PROPOSTA CIVICA DI RIQUALIFICAZIONE · MUNICIPIO 2 · TURRO / NOLO

# Via Jean Jaures, *la porta della Martesana*

Una strada residenziale più verde, più sicura e più ordinata tra la fermata M1 Turro e il Naviglio Martesana.




*Simulazione di via Jean Jaures riqualificata, vista da viale Monza.*

**Contatti:** laportadellamartesana@gmail.com

**Sito WEB:** https://portadellamartesana.pages.dev

Versione 1.7 · ottobre 2026

# 1. In sintesi

Via Jean Jaures è una breve via residenziale del quartiere Turro, lunga **circa 250 metri**, che collega viale Monza, proprio in corrispondenza delle uscite della fermata **M1 Turro**, con l'alzaia del **naviglio Martesana**.

Per chi arriva in metropolitana è l'**accesso più diretto** e più tranquillo al naviglio e alla sua pista ciclopedonale. Ogni giorno la percorrono residenti, pendolari, ciclisti, runner, famiglie e il pubblico delle realtà affacciate sul naviglio (a partire da Scomodo, Stazione Radio e Bocciofila, nelle immediate vicinanze di via Jean Jaures).

Oggi però la via è **interamente asfaltata e priva di alberi**: una superficie continua non drenante che d'estate accumula calore. A questo si aggiungono marciapiedi ammalorati, sosta abusiva sistematica su un intero lato della strada e sul marciapiede accanto alla metropolitana, corsie più larghe del necessario e un attraversamento pedonale molto lungo proprio all'incrocio con viale Monza.

Proponiamo di trasformarla nella **«porta della Martesana»**: meno asfalto e più suolo permeabile, alberi e aiuole che raccolgano la pioggia, una carreggiata e una sosta ridisegnate in modo definitivo, una vera strada residenziale a 30 km/h che accompagni dalla metro al naviglio.

### Cosa chiediamo al Municipio 2

1. Di **sostenere la proposta** e proporre al Comune di avviare, con gli uffici competenti (Verde, Spazio pubblico, Mobilità), uno **studio di fattibilità** per la riqualificazione di via Jean Jaures e del suo arrivo sul naviglio in via Tofane.
2. Di individuare **le risorse e i programmi di finanziamento**, chiedendo in particolare che via Jean Jaures sia inserita tra le schede di intervento dell'Avviso pubblico 2026 per la riqualificazione dello spazio pubblico, o in altri programmi di opere pubbliche e di forestazione.
3. Di promuovere un **sopralluogo** con gli uffici tecnici e il **confronto** con residenti, esercenti e realtà del quartiere, anche nelle Commissioni municipali.
4. Di seguire il percorso, assicurando il **coinvolgimento del Municipio 2** nelle fasi di studio e di progettazione.
5. Nel frattempo, di intensificare il **contrasto alla sosta abusiva**, in particolare sui marciapiedi (all'uscita della metro su viale Monza e lungo via Jean Jaures).

# 2. Perché proprio via Jean Jaures

**~250 m**
dall'uscita M1 Turro all'alzaia della Martesana

**0**
alberi lungo tutta la via

**100%**
superficie asfaltata, tra carreggiata e marciapiedi

La ciclopedonale della Martesana è uno degli assi di mobilità dolce e di tempo libero più frequentati di Milano: collega il centro della città e via Melchiorre Gioia con Greco/Turro, Gorla, Crescenzago e i comuni dell'hinterland fino all'Adda. Lungo il tratto di Turro si affacciano spazi culturali, locali e aree verdi che attirano persone da tutta la città.

Via Jean Jaures è il punto in cui la metropolitana incontra il naviglio. Le uscite della fermata Turro si aprono sull'imbocco della via; in pochi minuti a piedi, su una strada residenziale lontana dal traffico, si arriva su via Tofane e da lì sull'alzaia. È, di fatto, una **porta d'ingresso alla Martesana**.

Proprio per questo il contrasto è evidente: **il percorso che porta a uno dei corridoi verdi più importanti della città è oggi una striscia di asfalto degradata e priva di alberi**. Riqualificarla migliora la vita dei residenti, porta il verde del naviglio fino alla metropolitana e rende più semplice, fresco e piacevole raggiungere il naviglio.



*Via Jean Jaures, accesso da viale Monza*

# 3. Com'è oggi

## Nessun albero, solo asfalto: un'isola di calore

Carreggiata e marciapiedi sono interamente in asfalto e lungo la via non ci sono alberi. Nelle giornate estive queste superfici scure si scaldano e rilasciano calore, senza alcuna ombra a mitigarle. Dopo un'estate 2026 particolarmente calda, il problema delle isole di calore è sempre più sentito dai residenti.

## Una superficie che non drena

Proprio mentre le piogge brevi e intense diventano sempre più frequenti, la strada non ha superfici drenanti. I marciapiedi in bitume sono inoltre ammalorati, con buche, rattoppi e avvallamenti.

## Sosta abusiva e corsie sovradimensionate

Le auto sono parcheggiate regolarmente su un lato della via, ma in larga parte irregolarmente sull'altro. La larghezza della carreggiata, più ampia del necessario per una strada residenziale, rende possibile e di fatto tollerata questa sosta, invita a velocità superiori a quelle di una Zona 30 e occupa spazio che potrebbe essere verde. Anche l'ampio marciapiede all'angolo con viale Monza, a ridosso dell'uscita della metro, è spesso occupato da auto, nonostante il divieto 0–24 con rimozione.

## Attraversamenti lunghi e poco sicuri

Le strisce pedonali coprono una distanza molto ampia, senza protezioni. L'imbocco da viale Monza, che è anche il punto dove escono i passeggeri della M1, è particolarmente problematico a causa delle auto che entrano e escono da un viale a forte traffico.

## Un accesso al naviglio poco valorizzato

Via Jean Jaures termina su via Tofane, tratto parallelo al naviglio. L'area verde esistente ha alberi e un paio di panchine rivolte al naviglio, ma lungo via Tofane ci sono solo auto parcheggiate: lo spazio di arrivo sulla Martesana non è riconoscibile né accogliente.



*L'incrocio con viale Monza: attraversamento lungo e auto sul marciapiede*



*Sosta sul marciapiede accanto all'uscita della M1 Turro*



*Marciapiede in bitume ammalorato.*



*L'arrivo su via Tofane: di fronte, il naviglio e la sua alzaia*

# 4. Cosa proponiamo

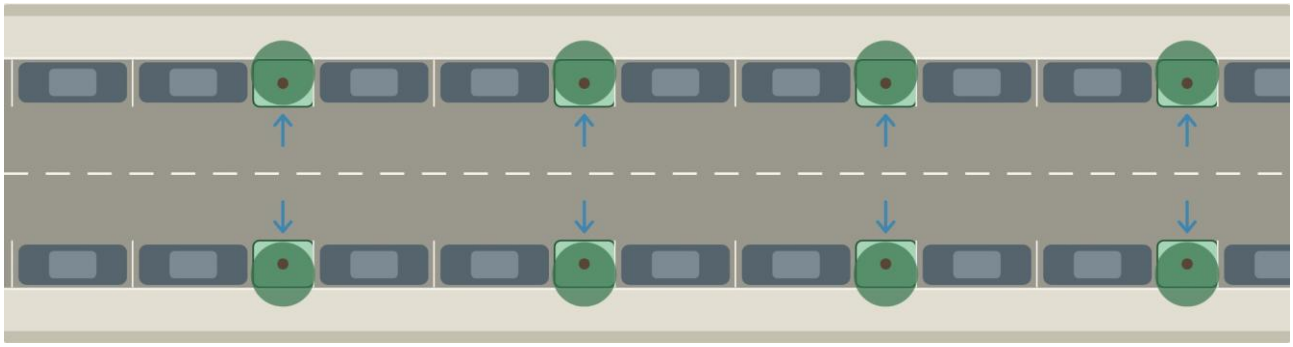
Cinque obiettivi: per ciascuno citiamo i dati, le indicazioni già contenute nelle linee guida del Comune di Milano e una possibile soluzione.

OBIETTIVO 1 DI 5

## 4.1 · Alberi e aiuole

Piantare **alberi in piena terra**, in aiuole permeabili, alternati con regolarità ai posti auto (ad esempio ogni due stalli), per portare ombra dove oggi non ce n'è. Integrare **aiuole che raccolgono la pioggia / rain garden** piantumate, che trattengano una parte dell'acqua piovana della strada. Il verde spezza la continuità delle auto e riporta la strada a una scala umana.

Per una via di queste dimensioni sono adatte specie di media grandezza, resistenti al caldo e alla siccità, da scegliere con i tecnici del verde: ad esempio orniello (*Fraxinus ornus*), acero campestre, carpino piramidale, *Koelreuteria paniculata*.



*Schema indicativo: alberi in aiuole che raccolgono la pioggia, tra i posti auto, su entrambi i lati della via.*

### Perché

**–1/3** dei decessi legati al caldo si eviterebbe portando gli alberi al 30% della superficie urbana (studio su 93 città europee).

**11–25 °C** in meno per le superfici all'ombra rispetto a quelle al sole.

**1–5 °C** in meno nei picchi estivi, grazie all'evapotraspirazione delle piante.

### Cosa dice il Comune

**Linee guida 2021 · alberature.** «Gli alberi sono una forma naturale di ombra»: piantarli aiuta anche a ridisegnare la strada e a moderare la velocità.

**Linee guida 2021 · isole ambientali.** Per le strade residenziali: depavimentare e piantare nuove aiuole e nuovi filari.

**Piano Aria e Clima · ForestaMI.** Obiettivo: l'equivalente di 3 milioni di alberi nell'area metropolitana.



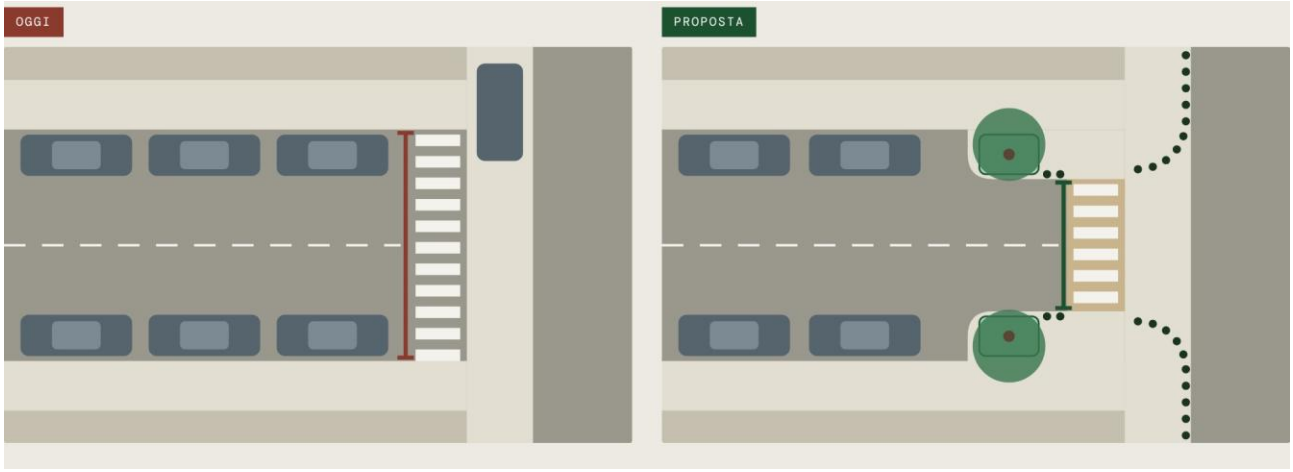


*Un esempio vicino: via Rovereto, a NoLo (Municipio 2), riqualificata in modo definitivo nel 2022, con alberi nelle aiuole tra i posti auto. Foto: Google Street View.*

Fonti: Iungman et al., The Lancet 2023 · US EPA · Comune di Milano, Linee guida per lo spazio pubblico 2021, pp. 81, 155 · Piano Aria e Clima.

## 4.2 · Attraversamenti più corti e più sicuri

Allargare il marciapiede agli angoli degli incroci (*bulb-out, spesso definiti «orecchie»*), soprattutto dell'incrocio con viale Monza, così da accorciare l'attraversamento, rendere i pedoni più visibili e impedire fisicamente la sosta sul marciapiede con l'installazione di parigine. Anche le «orecchie» possono ospitare verde e superfici permeabili.




*L'incrocio con viale Monza, oggi e nella proposta (schema indicativo): marciapiede allargato sulle fasce di sosta, attraversamento rialzato e più corto di circa 4 m, dissuasori sull'angolo. Lo stesso principio vale per gli incroci con via Grado e via Rovigno e con via Monte Lungo.*

### Perché

**–4 m** in meno da percorrere a piedi grazie ai bulb-out: circa 3 secondi in meno sulla carreggiata.

**90%** la probabilità di sopravvivere per un pedone investito a 30 km/h; meno del 50% a 50 km/h.

**Visibilità.** Il marciapiede allargato porta chi attraversa oltre la fila delle auto in sosta: chi aspetta, compresi bambini e persone in carrozzina, non è più nascosto dalle auto.

### Cosa dice il Comune

**Linee guida 2021 · estensione dei marciapiedi.** «L'allargamento del marciapiede in prossimità di un attraversamento pedonale permette il restringimento della carreggiata e una maggiore sicurezza.»

**Linee guida 2021 · attraversamento rialzato.** «Il dosso o attraversamento rialzato riduce la velocità veicolare, moderandola in prossimità di un passaggio pedonale.»

**Linee guida 2021 · raggi di curvatura.** Raggi di curvatura ridotti abbassano la velocità di svolta e rendono gli incroci più compatti, visibili e sicuri.

Fonti: Michelaraki e Yannis, Journal of Safety Research 2025 · Comune di Milano, Linee guida per lo spazio pubblico 2021, pp. 28–30.

OBIETTIVO 3 DI 5

## 4.3 · Carreggiata e sosta ridisegnate, in modo definitivo

Carreggiata e sosta sono due facce dello stesso problema. Oggi la via ha due corsie di marcia fino a via Monte Lungo, sosta regolare su un lato e sosta irregolare, di fatto tollerata, sull'altro. Chiediamo agli uffici di definire una **nuova sezione stradale** con **solo sosta regolare**. La nostra ipotesi: due corsie della misura minima consentita per una strada locale in Zona 30, sosta su entrambi i lati e alberi fra gli stalli. È un compromesso: non aumenta lo spazio per i pedoni (potrebbe anzi richiedere una lieve riduzione dei marciapiedi, nell'ordine dei 15–30 cm), ma tutela il maggior numero di posti auto dei residenti, pur portando alberi su entrambi i lati della strada. Andranno previsti anche spazi per il carico e lo scarico.
Altre configurazioni, come un eventuale senso unico, andranno valutate dagli enti preposti.
Lo schema e le sezioni qui sotto sono puramente indicativi.




*Planimetria schematica, da viale Monza (a destra) al naviglio: doppio senso fino a via Monte Lungo, alberi fra i posti auto, incroci con marciapiedi estesi; evidenziata l'area di accesso al naviglio.*




*Sezioni schematiche, oggi e nella proposta. Misure in metri e indicative.*

### Le misure

**Oggi.** Circa 15 m tra le facciate: marciapiedi di circa 3 m e carreggiata di circa 9 m (le misure variano lungo la via).

**La proposta.** Due corsie della larghezza minima indicata dalle linee guida (2,75 m, o anche meno se le norme lo consentono) e due file di sosta da 2,0 m: **9,5 m** o meno di carreggiata. Se e dove necessario, i marciapiedi si riducono limando 15–30 cm per lato.

### Cosa dice il Comune

**Linee guida 2021 · che tipo di strada è.** Strada locale (tipo F) in un'isola ambientale: traffico basso, sosta destinata soprattutto ai residenti, basse velocità.

**Linee guida 2021 · isole ambientali.** Riequilibrio tra carreggiata e marciapiede; corsie ottimizzate per moderare la velocità e liberare spazio per pedoni e verde.

Fonti: Comune di Milano, Linee guida per lo spazio pubblico 2021, pp. 28, 62–63, 80–81 · misure rilevate sul posto.

## 4.4 · Meno asfalto, più suolo permeabile

**Rendere permeabili e depavimentare** le superfici che non servono al transito automobilistico e restituirle al suolo. Sostituire l'asfalto colato dei marciapiedi con **masselli autobloccanti (o pietra chiara)**: accumulano meno calore, possono contribuire alla permeabilità della strada e hanno una resa estetica notevolmente superiore. Eliminare al tempo stesso le barriere architettoniche. L'acqua piovana viene raccolta e lasciata filtrare nel terreno soprattutto dalle aiuole.

Soprattutto dopo i recenti lavori sui sottoservizi, i marciapiedi vanno comunque rifatti: si tratta di scegliere il materiale. Il costo – per asfalto e autobloccanti – è simile, ma l'effetto molto diverso, per il calore assorbito e per l'aspetto della via. Le stesse Linee guida del Comune mettono a confronto i due materiali:

| Marciapiedi | Asfalto colato | Masselli autobloccanti |
|---|---|---|
| Durata | ●○○ | ●●○ |
| Riflessione del calore (albedo) | ○○○ | ●○○ |
| Aspetto | ○○○ | ●○○ |
| Convenienza di prezzo | ●●● | ●●● |
| Facilità di posa | ●●● | ●●○ |

*Le valutazioni dei materiali per i marciapiedi nelle Linee guida del Comune (2021, pp. 122–125, 184–187).*

### Perché

**67 °C** la temperatura che l'asfalto può raggiungere a mezzogiorno d'estate.

**5–9 °C** in meno per le pavimentazioni chiare o drenanti.

**Decenni** la durata di pietra e masselli, che si smontano e si rimettono dopo i lavori ai sottoservizi. L'asfalto si rappezza e invecchia male.

### Cosa dice il Comune

**Linee guida 2021 · materiali.** «La sostituzione di marciapiedi in asfalto colato con gli altri materiali diminuisce il fenomeno isola di calore.»

**Linee guida 2021 · materiali.** Da privilegiare materiali ad alta riflettanza e permeabili, soprattutto dove non si può fare ombra.

**Piano Aria e Clima · città spugna.** Depavimentazione e drenaggio sostenibile: oltre 50.000 m² già recuperati dal 2022.







*Un esempio recente: via Sile, al Corvetto (Municipio 4), lavori da luglio 2025 all'estate 2026. Marciapiedi in masselli autobloccanti di colore medio-chiaro e dissuasori che tengono le auto fuori dal marciapiede. Foto: Urbanfile.*

Fonti: US EPA · Comune di Milano, Linee guida per lo spazio pubblico 2021, pp. 42–43, 179, 187 · Piano Aria e Clima.

OBIETTIVO 5 DI 5

## 4.5 · Una vera porta sul naviglio: via Tofane

La «porta» vera e propria è lo spazio in cui via Jean Jaures incontra via Tofane e l'alzaia. Oggi è un'area verde con alberi e qualche panchina, circondata da auto parcheggiate. Può diventare un piccolo punto di riferimento per il quartiere e per chi arriva sul naviglio:

- **nuove sedute**, per chi si ferma o rientra dalla ciclopedonale;
- una **fontanella di acqua pubblica**, preziosa nelle giornate più calde;
- come esempio di funzione sociale, legata al benessere, una piccola **stazione sport/fitness** all'aperto;
- un riordino della sosta lungo via Tofane, coerente con il resto dell'intervento.



*L'area verde sul naviglio in via Tofane.*

### Nota

La presente proposta resta **volutamente più generica** su questo ambito, da un lato perché l'area di interfaccia fra città e naviglio presenta **sfide tecniche** più complesse (ad esempio, aiuole con forti differenze di quota), dall'altro perché, per le sue caratteristiche, è un'area che si presta maggiormente a una **progettazione partecipata**.

### Cosa dice il Comune

**Linee guida 2021 · obiettivi.** Trasformare gli spazi in luoghi: strade come destinazioni, non solo corridoi.

**Linee guida 2021 · arredo urbano.** Un abaco comune: panchina tipo Milano, portabiciclette, dissuasori, alberi.

**Linee guida 2021, p. 43.** «Lo stratificarsi di questi elementi, spesso in modo poco puntuale e caotico, comporta una riduzione nella qualità percepita dello spazio.»

Fonti: Comune di Milano, Linee guida per lo spazio pubblico 2021.

# 5. In linea con le politiche del Comune

La proposta non chiede nulla di eccezionale: chiede di applicare a via Jean Jaures obiettivi che il Comune di Milano ha già fatto propri.

- **Linee guida per la progettazione dello spazio pubblico** (delibera di Giunta 1288 del 1° ottobre 2021): per le strade locali in ambito residenziale come via Jean Jaures indicano il riequilibrio tra carreggiata e marciapiede, corsie ridotte al minimo (2,75 m nelle strade locali), incroci compatti, depavimentazione, alberi.
- **Avviso pubblico 2026 per la riqualificazione degli spazi pubblici e delle Piazze Aperte**: finanzia, attraverso sponsorizzazioni e donazioni, interventi permanenti o temporanei di rinverdimento, depavimentazione e riqualificazione. Per le trasformazioni permanenti dà **priorità ai progetti che contrastano le isole di calore, migliorano il comfort climatico e favoriscono l'assorbimento dell'acqua piovana**, attraverso piantumazioni, nuove aree verdi e depavimentazione. È esattamente il cuore di questa proposta. L'avviso sarà aggiornato con nuove schede di intervento: chiediamo che via Jean Jaures possa essere tra queste.
- **Piano Aria e Clima**, obiettivo 4.3 «Milano città spugna»: contrasto alle isole di calore, depavimentazione e gestione sostenibile dell'acqua piovana, con interventi già in corso con MM in tutti i municipi.
- **Forestazione urbana (Forestami)**: nuove alberature nelle strade oggi prive di verde.
- **PUMS e Zone 30**: moderazione del traffico nelle strade residenziali, sicurezza dei pedoni, integrazione tra trasporto pubblico e mobilità attiva.
- **Piazze Aperte**: il metodo con cui il Comune ha già trasformato lo spazio pubblico in molti quartieri, anche con interventi definitivi.

Questa proposta nasce dai residenti ed è aperta al contributo delle realtà del quartiere e del naviglio.

> Soprattutto in una città visivamente caotica come Milano, gli elementi di arredo sono ciò che può dare continuità e qualità allo spazio pubblico. Via Jean Jaures, con il suo arrivo sul naviglio, può diventare un riferimento per gli interventi successivi nel quartiere, anche per quelli minori di sistemazione e arredo.

# 6. Alcuni precedenti

**Via Rovereto**, a NoLo, sempre in Municipio 2, ha dimensioni e carattere simili a via Jean Jaures. La via è stata riqualificata in modo definitivo, con lavori completati nel 2022: marciapiedi allargati, aiuole e alberi, un incrocio rialzato in pietra per rallentare il traffico e una piccola piazza all'ingresso del parco al posto dei parcheggi.

**Via Sile**, al Corvetto (Municipio 4), con lavori conclusi nell’estate 2026.

Via Jean Jaures può seguire la stessa strada, con in più un ruolo di collegamento tra metropolitana e naviglio che la rende ancora più strategica.

# 7. Tempi e modalità

Il nodo principale di via Jean Jaures è la sezione stradale: larghezza della carreggiata e assetto della sosta. È una questione che, a nostro avviso, va affrontata **in modo definitivo**, perché da essa dipendono lo spazio per gli

alberi, le aiuole drenanti e i nuovi marciapiedi. Chiediamo quindi che la proposta sia valutata come **intervento di riqualificazione permanente**.

Indipendentemente dai tempi del progetto, alcune misure possono essere adottate subito e a costo minimo: **contrasto della sosta abusiva**, in particolare sul marciapiede all'uscita della metro, e **segnaletica di Zona 30**.

# 8. Chi sostiene la proposta

La proposta nasce dall'iniziativa di un residente del quartiere. Non è un progetto di partito: è una proposta civica, che parte dall'esperienza quotidiana della via.

- **Più di 700 firme**, raccolte online dal 23 settembre 2026 sul sito della proposta. Tre su quattro sono di residenti di via Jean Jaures, delle strade vicine e del Municipio 2.
- **Municipio 2.** La proposta è stata già illustrata ad alcuni rappresentanti del Municipio che ne stanno promuovendo la discussione.
- **Il quartiere.** La proposta ha ricevuto un’accoglienza positiva in più occasioni. Sono in corso momenti di coinvolgimento attraverso la raccolta di commenti online e momenti di confronto diretto (es. Assemblea di vicinato organizzata da Scomodo in via Jean Jaures).
- **I media.** Ne hanno parlato media come Mitomorrow (13 ottobre) e Urbanfile (27 ottobre).

**Siamo disponibili a presentare la proposta in Commissione, a partecipare a sopralluoghi e a qualsiasi percorso di progettazione partecipata con residenti, esercenti e tecnici dell'Amministrazione.**

**Contatti:** laportadellamartesana@gmail.com · https://portadellamartesana.pages.dev