EST

Sintesi del tracciato (17 km): il percorso si sviluppa a partire **dal confine** con il comune di Milano all'altezza di **Ponte Lambro (MI)**, prosegue in direzione **Peschiera Borromeo** (passaggio a sud dell'idroscalo), prosegue lungo via primo maggio, percorre via Aldo Moro quindi via XXV aprile, via 2 giugno, si entra nella frazione di **Bettolino (Mediglia)**, quindi si prosegue per **Pantigliate** su via Cristoforo Colombo lungo un percorso ciclopeditonale in conglomerato bituminoso e lungo via Milano ove non esiste ciclabile. Raggiunta la rotatoria con la SP415 e la vecchia Paullese, ci si affianca a quest'ultima sul lato sud, che presenta un minore edificato e meno intersezioni. In corrispondenza del distributore Eni, si prosegue nell'area verde circostante con breve tratta sulla SP39 e realizzazione dell'attraversamento; il percorso quindi prosegue lungo la vecchia Paullese, nel territorio di **Mediglia**, fino alla rotatoria tra via Milano, Edison, Aldo Moro (previsione di un peduncolo verso **Tribiano** da nord su ciclabile esistente e verso Paullo lungo via Buonarroti). La ciclabile prosegue lungo via Aldo Moro e si sviluppa lungo il perimetro nord dell'abitato di **Paullo** con possibile estensione verso il cremasco – lodigiano.

Progettista: GVG Engineering

<i>Territori comunali interessati dal tracciato</i>	
Comune	Indice IVSM
Milano	98,9
Peschiera Borromeo	97,0
Mediglia	97,5
Pantigliate	97,1
Tribiano (creazione connessione alla radiale)	97,1
Paullo	97,7
Colturano	97,7
MEDIANA	97,5

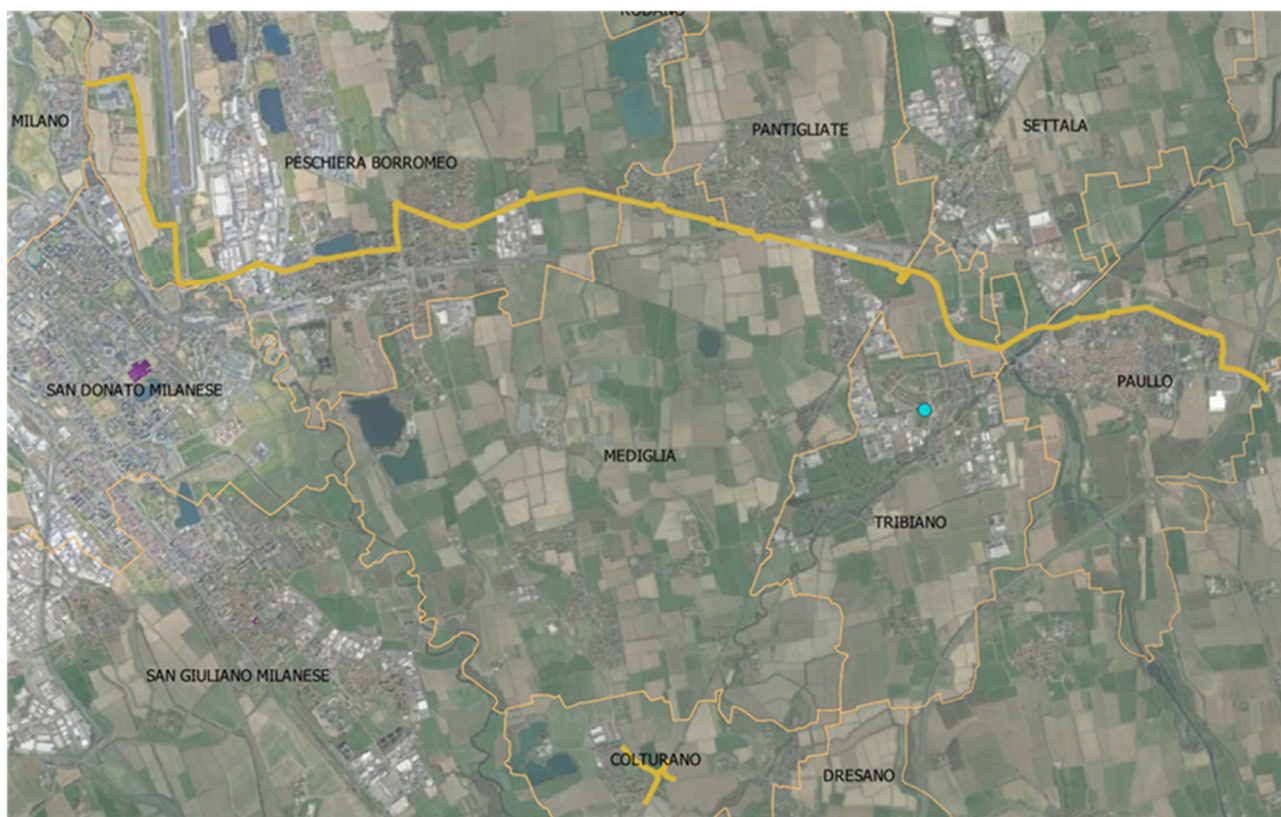


Figura 5 - tracciato individuato per la radiale 7

Nell'ambito degli interventi finalizzati a sviluppare la rete di supporto ai percorsi principali individuati dal biciplan, si prevede la realizzazione di alcune tratte finalizzate al completamento della maglia ciclabile locale in grado di generare benefici determinanti una maggiore integrazione sul territorio. In particolare:

- riqualificazione con realizzazione di due “tronconi” di piste ciclabile in corrispondenza della rotonda tra la SP 159 e la SP39 nel territorio di **Colturano** (tronco iniziale sulla SP159 dalla rotatoria e tratta sulla SP 39 dalla rotonda fino alla parrocchiale Sant'Antonino);
- riqualificazione del collegamento **Mediglia – Colturano**.

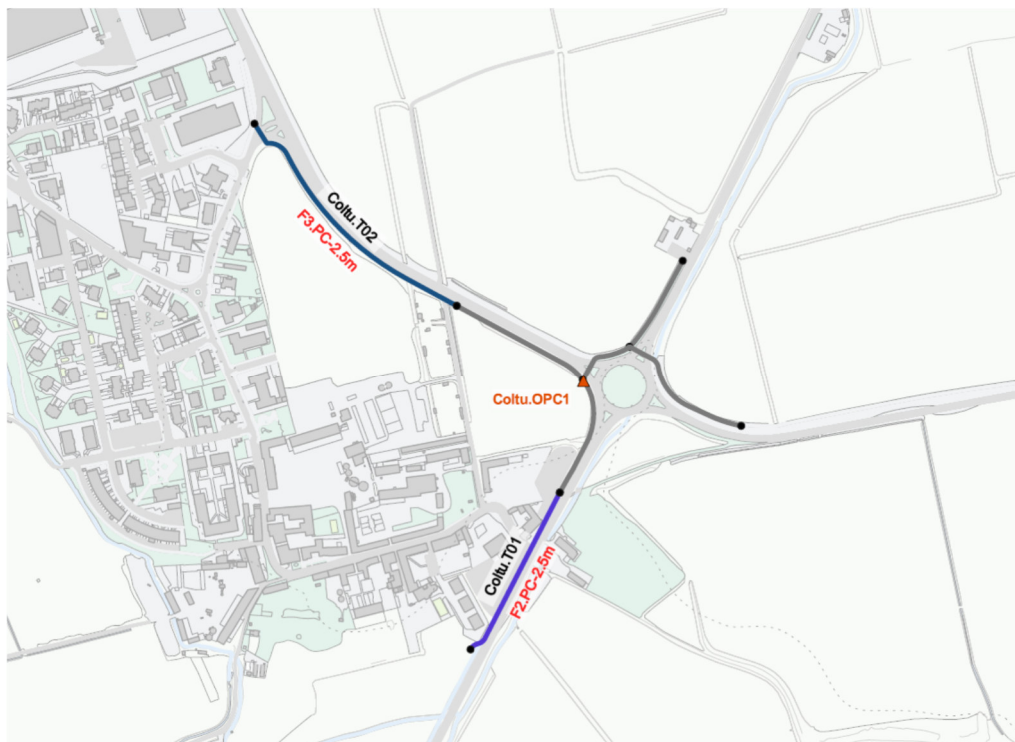


Figura 6 - previsione intervento a Colturano

LINEA 12

Zone omogenea interessata: 3 SUD OVEST - 2 MAGENTINO e ABBIATENSE

Sintesi del tracciato (13 km): il percorso si sviluppa a partire **dal confine** con il comune di Milano, prosegue nel comune di **Cesano Boscone** (il punto definitivo verrà individuato in collaborazione con il Comune e in considerazione delle progettualità previste nell'area e dei vincoli infrastrutturali già presenti) prosegue lungo via Ferruccio Parri, sotto-attraversa la A50, prosegue in parallelo a via **Cusago** utilizzando i percorsi ciclabili esistenti, continua il suo sviluppo lungo la SP114 toccando i territori di **Cislano** ed **Albairate**, entra nel comune di **Abbiategrasso** lungo la SS 526 in direzione ovest.

Progettista: TAU Engineering srl

<i>Territori comunali interessati dal tracciato</i>	
Comune	Indice IVSM
Milano	98,9
Cesano Boscone	99,0
Cusago	96,0
Cislano	96,2
Albairate	96,9
Abbiategrasso	97,9
MEDIANA	97,4

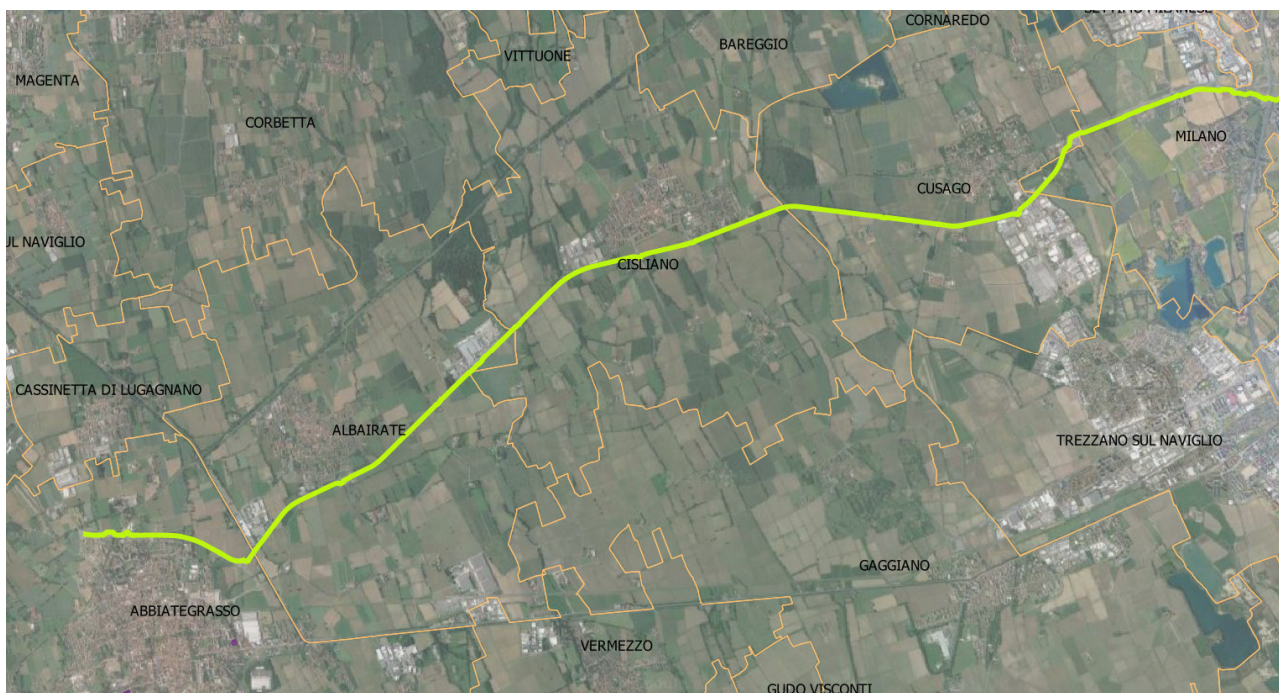


Figura 7 - tracciato individuato per la radiale 12

LINEA 15

Zone omogenea interessata: 6 NORD OVEST - 7 ALTO MILANESE

Sintesi del tracciato (22 km): il percorso comincia a partire **dal confine** con il comune di Milano, si sviluppa seguendo a **Pero** e **Rho** gli itinerari già esistenti dell'area Fiera, supera la tangenziale ovest e proseguendo su Corso Europa a **Rho** continua il suo sviluppo sulla SS del Sempione a **Pogliano Milanese** e **Nerviano**, per raggiungere il canale Villoresi, seguire la sua alzaia per un breve tratto e proseguire su via Unione a **Parabiago**. Nel territorio di **San Vittore Olona** l'itinerario segue il percorso lungo il fiume Olona per arrivare a **Legnano**, dove raccoglie la Linea 1 della Bicipolitana di Legnano.

Progettista: *Stradivarie Architetti Associati*

<i>Territori comunali interessati dal tracciato</i>	
Comune	Indice IVSM
Milano	98,9
Pero	97,2
Rho	97,6
Pogliano Milanese	96,3
Lainate	96,3
Nerviano	96,8
Parabiago	96,7
Canegrate	97,2
San Vittore Olona	97,5
Legnano	97,5
MEDIANA	97,2

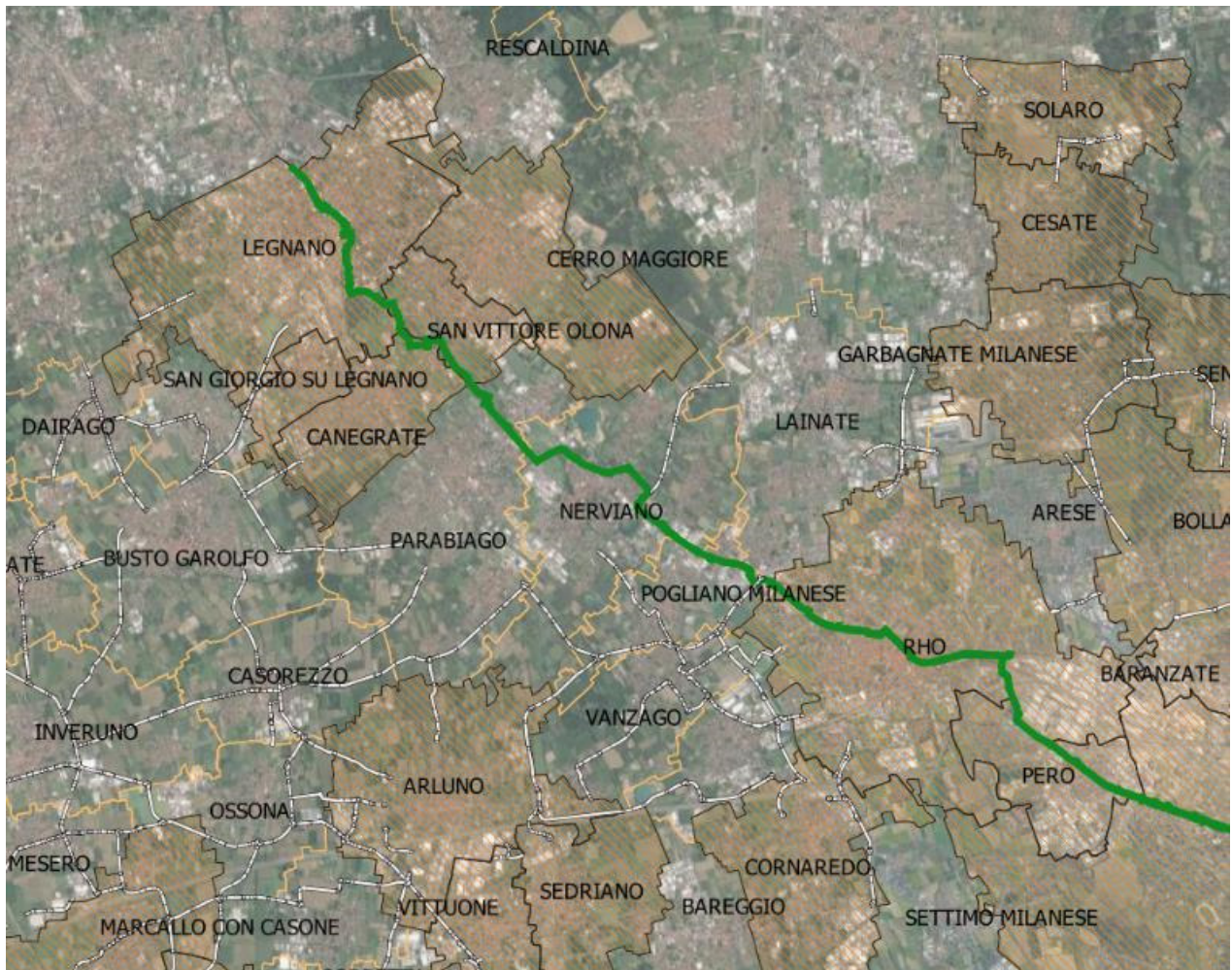


Figura 8 - tracciato di massima radiale 15