

# Valutazioni di fattibilità



## 7.1 Generalità

Le analisi quantitative a seguito descritte sono finalizzate a rispondere ad una serie di questioni di carattere sia progettuale che pianificatorio. Nelle prime rientra la verifica della corretta identificazione della rete portante: si tratta in particolare di capire se tale rete, individuata con criteri essenzialmente topologici, riesce a coprire le più importanti 'linee di desiderio', secondo tracciati il più possibile coerenti con queste ultime. Nelle seconde rientra in primo luogo la stima della domanda ciclistica che è ragionevole ipotizzare di conquistare con la realizzazione del Piano. La rete MiBici è infatti destinata a soddisfare, tra gli altri, gli spostamenti che si sviluppano nel breve raggio a scala sovralocale, nella convinzione che tale tipologia di relazioni, raramente considerata nelle politiche degli enti locali, rappresenti in effetti una componente di domanda potenzialmente significativa. In secondo luogo occorre capire se le dimensioni di tale segmento di domanda siano tali da giustificare una politica specificatamente rivolta ad un suo trasferimento sulla modalità ciclistica, e quali siano le corrette dimensioni delle risorse da impegnare in tale politica. Una terza

questione riguarda poi l'individuazione di una scala di priorità di intervento, necessaria al fine di orientare le attività attuative del Piano. Queste dovrebbero infatti preferibilmente concentrarsi, allo scopo di massimizzare l'efficacia della spesa, sulla realizzazione dei corridoi a maggiore domanda.

I viaggi sovralocali sono stati associati a quelli interzonal della matrice regionale. Questi ultimi sono in pratica coincidenti con quelli sovracomunali a meno dei viaggi interni a Milano, Rho, Legnano, Monza e Sesto S.Giovanni. Questi comuni sono infatti stati suddivisi nella matrice regionale in sottozone. In tal caso sono stati presi in considerazione anche i viaggi scambiati tra le sottozone interne ai cinque comuni.

Fig. 1 Azzonamento della provincia di Milano per l'analisi della domanda



## 7.2 Metodologia di stima della domanda potenziale

La domanda potenziale è stata stimata sulla base delle informazioni contenute nella matrice origine/destinazione stimata dalla Regione Lombardia nel 2001. Da tale matrice sono stati estratti i viaggi sovralocali (vedi figura 2.1) effettuati in provincia di Milano su distanze inferiori ai 15 km con i seguenti modi di trasporto:

- bici
  - bici + interscambio con la ferrovia/metro
  - trasporto pubblico locale (TPL)
  - TPL + interscambio con la ferrovia/metro
  - auto o moto
  - auto o moto + interscambio con la ferrovia/metro
- Si sottolinea come si tratti di spostamenti giornalieri di sola andata. Il numero complessivo di viaggi/giorno è pertanto doppio di quello degli spostamenti. La domanda potenzialmente attraibile è naturalmente solo una quota dell'utenza che attualmente utilizza i modi meccanizzati. Tale quota inoltre va fatta variare in funzione della distanza dello spostamento, per tener conto della disutilità crescente della bicicletta con la distanza (non sono purtroppo disponibili informazioni

su altre caratteristiche dell'utenza pur teoricamente significative al fine di spiegare le propensioni all'uso della bicicletta). Operativamente si è in primo luogo assunta l'ipotesi-obiettivo di attrarre all'uso della bicicletta una quota di domanda paragonabile a quella rilevabile in contesti più avanzati sotto l'aspetto della ciclabilità. Tale quota è stata posta pari al 20%, quota caratteristica di realtà che presentano un buon utilizzo della bicicletta, ancorchè ampiamente inferiore ai valori più elevati esistenti (30-35%). Si è quindi calibrata una 'funzione di taglio' della domanda totale in modo tale da ottenere una ripartizione modale esogenamente assunta come obiettivo, sotto il vincolo di mantenere costanti per le diverse classi di distanza i rapporti tra la domanda effettivamente rilevata e quella stimata. La forma funzionale adottata è quella di una esponenziale inversa, è precisamente:

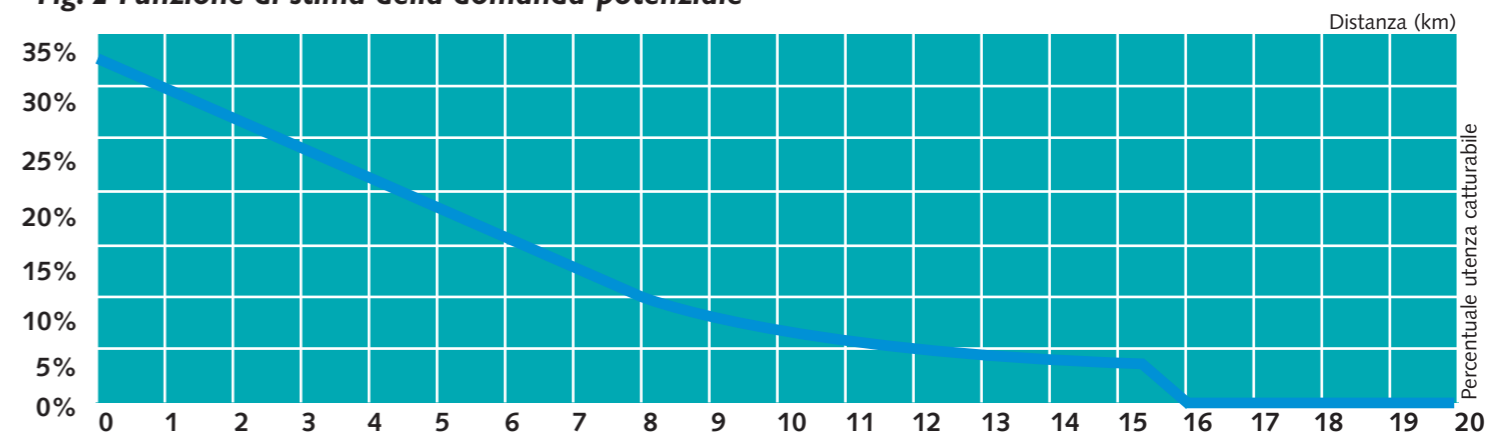
$$T = \alpha / (1 + e^{(\beta \cdot \text{dist} + \gamma)})$$

Dove:

T = quota di utenza potenziale  
 $\alpha, \beta, \gamma$  = parametri di calibrazione della curva, rispettivamente posti pari a 0,55, 0,23, -0,4  
 Dist = distanza dello spostamento

Alla funzione così ottenuta (vedi figura seguente) è stato infine imposto un taglio per eliminare gli spostamenti superiori ai 15 km.

Fig. 2 Funzione di stima della domanda potenziale



La domanda così stimata è stata quindi assegnata alla rete MiBici, formalizzata in forma di grafo orientato integrato con le necessarie connessioni con i 409 punti di generazione/attrazione degli spostamenti presenti nella matrice regionale, e cioè i 212 comuni, o le subzone di suddivisione dei comuni maggiori, e le 197 stazioni su ferro, cui sono

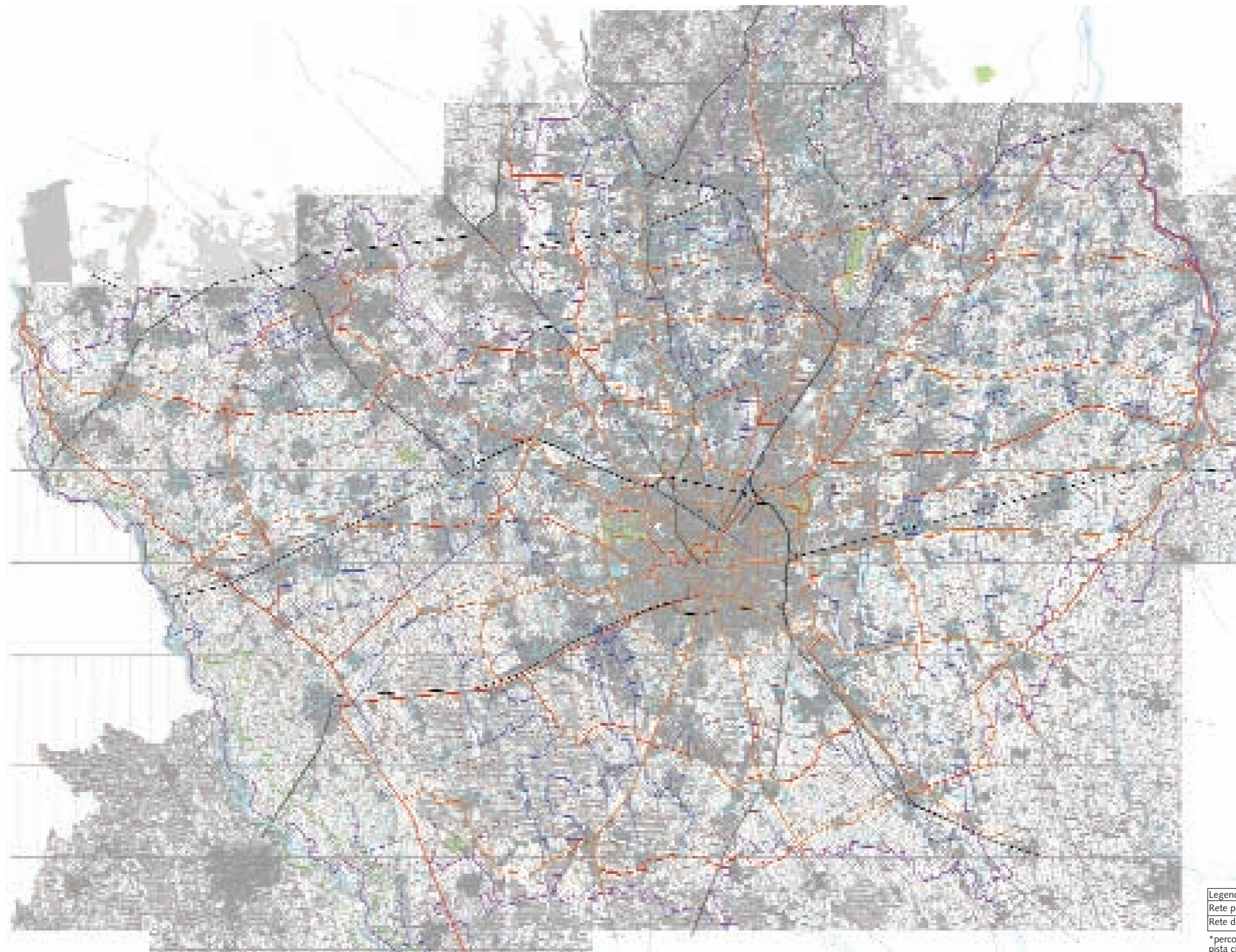
stati attribuiti i viaggi con interscambio. L'assegnazione ha seguito una normale procedura 'tutto o niente', sulla base dei percorsi a minima distanza. Il grafo rappresentativo della rete è risultato composto da circa 2000 nodi e 6000 archi, la cui lunghezza ammonta complessivamente a 2700 km, così ripartiti:

Tab. 1 Composizione della rete MiBici

km	esistente	di progetto	Totale
Rete portante	368,7	517,6	886,3
Rete complementare	662,9	1157,9	1820,9
Totale	1031,6	1675,6	2707,2

A questi vanno aggiunti 30 km. di rete prevista da TAV, oltre a 80 km di percorsi Eurovelo interni al parco del Ticino.

## Mappa generale della rete



Legenda:	esistente*	da realizzare
Rete portante	<span style="color: red;">■</span>	<span style="color: orange;">■</span>
Rete di supporto	<span style="color: blue;">■</span>	<span style="color: lightblue;">■</span>

\*percorso identificato, non necessariamente pista ciclabile protetta

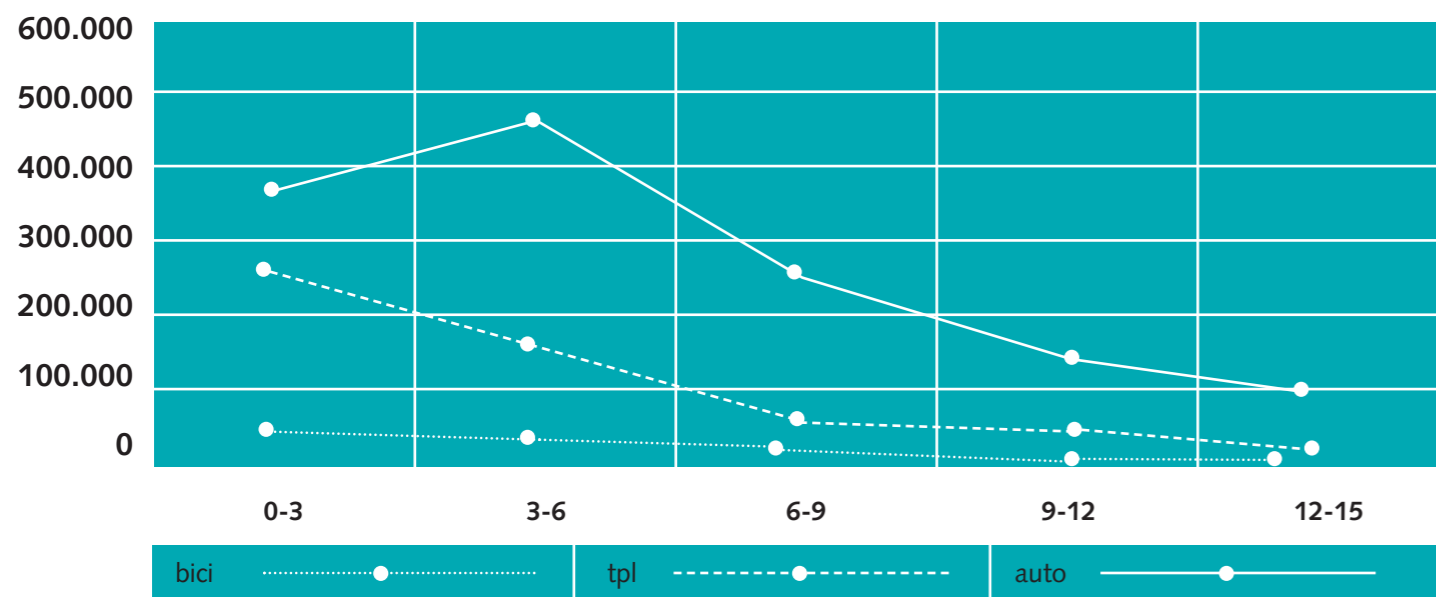
### 7.3 Risultati della stima

Nella tabella seguente sono riportati i dati dell'attuale ripartizione della domanda tra i 6 modi considerati.

**Tab. 2 Modi utilizzati per classi di distanza degli spostamenti (spostamenti/giorno)**

modo/distanza	0-3	3-6	6-9	9-12	12-15	Totale
bici	33.632	17.273	3.552	1.092	733	56.282
bici+ferro	4.267	236	13	0	11	4.527
tpl	132.083	145.650	41.377	16.397	9.497	345.004
auto	319.732	486.446	251.478	152.522	96.718	1.306.895
tpl+ferro	144.277	7.766	1.757	136	162	154.097
auto+ferro	52.040	9.217	1.433	26	51	62.766
<b>Totale</b>	<b>686.030</b>	<b>666.587</b>	<b>299.610</b>	<b>170.173</b>	<b>107.172</b>	<b>1.929.572</b>
rip.mod.attuale	5,5%	2,6%	1,2%	0,6%	0,7%	3,2%

**Fig. 3 Modi utilizzati per classe di distanza**

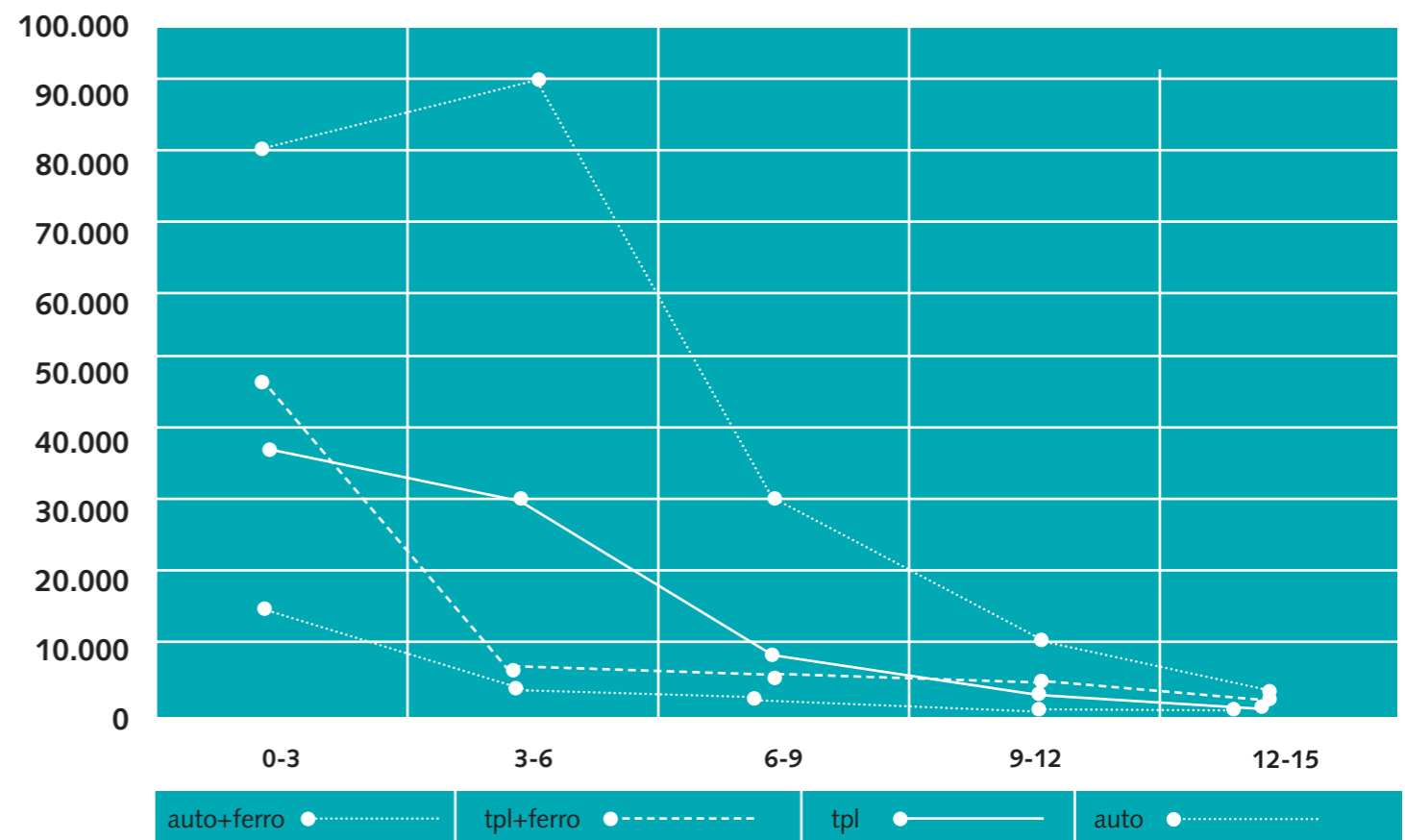


Nella tabella successiva è riportata la stima della domanda potenzialmente attraiibile dagli altri modi considerati, effettuata utilizzando la funzione di taglio sopra descritta.

**Tab. 3 Domanda potenzialmente attraiibile alla bicicletta dagli altri modi per classe di distanza**

modo/distanza	0-3	3-6	6-9	9-12	12-15	Totale
tpl	34.125	28.510	4.942	1.138	336	69.051
auto	82.793	94.584	29.967	10.328	475	221.147
tpl+ferro	44.544	1.595	209	9	6	46.363
auto+ferro	15.377	1.893	175	2	2	17.448
<b>Totale</b>	<b>176.839</b>	<b>126.582</b>	<b>35.292</b>	<b>11.477</b>	<b>3.819</b>	<b>354.009</b>

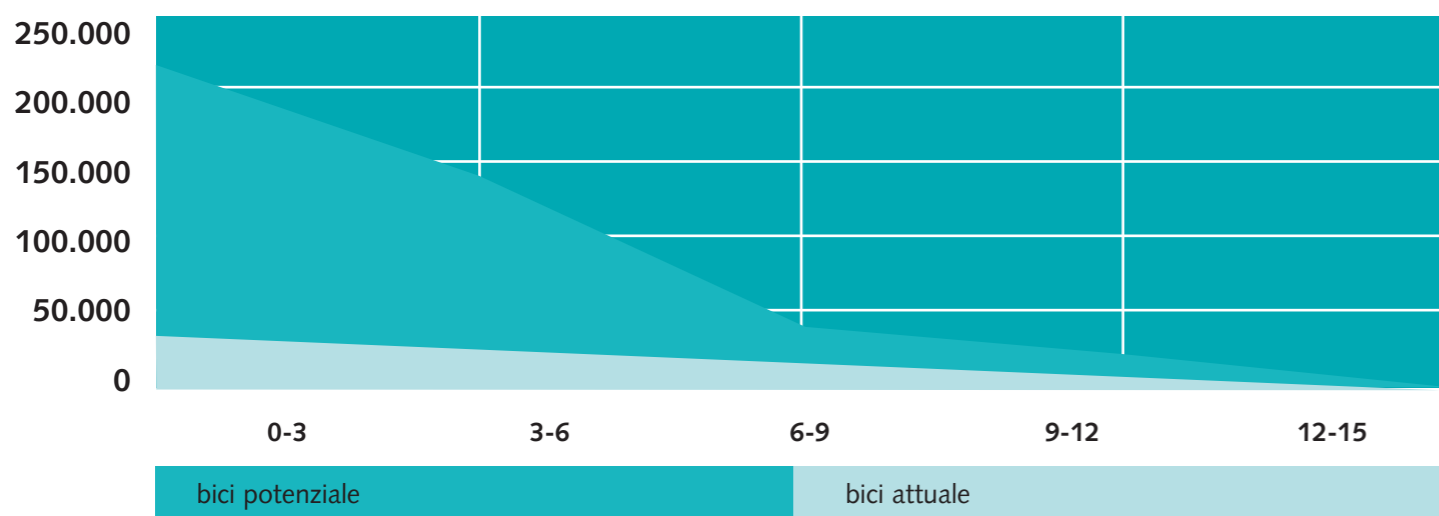
**Fig. 4 Domanda ciclistica potenziale**



Nella tabella seguente è infine riportata la composizione finale dell'utenza su bicicletta, con le nuove quote di ripartizione modale per classe di distanza.

**Tab. 4 Domanda ciclistica attuale e potenziale per classi di distanza**

modo/distanza	0-3	3-6	6-9	9-12	12-15	Totale
bici attuale	37.899	17.508	3.565	1.092	744	60.809
bici potenziale	176.839	126.582	35.292	11.477	3.819	354.009
<b>totale</b>	<b>214.738</b>	<b>144.090</b>	<b>38.857</b>	<b>12.569</b>	<b>4.562</b>	<b>414.818</b>
attuale/potenziale	21,4%	13,8%	10,1%	9,5%	19,5%	17,2%
rip.mod.obiettivo	31%	22%	13%	7%	4%	21%



In definitiva, la domanda di natura sovralocale, alla quale è prioritariamente rivolta la rete MiBici, ammonta, per la sola quota di viaggi sovralocali, a 415.000 spostamenti giornalieri<sup>2</sup>, pari a 830.000 viaggi, a fronte degli attuali 60.000. Di questi, l'86%, pari a 717.000 viaggi, restano compresi entro la soglia dei 6 km.

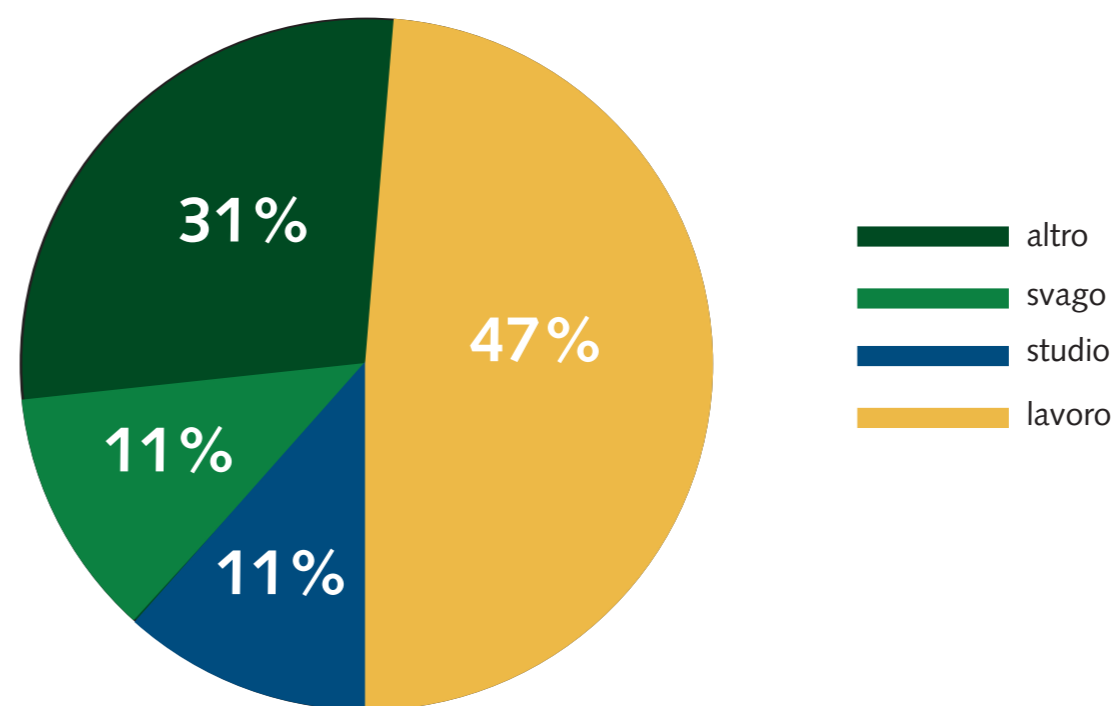
La tabella seguente consente di analizzare la composizione per motivo dei viaggi in bicicletta, dove si evidenzia una presenza fortemente polarizzata sui motivi di lavoro e studio, presenza destinata a rafforzarsi ulteriormente con il crescere della domanda. Si osserva di converso come, per effetto della crescita della domanda, la ripartizione modale veda un sensibile decremento della quota legata a motivi di svago.

<sup>2</sup> Gli spostamenti potenziali complessivamente prodotti all'interno delle zone, non compresi nelle presenti valutazioni, sono pari a 333.000, pari a 666.000 viaggi, di cui 184.000 effettuati in bicicletta.

**Tab. 5 Domanda attuale e potenziale per motivo dello spostamento**

modo/motivo	lavoro	studio	svago	altro	Totale
bici attuale	26.709	5.997	10.052	18.288	61.046
	44%	10%	16%	30%	100%
bici potenziale	169.339	38.917	35.745	109.771	353.772
	48%	11%	10%	31%	100%
<b>totale</b>	<b>196.048</b>	<b>44.914</b>	<b>45.797</b>	<b>128.059</b>	<b>414.818</b>
	47%	11%	11%	31%	100%

**Tab. 6 Composizione degli spostamenti ciclabili attuali e potenziali per motivo**



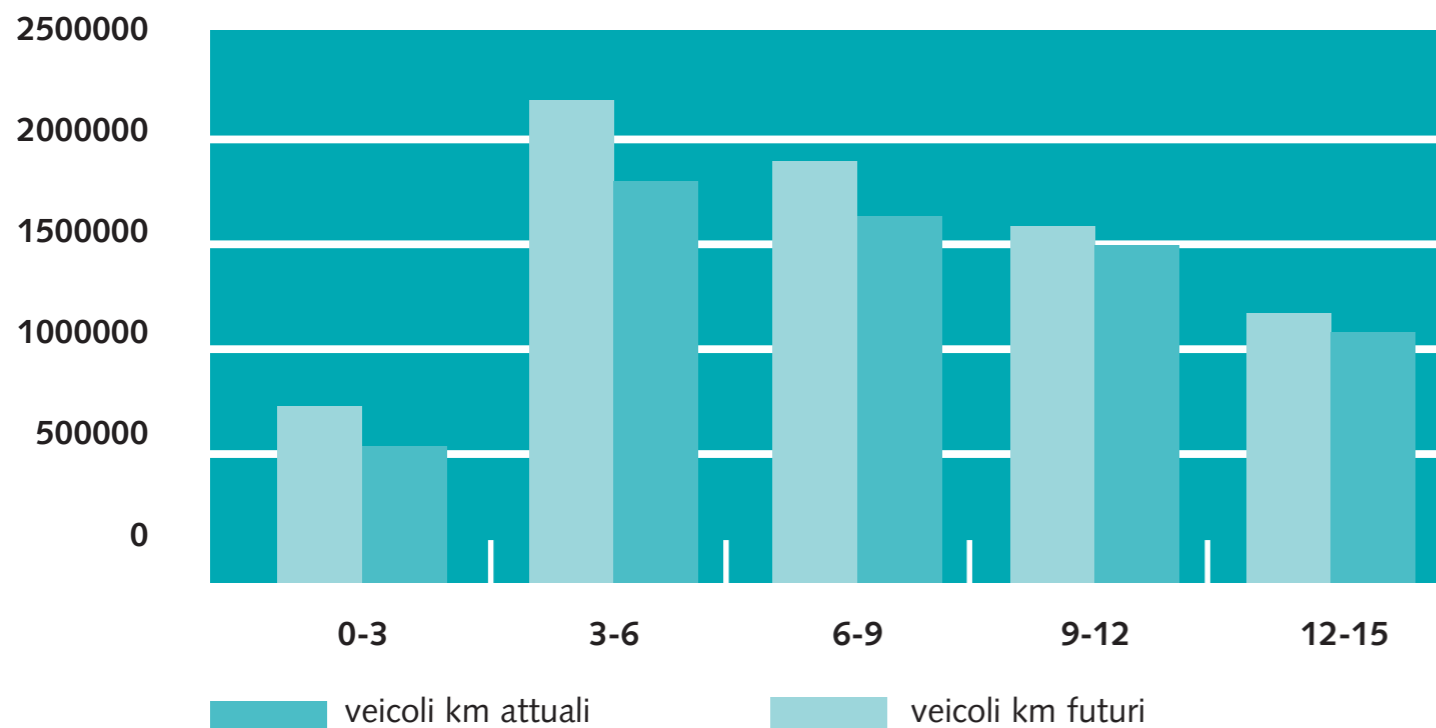
Il dato in assoluto più importante per la stima dei benefici derivanti dal trasferimento modale sulla bicicletta è rappresentato dalla riduzione del traffico motorizzato. L'indicatore utilizzato è quello del numero di veicoli\*km, calcolato come somma delle lunghezze percorse da ciascun viaggio. Tale lunghezza è stata per semplicità assunta pari alla distanza euclidea tra i baricentri delle zone della matrice regionale, il che ha comportato una sottostima sistematica rispetto alle distanze reali misurabili sulla rete dell'ordine del 20-30%. Si è inoltre considerata la sola riduzione del traffico prodotto dalle auto e dalle moto, senza cioè considerare quello dal trasporto pubblico, nell'ipotesi che tale trasferimento non comporti nessuna contrazione dei livelli di servizio offerti da quest'ultimo.

I risultati di tale calcolo sono riportati nella tabella seguente.

**Tab. 7 Quantità di traffico motorizzato attuali e previste (solo veicoli privati, viaggi di sola andata)**

	0-3	3-6	6-9	9-12	12-15	Totale	Totale < 6km
veicoli*km attuali	743544	2230484	1896830	1601747	1306376	7778981	2974027
veicoli*km futuri	547204	1796340	1670766	1493281	1259441	6767032	2343544
differenza	-196340	-434143	-226064	-108467	-46935	-1011949	-630483

**Fig. 5 Quantità di traffico motorizzato attuali e previste (solo veicoli privati)**



L'effetto di riduzione del traffico per effetto del trasferimento sulla bicicletta risulta dunque pari a circa 2 milioni di veic\*km/giorno. Se ci si riferisce ai soli spostamenti di breve raggio (inferiori ai 6 km), la riduzione è pari ad 1,2 milioni di veic\*km/giorno. Si tratta di valori molto rilevanti, come ben si vedrà nel capitolo seguente.

## 7.4 Valutazione degli effetti

Sulla base della stima sopra operata della riduzione delle quantità di traffico privato dovuta al maggior uso della bicicletta, possono essere prodotti alcuni primi elementi di valutazione economica ed ambientale, essenziali al fine di apprezzare la congruità tra costi delle politiche a favore della mobilità ciclabile e risultati netti di tali politiche.

I parametri fondamentali utilizzati per operare tale valutazione sono stati:

- costo finanziario di uso dell'auto: 0,35 €/km (esclusi costi di parcheggio)
- costo economico di uso dell'auto: 0,15 €/km
- costo economico esternalità (inquinamento, incidenti, congestione): 0,85 €/km (3)
- coefficiente trasformazione giorno->anno: 300

Non si sono invece considerate le possibili variazioni nei tempi di viaggio, né si è tentata una stima dei benefici legati al maggior benessere fisico procurato dall'uso della bicicletta.

Gli effetti ambientali del trasferimento modale sulla bicicletta possono essere grossolanamente stimati applicando opportuni coefficienti medi di emissione alla diminuzione del traffico meccanizzato. I parametri per il calcolo delle emissioni sono tratti dai dati Copert, calcolati sulla composizione media del parco nazionale circolante al 2002, per una velocità di percorrenza equivalente di 40 km/h.

**Tab. 8 Coefficienti unitari di emissione, in grammi/km (Copert 2002)**

gep	co2	cov	nox	Pm
64,2	171,50	0,7158	0,7675	0,0253

Applicando i suddetti parametri alla riduzione di veic\*km riportate nella tabella 3.5, si possono ottenere le seguenti stime.

**Tab. 9 Benefici finanziari ed economici**

	risparmi/anno (milioni di euro)	risparmi per la sola componente < 6 km
risparmi nei costi finanziari per l'utente	212,5	132,4
risparmi nei costi economici operativi	91,1	56,7
benefici ambientali	516,1	321,5
benefici economici operativi + ambientali	607	378

I benefici finanziari, che comprendono solo il risparmio di costi operativi per l'utenza (esclusi i costi di sosta), ammontano dunque a 212 milioni di euro all'anno, di cui 132 relativi ai soli viaggi inferiori ai 6 km, viaggi rispetto ai quali il modo ciclistico dovrebbe essere competitivo anche in termini di tempi degli spostamenti. I benefici economici operativi, ottenuti applicando ai veicoli\*km risparmiati un parametro di costo depurato dalle componenti di trasferimento (tariffe ed imposte), risultano essere sensibilmente inferiori ai precedenti, per effetto dell'elevato carico fiscale gravante sui carburanti. In ogni caso si tratta di valori molto elevati, compresi tra i 57 (< 6 km) ed i 91 milioni di euro.

Ancora più rilevante è il bilancio economico allargato ai benefici esterni, monetizzati secondo parametri di letteratura e riferiti ai costi tipici di un'area metropolitana densa. Si ricorda come le esternalità siano effetti negativi dovuti al traffico, i cui costi non sono imputati ai soggetti che tale traffico generano e che non sono di conseguenza rappresentati né da prezzi di mercato né da tariffe. Si tratta nel nostro caso principalmente dei costi legati all'inquinamento acustico ed atmosferico, all'incidentalità (per la parte non rappresentata dai costi assicurativi) ed alla congestione.

3 Fonte: nostro aggiornamento delle stime ISFORT Il trasporto stradale in Italia 1998.

Nel bilancio non si è considerato un possibile effetto negativo legato alla maggiore pericolosità della bicicletta rispetto ai modi motorizzati, pericolosità che, misurata in termini di feriti, può essere stimata in un valore compreso tra 2 e 4 volte quello delle autovetture. Si deve tuttavia tener conto del fatto che, tra i modi motorizzati, è presente una quota non irrilevante (circa il 6%) di moto e ciclomotori, la cui pericolosità è pari a circa 6 volte

quella dell'auto. Inoltre uno degli obiettivi fondamentali del piano è proprio quello di rendere sicuro l'utilizzo della bicicletta, il che è programmaticamente destinato a ridurre sensibilmente tale differenziale.

Nella tabella seguente è infine riportato il calcolo della riduzione dei consumi e delle quantità emesse dei principali inquinanti.

**Tab. 10 Variazione dei consumi e delle principali emissioni nello scenario potenziale**

	Tep*	CO2	COV	NOx	PM
<b>emissioni attuali (tonn/anno)</b>	299646	800457	3341	3582	118
<b>emissioni scenario potenziale</b>	260666	696328	2906	3116	103
<b>differenza</b>	38980	104130	435	466	15

\* tonnellate equivalenti di petrolio

Dal complesso delle stime sopra riportate emerge chiaramente come il montante di benefici che il trasferimento di quote di mobilità motorizzata sulla bicicletta è in grado di procurare sia di dimensioni tali da giustificare ampiamente un impiego di risorse di gran lunga superiore a quello che, nella più favorevole delle ipotesi, sarà mai ragionevolmente possibile pensare di attivare per l'attuazione del Piano. E questo resta vero anche in presenza di esiti reali di gran lunga più modesti di quelli ipotizzati. Per dare un'idea delle quantità in gioco se, al termine di un flusso quindicennale di investimenti pari a 10 milioni di euro/anno, si ottenesse un esito pari alla metà dei benefici stimati come possibili per la sola componente dei viaggi inferiori ai 6 km, cioè 189 milioni (cfr.tab.4.2), nell'ipotesi di una variazione lineare del flusso di benefici nel periodo considerato, si otterrebbe un tasso di rendimento interno dell'investimento del 126%.

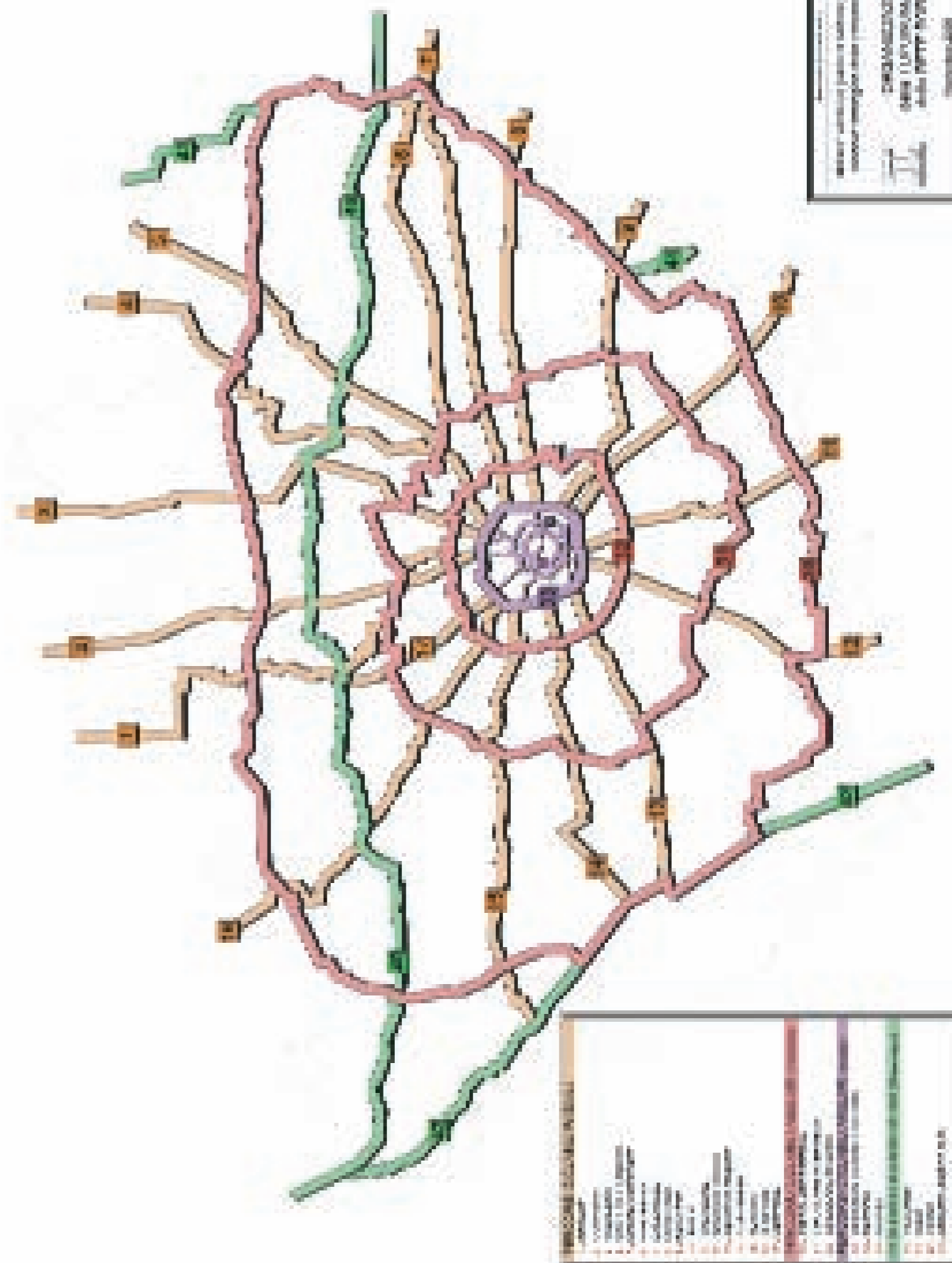
### 7.5 Verifiche di rete e definizione delle priorità

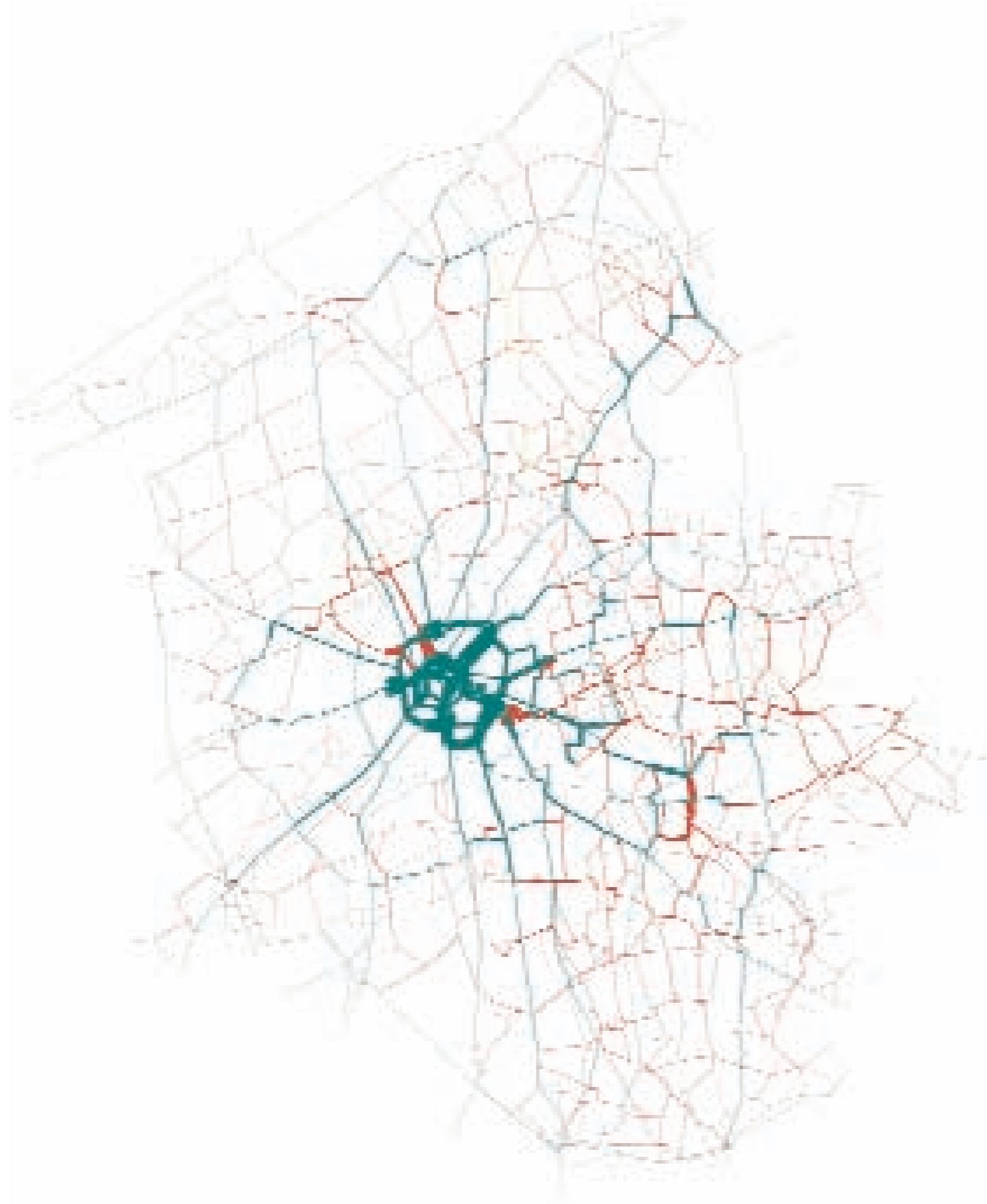
La matrice della domanda (attuale + potenziale) è stata assegnata, come spiegato nel capitolo 2, alla rete MiBici, ottenendo una stima dei flussi ciclabili che verranno ad interessare la rete. Tale assegnazione è stata in primo luogo utilizzata per verificare la correttezza dell'individuazione della rete ciclabile portante. Tale verifica ha consentito di consolidare l'impianto di tale rete, la cui struttura è riportata nella tavola seguente. La scala di priorità per l'attuazione della rete MiBici è stata anch'essa derivata dalla assegnazione della matrice regionale e dalla conseguente stima dei flussi per ciascun tratto. Si è infatti ritenuto che tale valore, direttamente dipendente dalla struttura effettiva della domanda, fosse già

ampiamente rappresentativo del grado di importanza che ciascun arco riveste nel contesto della rete, e non vi fosse di conseguenza bisogno di procedere ad ulteriori qualificazioni del dato (ad esempio, ponderando diversamente gli archi adducanti a destinazioni particolari come stazioni o scuole ecc.). Inoltre, si è valutato che indicatori differenti, quale ad esempio la variazione dei costi generalizzati calcolati sulla rete come conseguenza della eliminazione dei singoli tratti da realizzare, oltre ad essere particolarmente onerosi da calcolare, non verrebbero sostanzialmente a modificare la gerarchia della priorità degli interventi. Si tenga infatti conto che il sistema delle priorità è da leggersi soprattutto per 'itinerario' e non per singolo tratto. In definitiva, dal grafo assegnato sono stati calcolati, per ciascun itinerario, i seguenti indicatori:

- lunghezza complessiva dell'itinerario;
- quantità di traffico ciclistico (bici\*km), calcolato sull'intero itinerario;
- traffico teorico medio (bici\*km/km), dato dal rapporto tra quantità di traffico e lunghezza dell'itinerario completo e da completare;
- traffico massimo;
- rapporto tra flusso medio e flusso massimo.

Si tenga presente come, nei non infrequenti casi di sovrapposizione dei tracciati degli itinerari, si è assegnato il tratto comune all'itinerario radiale, considerato prevalente. Inoltre, la rete portante considerata è leggermente inferiore a quella complessiva in quanto non si sono considerati i tratti interni alla circonvallazione esterna nel comune di Milano.





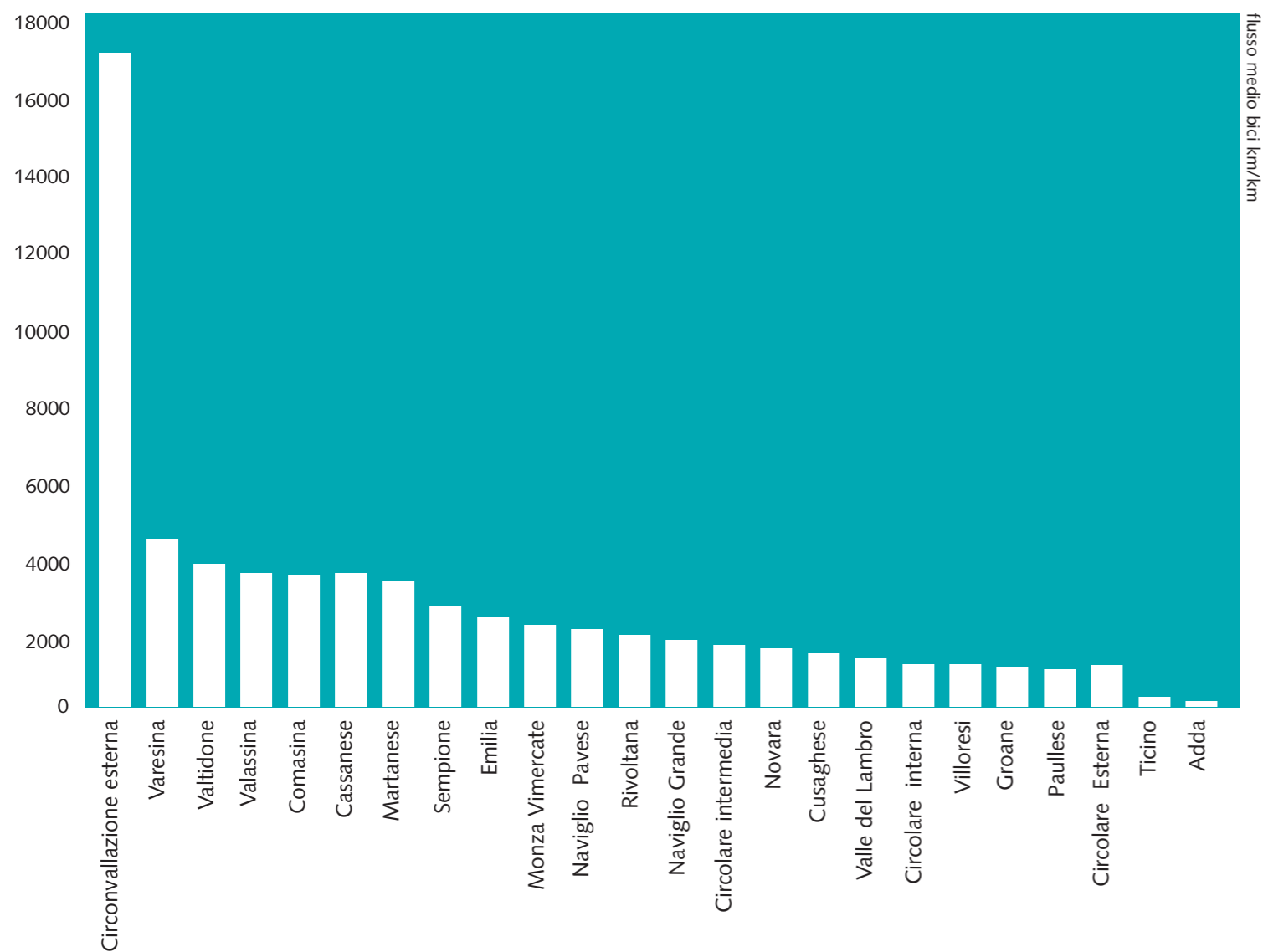
PROVINCIA DI MILANO Utilizzo della rete MiBici Flussi giornalieri	Tav.	
	24/11/2005 10.25.26	Software Polinomia srl
	Scala disegno: 1:1043065	
	Scala flussi $\Rightarrow$ 20000 CICLISTI	

Legenda:  
■ Rete portante  
■ Rete di supporto  
■ Rete TAV  
■ Rete Parco Ticino

I risultati delle simulazioni effettuate sono riportati nella tabella seguente, ordinata per flussi medi decrescenti

**Tab 11 Indici di traffico per itinerario**

	Itinerario	lunghezza (km)	bici*km (.000)	flusso medio (bici*km/km)	flusso max	flusso max /medio
33	Circonvallazione esterna di Milano	19,7	336098	17061	19923	1,2
17	Varesina	10,4	46038	4425	13034	2,9
11	Valtidone	15,6	61566	3942	19927	5,1
3	Valassina	28,9	108249	3748	6752	1,8
2	Comasina	22,3	82345	3687	9355	2,5
7	Cassanese	28,4	102003	3591	14241	4,0
6	Martesana	29,5	98757	3352	20301	6,1
16	Sempione	27,5	74245	2699	4717	1,7
10	Emilia	20,3	52627	2589	4085	1,6
5	Monza Vimercate	21,1	51487	2439	3235	1,3
12	Naviglio Pavese	17,8	40023	2251	2598	1,2
8	Rivoltana	24,4	51033	2095	12522	6,0
13	Naviglio Grande	18,3	34652	1896	1957	1,0
31	Circolare intermedia	78,6	142187	1808	5398	3,0
15	Novara	31,0	46662	1506	1554	1,0
14	Cusaghese	21,5	29655	1379	2024	1,5
4	Valle del Lambro	31,0	39430	1270	10149	8,0
32	Circolare interna	42,9	46092	1073	5215	4,9
40	Villoresi	74,8	79942	1068	2801	2,6
1	Groane	33,4	30991	929	2477	2,7
9	Paullese	19,5	16311	838	1295	1,5
30	Circolare Esterna	168,2	139793	831	3699	4,5
42	Ticino	34,3	6878	200	626	3,1
41	Adda	15,1	0	0	0	0
	<b>TOTALE</b>	<b>834</b>	<b>1717064</b>	<b>2058</b>		



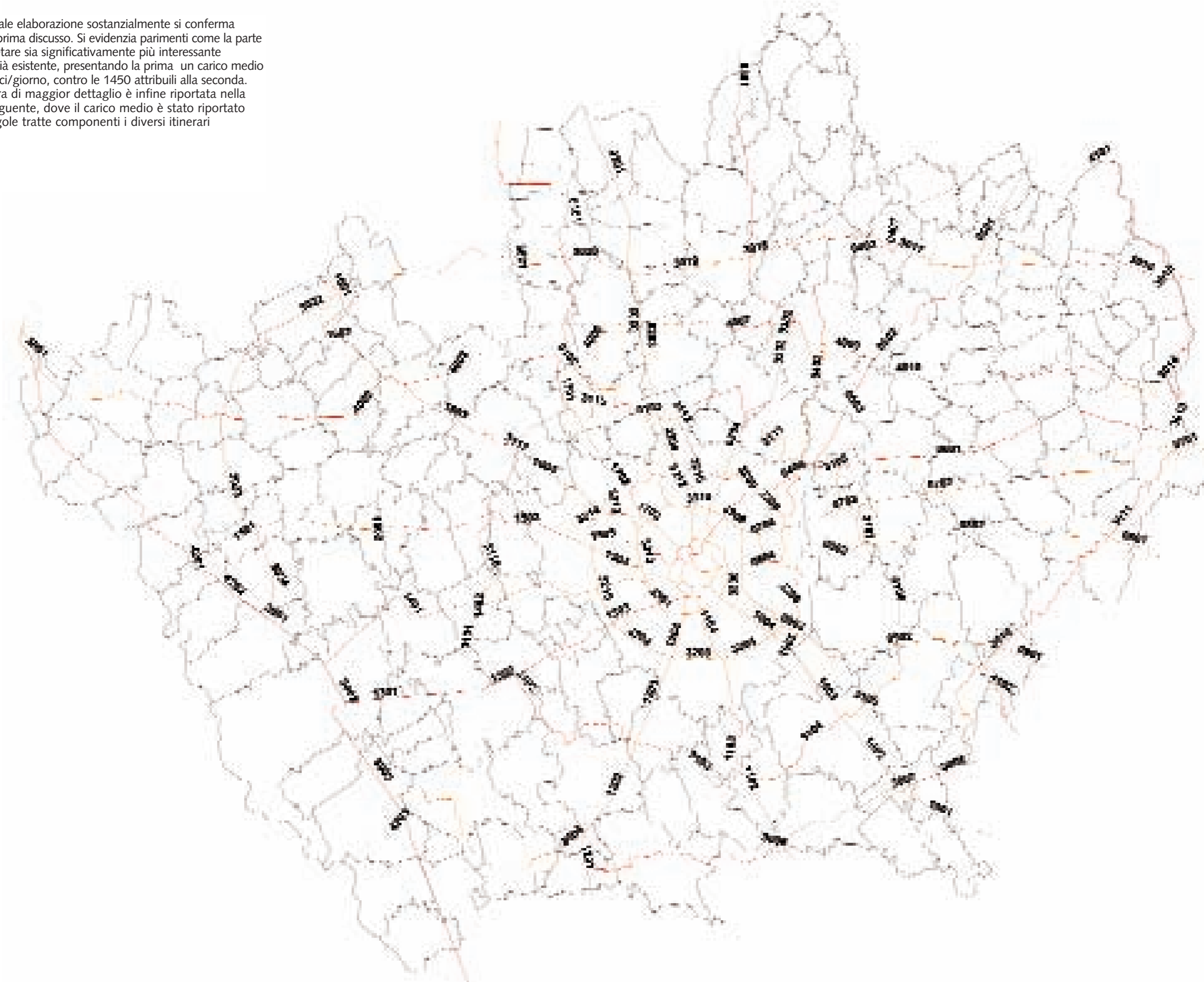
L'itinerario che risulta essere di gran lunga più caricato è quello della circonvallazione esterna di Milano. Questo fatto in realtà deriva dalla grossolanità dell'azionamento disponibile, che 'carica' su di un unico itinerario flussi in realtà distribuiti su di una serie di relazioni assai più diffuse. Resta tuttavia ad indicare il grande potenziale ciclabile della città di Milano, anche sulle relazioni trasversali. A scala vasta si nota il peso maggiore delle radiali, senza che si evidenzino una netta prevalenza di un settore geografico rispetto ad un altro: i carichi maggiori riguardano infatti gli itinerari collocati lungo quadranti diversi (Varesina, Valtidone, Valassina, Comasina, Cassanese e Martesana). Fa eccezione il quadrante occidentale (Cusaghese, Novara), relativamente meno carico, e la direttrice Paullese. Il dato più significativo riguarda tuttavia gli itinerari trasversali, capaci di servire carichi tutt'altro che trascurabili.

La circolare intermedia in particolare risulta avere un carico medio superiore a quello di radiali territorialmente importanti quali le sopra citate vie Novara o la Paullese. Non sorprende invece il carico relativamente basso attribuito agli itinerari dei parchi (Ticino, Adda), destinati a servire una domanda di tipo ricreativo non rappresentata nella matrice regionale. È interessante piuttosto sottolineare la valenza mista di itinerari ricreativi come quello delle Groane, dei Navigli e del Villoresi, capaci di servire anche carichi operativi relativamente elevati. Nella seguente tabella è riportato il carico medio riferito ai soli tratti ancora non esistenti dei diversi itinerari. Il dato fornisce di conseguenza una indicazione più precisa del grado di priorità da attribuire al loro completamento.

Tab 12 Flusso medio sulle tratte da completare

	Itinerario	lunghezza (km)	bici*km (.000)	flusso medio (bici*km/km)
33	Circonvallazione esterna	19,7	336098	17061
3	Valassina	12,2	70738	5821
17	Varesina	7,8	41940	5354
11	Valtidone	13,4	56559	4211
7	Cassanese	25,4	96515	3797
2	Comasina	21,7	81245	3737
16	Sempione	16	44197	2759
10	Emilia	17,5	40439	2306
12	Naviglio Pavese	17,8	40023	2251
8	Rivoltana	23,8	49236	2067
14	Cusaghese	13,2	25952	1969
31	Circolare intermedia	43,5	76754	1766
15	Novara	21,7	31367	1445
5	Monza Vimercate	7,2	8273	1151
1	Groane	15,1	16519	1091
30	Circolare Esterna	82,8	87769	1060
32	Circolare interna	38,2	35771	937
9	Paullese	18,8	16282	866
40	Villoresi	38,8	30922	797
4	Valle del Lambro	22,8	13425	589
	Totale	477,4	1200025	2514

Secondo tale elaborazione sostanzialmente si conferma il ranking prima discusso. Si evidenzia parimenti come la parte da completare sia significativamente più interessante di quella già esistente, presentando la prima un carico medio di 2500 bici/giorno, contro le 1450 attribuiti alla seconda. Una lettura di maggior dettaglio è infine riportata nella mappa seguente, dove il carico medio è stato riportato per le singole tratte componenti i diversi itinerari





RETE CICLABILI PORTANTE  
PERCORSI CICLABILI ESISTENTI  
PERCORSI CICLABILI DI PROGETTO