



Piazza Municipio, 4 - 20821 Meda (MB)
Tel. 0362 3961 Fax 0362 75252
www.comune.meda.mb.it
posta@comune.meda.mb.it

Deliberazione n. 3
del 15/02/2018

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

OGGETTO: OSSERVAZIONI E APPROVAZIONE PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

L'anno **duemiladiciotto** il giorno **quindici** del mese di **febbraio**, in Sala Consiliare "G. Favè" del Comune con inizio alle ore **20.30**.

IL CONSIGLIO COMUNALE

riunito in seduta **pubblica** di **prima convocazione** ed in sessione **ordinaria**, presieduto dal consigliere Simone Pirovano, Presidente del Consiglio Comunale, con la partecipazione del Segretario Generale, dott. Umberto Sodano ed alla presenza dei seguenti suoi componenti:

Cognome e Nome	Carica	Pres.	Ass.	Cognome e Nome	Carica	Pres.	Ass.
SANTAMBROGIO LUCA	SINDACO	X	-	ASNAGHI ANDREA	C.C.	X	-
PIROVANO SIMONE	PRES. C.C.	X	-	CORTESE MANUELE	C.C.	X	-
RATTI MATTEO	C.C.	X	-	BURASCHI SIMONA	C.C.	X	-
TERRANEO ANDREA	C.C.	X	-	PROSERPIO MARCELLO	C.C.	X	-
DESIDERI LORENZA	C.C.	X	-	TAGLIABUE CHIARA	C.C.	X	-
TAGLIABUE SERENA	C.C.	X	-	TAGLIABUE PAOLO	C.C.	X	-
BUSNELLI MICOL	C.C.	X	-	BUSNELLI VERMONDO	C.C.	X	-
BUSNELLI MIRCO	C.C.	-	X	TAVEGGIA GIORGIO FIORENZO	C.C.	X	-
BOGA ANDREA	C.C.	X	-				

PRESENTI: 16

ASSENTI: 1

Partecipano, senza diritto di voto, gli Assessori:

Cognome e Nome	Carica	Pres.	Ass.	Cognome e Nome	Carica	Pres.	Ass.
VILLA ALESSIA	ASS	-	X	MASCHERONI FRANCESCA	ASS	X	-
BONACINA ANDREA	ASS	X	-	DONADELLO ANDREA FABRIZIO JR	ASS	X	-
MARIANI FABIO	ASS	-	X				

Il Presidente del Consiglio Comunale, accertato il numero legale per poter deliberare validamente, invita il Consiglio Comunale ad assumere la seguente deliberazione:

OGGETTO:

OSSERVAZIONI E APPROVAZIONE PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Il Presidente del Consiglio Comunale, Pirovano Simone, prima di passare alla votazione delle osservazioni del PGTU, cede la parola all'Ing. Damiano Camarda, il quale brevemente illustra come il PGTU scaturisce dall'approvazione del PGT adottato dal Comune di Meda.

Successivamente lo stesso Presidente del Consiglio Comunale invita il Comandante della Polizia Locale, Valter Brigantini; ad illustrare il Piano Generale del Traffico Urbano realizzato dal Centro Studi PIM e curato nella persona dell'Ing. Mauro Barzizza.

Alle ore 21.30 entra in aula il Consigliere Comunale Busnelli Mirco: Consiglieri Comunali presenti n. 17

Seguono interventi dei vari Consiglieri Comunali: Busnelli Vermondo, Boga Andrea, Taveggia Giorgio Fiorenzo.

L'ing. Damiano Camarda interviene fornendo risposte tecniche.

Alle ore 21.45 Il Consigliere Comunale Taveggia Giorgio Fiorenzo dichiara di non partecipare alle votazioni delle osservazioni e lascia la seduta consigliare. Consiglieri Comunali presenti n. 16.

Alle ore 21.55 entrano in aula gli assessori Mariani Fabio e Villa Alessia.

Il Presidente del Consiglio Comunale spiega le modalità di votazioni delle singole votazioni, ovvero si voterà la controdeduzione, quindi la singola osservazione risulterà approvata o meno secondo la risultanza della votazione stessa.

Per l'integrale discussione si rinvia al cd/dvd depositato agli atti ed oggetto di integrale sbobinatura.

Quindi il Presidente del Consiglio Comunale cede la parola al Sindaco , Luca Santambrogio, per la lettura delle singole osservazioni e controdeduzioni.

Il Sindaco dà lettura dell'**osservazione n. 1** prot.n. 17715 del 14.09.2017 presentata dal dr. Filippo Di Carpegna Brivio e della relativa controdeduzione.

Intervengono i Consiglieri Comunali Buraschi Simona e Busnelli Vermondo.

Il Presidente del Consiglio Comunale pone in votazione la controdeduzione proponendo di non accogliere l'osservazione n.1.

VOTAZIONE

Atteso che la votazione resa per alzata di mano in forma palese, ha prodotto il seguente esito:

Consiglieri presenti: n. **16**

Santambrogio, Pirovano, Ratti, Terraneo, Desideri, Tagliabue Serena, Busnelli Micol, Busnelli Mirco, Boga, Asnaghi, Cortese, Buraschi, Proserpio, Tagliabue Chiara, Tagliabue Paolo, Busnelli Vermondo

Consiglieri votanti n. **15**

FAVOREVOLI N.15

CONTRARI N. ///

ASTENUTI N. 1 (Busnelli Vermondo)

L'osservazione n. 1 per le motivazioni e nei termini precisati nella controdeduzione **viene respinta**.

=°=°=

Il Sindaco dà lettura dell'**osservazione n. 2** prot.n. 19720 del 10.10.2017 presentata da Colombo Alberto – Sinistra e Ambiente – gruppo di cittadini attivi di Meda e della relativa controdeduzione.

Intervengono i Consiglieri Comunali Buraschi Simona e Busnelli Vermondo.

Il Presidente del Consiglio Comunale pone in votazione la controdeduzione proponendo di non accogliere l'osservazione n.2.

VOTAZIONE

Atteso che la votazione resa per alzata di mano in forma palese, ha prodotto il seguente esito:

Consiglieri presenti: n. **16**

Santambrogio, Pirovano, Ratti, Terraneo, Desideri, Tagliabue Serena, Busnelli Micol, Busnelli Mirco, Boga, Asnaghi, Cortese, Buraschi, Proserpio, Tagliabue Chiara, Tagliabue Paolo, Busnelli Vermondo

Consiglieri votanti n. **15**

FAVOREVOLI N.15

CONTRARI N. ///

ASTENUTI N. 1 (Busnelli Vermondo)

L'osservazione n. 2 per le motivazioni e nei termini precisati nella controdeduzione **viene respinta**.

=°=°=

Il Sindaco dà lettura dell'**osservazione n. 3** prot.n. 20027 del 13.10.2017 presentata dall'Avv. Busnelli Liliana e della relativa controdeduzione.

Intervengono i Consiglieri Comunali Buraschi Simona e Busnelli Vermondo.

Il Presidente del Consiglio Comunale pone in votazione la controdeduzione proponendo di non accogliere l'osservazione n.3.

VOTAZIONE

Atteso che la votazione resa per alzata di mano in forma palese, ha prodotto il seguente esito:

Consiglieri presenti: n. **16**

Santambrogio, Pirovano, Ratti, Terraneo, Desideri, Tagliabue Serena, Busnelli Micol, Busnelli Mirco, Boga, Asnaghi, Cortese, Buraschi, Proserpio, Tagliabue Chiara, Tagliabue Paolo, Busnelli Vermondo

Consiglieri votanti n. **15**

FAVOREVOLI N.15

CONTRARI N. ///

ASTENUTI N. 1 (Busnelli Vermondo)

L'osservazione n. 3 per le motivazioni e nei termini precisati nella controdeduzione **viene respinta**.

=°=°=

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 3 DEL 15/02/2018

Il Sindaco dà lettura **dell'osservazione n. 4** prot.n. 20067 del 13.10.2017 presentata da Borgonovo Arnaldo e della relativa controdeduzione.

Intervengono i Consiglieri Comunali Buraschi Simona e Busnelli Vermondo.

Il Presidente del Consiglio Comunale pone in votazione la controdeduzione proponendo di non accogliere l'osservazione n.4.

VOTAZIONE

Atteso che la votazione resa per alzata di mano in forma palese, ha prodotto il seguente esito:

Consiglieri presenti: n. **16**

Santambrogio, Pirovano, Ratti, Terraneo, Desideri, Tagliabue Serena, Busnelli Micol, Busnelli Mirco, Boga, Asnaghi, Cortese, Buraschi, Proserpio, Tagliabue Chiara, Tagliabue Paolo, Busnelli Vermondo

Consiglieri votanti n. **15**

FAVOREVOLI N.15

CONTRARI N. ///

ASTENUTI N. 1 (Busnelli Vermondo)

L'osservazione n. 4 per le motivazioni e nei termini precisati nella controdeduzione **viene respinta**.

=°=°=

Il Sindaco dà lettura **dell'osservazione n. 5** prot.n. 20197 del 16.10.2017 presentata dal dr. Filippo Di Carpegna Brivio e della relativa controdeduzione.

Intervengono i Consiglieri Comunali Buraschi Simona e Busnelli Vermondo.

Il Presidente del Consiglio Comunale pone in votazione la controdeduzione proponendo di non accogliere l'osservazione n.5.

VOTAZIONE

Atteso che la votazione resa per alzata di mano in forma palese, ha prodotto il seguente esito:

Consiglieri presenti: n. **16**

Santambrogio, Pirovano, Ratti, Terraneo, Desideri, Tagliabue Serena, Busnelli Micol, Busnelli Mirco, Boga, Asnaghi, Cortese, Buraschi, Proserpio, Tagliabue Chiara, Tagliabue Paolo, Busnelli Vermondo

Consiglieri votanti n. **15**

FAVOREVOLI N.15

CONTRARI N. ///

ASTENUTI N. 1 (Busnelli Vermondo)

L'osservazione n. 5 per le motivazioni e nei termini precisati nella controdeduzione **viene respinta**.

=°=°=

Il Sindaco dà lettura **dell'osservazione n. 6** prot.n. 20200 del 12.10.2017 presentata dai residenti di via Sant'Agostino e della relativa controdeduzione.

Intervengono i Consiglieri Comunali Buraschi Simona e Busnelli Vermondo.

Il Presidente del Consiglio Comunale pone in votazione la controdeduzione proponendo di non accogliere l'osservazione n.6.

VOTAZIONE

Atteso che la votazione resa per alzata di mano in forma palese, ha prodotto il seguente esito:

Consiglieri presenti: n. **16**

Santambrogio, Pirovano, Ratti, Terraneo, Desideri, Tagliabue Serena, Busnelli Micol, Busnelli Mirco, Boga, Asnaghi, Cortese, Buraschi, Proserpio, Tagliabue Chiara, Tagliabue Paolo, Busnelli Vermondo

Consiglieri votanti n. **15**

FAVOREVOLI N.15

CONTRARI N. ///

ASTENUTI N. 1 (Busnelli Vermondo)

L'osservazione n. 6 per le motivazioni e nei termini precisati nella controdeduzione **viene respinta**.

=°=°=

Il Sindaco dà lettura **dell'osservazione n. 7** prot.n. 20202 del 12.10.2017 presentata da Giovanni Mariani e della relativa controdeduzione.

Intervengono i Consiglieri Comunali Buraschi Simona e Busnelli Vermondo.

Il Presidente del Consiglio Comunale pone in votazione la controdeduzione proponendo di non accogliere l'osservazione n.7.

VOTAZIONE

Atteso che la votazione resa per alzata di mano in forma palese, ha prodotto il seguente esito:

Consiglieri presenti: n. **16**

Santambrogio, Pirovano, Ratti, Terraneo, Desideri, Tagliabue Serena, Busnelli Micol, Busnelli Mirco, Boga, Asnaghi, Cortese, Buraschi, Proserpio, Tagliabue Chiara, Tagliabue Paolo, Busnelli Vermondo

Consiglieri votanti n. **15**

FAVOREVOLI N.15

CONTRARI N. ///

ASTENUTI N. 1 (Busnelli Vermondo)

L'osservazione n. 7 per le motivazioni e nei termini precisati nella controdeduzione **viene respinta**.

=°=°=

Il Sindaco dà lettura **dell'osservazione n. 8** prot.n. 20204 del 16.10.2017 presentata da Enrico Radice – Arch. Gianluigi Vitali e della relativa controdeduzione.

Intervengono i Consiglieri Comunali Buraschi Simona e Busnelli Vermondo.

Alle ore 22.35 entra in aula il Consigliere Comunale Taveggia Giorgio Fiorenzo. Consiglieri Comunali presenti n.17

Il Presidente del Consiglio Comunale pone in votazione la controdeduzione proponendo di non accogliere l'osservazione n.8.

VOTAZIONE

Atteso che la votazione resa per alzata di mano in forma palese, ha prodotto il seguente esito:

Consiglieri presenti: n. **17**

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 3 DEL 15/02/2018

Santambrogio, Pirovano, Ratti, Terraneo, Desideri, Tagliabue Serena, Busnelli Micol, Busnelli Mirco, Boga, Asnaghi, Cortese, Buraschi, Proserpio, Tagliabue Chiara, Tagliabue Paolo, Busnelli Vermondo, Taveggia Giorgio Fiorenzo.

Consiglieri votanti n. **16**

FAVOREVOLI N.15

CONTRARI N. 1 (Taveggia Giorgio Fiorenzo)

ASTENUTI N. 1 (Busnelli Vermondo)

L'osservazione n. 8 per le motivazioni e nei termini precisati nella controdeduzione **viene respinta**.

=°=°=

Il Sindaco dà lettura **dell'osservazione n. 9** prot.n. 20205 del 16.10.2017 presentata dall'On. Busnelli Erminio e della relativa controdeduzione.

Alle ore 22.39 esce dall'aula il Consigliere Comunale, Taveggia Giorgio Fiorenzo. Consiglieri Comunali presenti n. 16.

Intervengono i Consiglieri Comunali Buraschi Simona e Busnelli Vermondo.

Il Presidente del Consiglio Comunale pone in votazione la controdeduzione proponendo il parziale accoglimento dell'osservazione n.9, relativamente alla pedonalizzazione del tratto di via Roma compreso tra le vie Verdi e Mazzini.

VOTAZIONE

Atteso che la votazione resa per alzata di mano in forma palese, ha prodotto il seguente esito:

Consiglieri presenti: n. **16**

Santambrogio, Pirovano, Ratti, Terraneo, Desideri, Tagliabue Serena, Busnelli Micol, Busnelli Mirco, Boga, Asnaghi, Cortese, Buraschi, Proserpio, Tagliabue Chiara, Tagliabue Paolo, Busnelli Vermondo

Consiglieri votanti n. **15**

FAVOREVOLI N.15

CONTRARI N. ///

ASTENUTI N. 1 (Busnelli Vermondo)

L'osservazione n. 9 per le motivazioni e nei termini precisati nella controdeduzione **viene parzialmente accolta** relativamente alla pedonalizzazione del tratto di via Roma compreso tra le vie Verdi e Mazzini.

=°=°=

Il Sindaco dà lettura **dell'osservazione n. 10** prot.n. 20206 del 16.10.2017 presentata da Senzani Silvio Aldo e della relativa controdeduzione.

Intervengono i Consiglieri Comunali Buraschi Simona e Busnelli Vermondo.

Il Presidente del Consiglio Comunale pone in votazione la controdeduzione proponendo di non accogliere l'osservazione n.10.

VOTAZIONE

Atteso che la votazione resa per alzata di mano in forma palese, ha prodotto il seguente esito:

Consiglieri presenti: n. **16**

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 3 DEL 15/02/2018

Santambrogio, Pirovano, Ratti, Terraneo, Desideri, Tagliabue Serena, Busnelli Micol, Busnelli Mirco, Boga, Asnaghi, Cortese, Buraschi, Proserpio, Tagliabue Chiara, Tagliabue Paolo, Busnelli Vermondo.

Consiglieri votanti n. **15**

FAVOREVOLI N.15

CONTRARI N. ///

ASTENUTI N. 1 (Busnelli Vermondo)

L'osservazione n. 10 per le motivazioni e nei termini precisati nella controdeduzione **viene respinta.**

=°=°=

Il Sindaco dà lettura dell'**osservazione n. 11** prot.n. 20208 del 16.10.2017 presentata da Busnelli Luigi e della relativa controdeduzione.

Intervengono i Consiglieri Comunali Buraschi Simona e Busnelli Vermondo.

Il Presidente del Consiglio Comunale pone in votazione la controdeduzione proponendo di non accogliere l'osservazione n.11.

VOTAZIONE

Atteso che la votazione resa per alzata di mano in forma palese, ha prodotto il seguente esito:

Consiglieri presenti: n. **16**

Santambrogio, Pirovano, Ratti, Terraneo, Desideri, Tagliabue Serena, Busnelli Micol, Busnelli Mirco, Boga, Asnaghi, Cortese, Buraschi, Proserpio, Tagliabue Chiara, Tagliabue Paolo, Busnelli Vermondo

Consiglieri votanti n. **15**

FAVOREVOLI N.15

CONTRARI N. ///

ASTENUTI N. 1 (Busnelli Vermondo)

L'osservazione n. 11 per le motivazioni e nei termini precisati nella controdeduzione **viene respinta.**

=°=°=

Il Sindaco dà lettura dell'**osservazione n. 12** prot.n. 20209 del 16.10.2017 presentata da Ing. Giovanni Barbieri e della relativa controdeduzione.

Intervengono i Consiglieri Comunali Buraschi Simona e Busnelli Vermondo.

Il Presidente del Consiglio Comunale pone in votazione la controdeduzione proponendo di non accogliere l'osservazione n.12.

VOTAZIONE

Atteso che la votazione resa per alzata di mano in forma palese, ha prodotto il seguente esito:

Consiglieri presenti: n. **16**

Santambrogio, Pirovano, Ratti, Terraneo, Desideri, Tagliabue Serena, Busnelli Micol, Busnelli Mirco, Boga, Asnaghi, Cortese, Buraschi, Proserpio, Tagliabue Chiara, Tagliabue Paolo, Busnelli Vermondo

Consiglieri votanti n. **15**

FAVOREVOLI N.15

CONTRARI N. ///

ASTENUTI N. 1 (Busnelli Vermondo)

L'osservazione n. 12 per le motivazioni e nei termini precisati nella controdeduzione **viene respinta.**

=°=°=

Il Sindaco dà lettura dell'**osservazione n. 13** prot.n. 20213 del 16.10.2017 presentata da Sergio Galimberti e della relativa controdeduzione.

Intervengono i Consiglieri Comunali Buraschi Simona e Busnelli Vermondo.

Il Presidente del Consiglio Comunale pone in votazione la controdeduzione proponendo di non accogliere l'osservazione n.13.

VOTAZIONE

Atteso che la votazione resa per alzata di mano in forma palese, ha prodotto il seguente esito:

Consiglieri presenti: n. **16**

Santambrogio, Pirovano, Ratti, Terraneo, Desideri, Tagliabue Serena, Busnelli Micol, Busnelli Mirco, Boga, Asnaghi, Cortese, Buraschi, Proserpio, Tagliabue Chiara, Tagliabue Paolo, Busnelli Vermondo

Consiglieri votanti n. **15**

FAVOREVOLI N.15

CONTRARI N. ///

ASTENUTI N. 1 (Busnelli Vermondo)

L'osservazione n. 13 per le motivazioni e nei termini precisati nella controdeduzione **viene respinta.**

=°=°=

Il Sindaco dà lettura dell'**osservazione n. 14** prot.n. 20215 del 16.10.2017 presentata da Polo Civico di Meda per Tutti e Lista Civica per Meda e della relativa controdeduzione.

Alle ore 23.00 si assenta dall'aula il Presidente del Consiglio Comunale, Pirovano Simone; il consigliere comunale Ratti Matteo assume la presidenza.

Alle ore 23.05 rientra in aula il Presidente del Consiglio Pirovano Simone e riprende la sua funzione.

Intervengono i Consiglieri Comunali Buraschi Simona e Busnelli Vermondo.

Il Presidente del Consiglio Comunale pone in votazione la controdeduzione proponendo di non accogliere l'osservazione n.14.

VOTAZIONE

Atteso che la votazione resa per alzata di mano in forma palese, ha prodotto il seguente esito:

Consiglieri presenti: n. **16**

Santambrogio, Pirovano, Ratti, Terraneo, Desideri, Tagliabue Serena, Busnelli Micol, Busnelli Mirco, Boga, Asnaghi, Cortese, Buraschi, Proserpio, Tagliabue Chiara, Tagliabue Paolo, Busnelli Vermondo

Consiglieri votanti n. **16**

FAVOREVOLI	N.15
CONTRARI	N. 1 (Busnelli Vermondo)
ASTENUTI	N. ///

L'osservazione n. 14 per le motivazioni e nei termini precisati nella controdeduzione **viene respinta**.

=°=°=

Il Sindaco dà lettura dell'**osservazione n. 15** prot.n. 20223 del 16.10.2017 presentata da Ambrogio Moro SpA e della relativa controdeduzione.

Intervengono i Consiglieri Comunali Buraschi Simona e Busnelli Vermondo.

Il Presidente del Consiglio Comunale pone in votazione la controdeduzione proponendo di non accogliere l'osservazione n.15.

VOTAZIONE

Atteso che la votazione resa per alzata di mano in forma palese, ha prodotto il seguente esito:

Consiglieri presenti: n. **16**

Santambrogio, Pirovano, Ratti, Terraneo, Desideri, Tagliabue Serena, Busnelli Micol, Busnelli Mirco, Boga, Asnaghi, Cortese, Buraschi, Proserpio, Tagliabue Chiara, Tagliabue Paolo, Busnelli Vermondo

Consiglieri votanti n. **15**

FAVOREVOLI	N.15
CONTRARI	N. ///
ASTENUTI	N. 1 (Busnelli Vermondo)

L'osservazione n. 15 per le motivazioni e nei termini precisati nella controdeduzione **viene respinta**.

=°=°=

Il Sindaco dà lettura dell'**osservazione n. 16** prot.n. 20230 del 16.10.2017 presentata da Mario Giudici, Natalina Giudici – Figli di Domenico Giudici di Mario Giudici s.a.s. e della relativa controdeduzione.

Intervengono i Consiglieri Comunali Buraschi Simona e Busnelli Vermondo.

Il Presidente del Consiglio Comunale pone in votazione la controdeduzione proponendo di accogliere l'osservazione n.16.

VOTAZIONE

Atteso che la votazione resa per alzata di mano in forma palese, ha prodotto il seguente esito:

Consiglieri presenti: n. **16**

Santambrogio, Pirovano, Ratti, Terraneo, Desideri, Tagliabue Serena, Busnelli Micol, Busnelli Mirco, Boga, Asnaghi, Cortese, Buraschi, Proserpio, Tagliabue Chiara, Tagliabue Paolo, Busnelli Vermondo

Consiglieri votanti n. **15**

FAVOREVOLI	N.15
CONTRARI	N. ///
ASTENUTI	N. 1 (Busnelli Vermondo)

L'osservazione n. 16 per le motivazioni e nei termini precisati nella controdeduzione **viene accolta**.

=°=°=

Il Sindaco dà lettura dell'**osservazione n. 17** prot.n. 20257 del 16.10.2017 presentata da Ufficio Tecnico Area Infrastrutture e Gestione del Territorio Comune di Meda e della relativa controdeduzione.

Intervengono i Consiglieri Comunali Buraschi Simona e Busnelli Vermondo.

Il Presidente del Consiglio Comunale pone in votazione la controdeduzione proponendo di accogliere l'osservazione n.17.

VOTAZIONE

Atteso che la votazione resa per alzata di mano in forma palese, ha prodotto il seguente esito:

Consiglieri presenti: n. **16**

Santambrogio, Pirovano, Ratti, Terraneo, Desideri, Tagliabue Serena, Busnelli Micol, Busnelli Mirco, Boga, Asnaghi, Cortese, Buraschi, Proserpio, Tagliabue Chiara, Tagliabue Paolo, Busnelli Vermondo

Consiglieri votanti n. **15**

FAVOREVOLI N.15

CONTRARI N. ///

ASTENUTI N. 1 (Busnelli Vermondo)

L'osservazione n. 17 per le motivazioni e nei termini precisati nella controdeduzione **viene accolta**.

=°=°=

Il Sindaco dà lettura dell'**osservazione n. 18** prot.n. 20296 del 16.10.2017 presentata da Andrea Asnaghi (Forza Italia), Andrea Terraneo (Lega Nord-Lega Lombarda), Manuele Cortese (Fratelli d'Italia) e della relativa controdeduzione.

Intervengono i Consiglieri Comunali Buraschi Simona e Busnelli Vermondo, Terraneo Andrea.

Il Presidente del Consiglio Comunale pone in votazione la controdeduzione proponendo di non accogliere l'osservazione n.18.

VOTAZIONE

Atteso che la votazione resa per alzata di mano in forma palese, ha prodotto il seguente esito:

Consiglieri presenti: n. **16**

Santambrogio, Pirovano, Ratti, Terraneo, Desideri, Tagliabue Serena, Busnelli Micol, Busnelli Mirco, Boga, Asnaghi, Cortese, Buraschi, Proserpio, Tagliabue Chiara, Tagliabue Paolo, Busnelli Vermondo

Consiglieri votanti n. **15**

FAVOREVOLI N.15

CONTRARI N. ///

ASTENUTI N. 1 (Busnelli Vermondo)

L'osservazione n. 18 per le motivazioni e nei termini precisati nella controdeduzione **viene respinta**.

=°=°=

Per i motivi sopra espressi

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che:

- la redazione del Piano Generale del Traffico Urbano è prevista dall'art. 36 del Nuovo Codice della Strada (D.Lgs 30 aprile 1992 n. 285) che prescrive:
 - ai Comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, è fatto obbligo dell'adozione del Piano urbano del traffico;
 - all'obbligo di cui al comma 1 sono tenuti ad adempiere i Comuni con popolazione residente inferiore a trentamila abitanti i quali registrino, anche in periodi dell'anno, una particolare affluenza turistica, risultino interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o siano, comunque, impegnati per altre particolari ragioni alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale. L'elenco dei Comuni interessati viene predisposto dalla Regione e pubblicato, a cura del Ministero dei lavori pubblici, nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana;
- con decreto del Ministero dei Lavori Pubblici del 26 settembre 1994 è stato emanato ai sensi del comma 2 dell'art. 36 sopra riportato- l'elenco dei Comuni tenuti all'adozione del Piano urbano del traffico, come individuati dalla Regione Lombardia (delibera 12 ottobre 1993 n. 42288) tra i quali è compreso anche il Comune di Meda;
- il PGTU, redatto altresì nel rispetto delle “Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico” emanate dal Ministero dei lavori pubblici (Suppl. Ord. G.U. n. 146 del 24/06/1995), è uno strumento tecnico amministrativo di breve periodo, finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico ed il contenimento dei consumi energetici, nel rispetto dei valori ambientali;
- nell'ambito della propria attività istituzionale e programmatica di pianificazione e gestione del territorio, l'Amministrazione Comunale ha inteso dotarsi di tale strumento (P.G.T.U.), utile ad analizzare le problematiche legate alla mobilità, sia dal profilo della circolazione veicolare che ciclo/pedonale;
- con deliberazione di Consiglio Comunale n°6 del 29.04.2015, il Comune di Meda è divenuto socio del Centro Studi PIM, associazione volontaria tra enti pubblici, riconosciuta con D.P.G.R. n.19737 del 27/12/2005, che svolge attività di pianificazione in materia di governo del territorio, ambientale e infrastrutturale in ambito regionale, di supporto operativo e tecnico-scientifico agli Enti soci;
- attraverso atto d'indirizzo n. 145 del 08.07.2015 il Comune di Meda ha aderito alla proposta di collaborazione per la stesura del PGTU col centro Studi PIM, affidando l'elaborazione del succitato strumento pianificatorio, nell'ambito delle attività istituzionali previste dalla convenzione di cui al precedente punto;
- il Comune di Meda ha recepito con atto d'indirizzo n.80 del 28.12.2017 gli elaborati della fase analitica (endoprocedimentale) del PGTU proposti dal Centro Studi PIM, ed in data 06.02.2018 atti di prot. n.0003444 sono stati depositati gli elaborati in stesura definitiva, allegati al presente atto quale parte integrante ed essenziale ;

Dato atto che:

il Ministero dei LL.PP., attraverso le direttive pubblicate sulla G.U. n.146 del 24/06/1995, stabiliva che per perfezionare l'adozione dello strumento in oggetto, ivi comprese le varianti, si devono eseguire le seguenti procedure:

- adozione del Piano da parte della Giunta Comunale;
- deposito dell'atto per almeno 30 gg., in visione per il pubblico con contestuale comunicazione di possibilità di presentazione di osservazioni/suggerimenti, sempre nel medesimo termine di pubblicazione;
- delibera di approvazione da parte del Consiglio Comunale che si esprime sia sulla proposta di piano che sulle osservazioni;

Considerato che l'Amministrazione Comunale ha consentito alla cittadinanza il più ampio termine per esaminare il PGTU e proporre eventuali osservazioni, affinché tutto il procedimento sia contraddistinto dalla massima trasparenza amministrativa, fissando tale termine al 16 ottobre 2017;

Che durante il periodo del deposito del Piano sono state presentate 18 osservazioni, la maggior parte delle quali disarticolate in sotto osservazioni, il presente Piano recepisce le Osservazioni accolte e le relative controdeduzioni;

Che la VAS relativa alla mobilità è stata verificata con l'approvazione del PGT;

Il PGT di Meda è stato approvato con DCC n. 8 del 18.06.2012, n. 9 del 19.06.2012, n. 10 del 21.06.2012 e n. 11 del 23.06.2012. Con DCC n. 13 del 23.05.2016 è stata adottata la variante generale al PGT, che, a partire dal suo Documento Programmatico, definisce i seguenti obiettivi generali e i relativi obiettivi specifici, per ciascuno dei quali indica le azioni del piano necessarie per il loro conseguimento:

“restituire alla città un disegno riconoscibile”, valorizzando il nucleo storico, consolidando ed estendendo le attività centrali in esso presenti, così come nel centro nuovo e lungo i viali a est della ferrovia, promuovendo il mantenimento ed il rilancio delle attività manifatturiere tipiche del luogo e conservando/qualificandole. Per quanto riguarda specificatamente il sistema della mobilità, il PGT adottato, a fronte di un'analisi della condizione attuale, degli obiettivi del redigendo PGTU e del progetto del Sistema Viabilistico Pedemontano, stabilisce i seguenti obiettivi e strategie per il suo miglioramento, ossia per il consolidamento di un assetto viario che sfrutti al meglio le opportunità conseguenti alla realizzazione delle opere connesse della Pedemontana:

- protezione dell'area centrale dal traffico di attraversamento, realizzando itinerari viari periferici a media/alta capacità che permettano l'aggiramento delle aree centrali, penalizzando, nel contempo, gli itinerari che attraversano l'area centrale (ad esempio con inserimento di fattori di discontinuità, regolazione a sensi unici contrapposti, vincoli di protezione, Zone 30);
- favorire una mobilità urbana sostenibile (pedonale e ciclabile), grazie alla realizzazione di una rete ciclabile protetta per i collegamenti fra i principali comparti urbani ed i poli di servizio (scuole, Municipio, biblioteca, cimitero, stazione, giardini, ecc.) ed alla pedonalizzazione di alcune aree, generalmente nei pressi di attrezzature pubbliche a più elevata frequentazione (quale piazza Vittorio Veneto e strade annesse, in concomitanza con la realizzazione della connessione stradale da via Santa Maria a piazza Volta;

Ritenuto di procedere all'approvazione del PGTU, depositato in data 6 febbraio 2018 con atti di prot. n. 0003444, costituito dai seguenti elaborati:

- Controdeduzioni alle Osservazioni-
- Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) – Relazione –

- Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) – Allegato Cartografico e tabelle rilievi di traffico –

Atteso che la documentazione cartacea e cd rom è depositata in originale presso la Segreteria Generale del Comune di Meda;

VISTA la normativa vigente in materia di ordinamento delle Autonomie Locali;

VISTI gli allegati pareri in ordine alla regolarità tecnica e contabile espressi rispettivamente dal Comandante dell'Area Polizia Locale e dal Dirigente dell'Area Risorse Finanziarie, ai sensi dell'art. 49 del Testo Unico delle Leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali D.Lgs. 18.08.2000, n.267;

Concluso l'esame delle osservazioni e relative controdeduzioni, prima della votazione finale del PGTU, il Presidente del Consiglio Comunale cede la parola ai vari consiglieri comunali per interventi vari. Successivamente si passa alla dichiarazione di voto, ove intervengono i seguenti consiglieri: Busnelli Vermondo, Buraschi S. , Boga A. e Terraneo A.

Quindi il Presidente del Consiglio Comunale pone in votazione il PGTU con l'accoglimento delle osservazioni n. 16 e 17 e dell'osservazione n. 9 accolta parzialmente relativamente alla pedonalizzazione del tratto di via Roma compreso tra le vie Verdi e Mazzini.

Atteso che la votazione, resa per alzata di mano in forma palese, ha prodotto il seguente esito:

Consiglieri presenti: n. **16**

Santambrogio, Pirovano, Ratti, Terraneo, Desideri, Tagliabue Serena, Busnelli Micol, Busnelli Mirco, Boga, Asnaghi, Cortese, Buraschi, Proserpio, Tagliabue Chiara, Tagliabue Paolo, Busnelli Vermondo

Consiglieri votanti n. **16**

FAVOREVOLI	N.15
CONTRARI	N. 1 (Busnelli Vermondo)
ASTENUTI	N. ///

DELIBERA

1) di dare atto che tutto quanto sopra esposto e premesso si intende qui trascritto quale parte integrante e sostanziale.

2) di approvare il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) redatto dal Centro Studi PIM ed agli atti comunali con prot.0003444 del 06.02.2018, comprensivo dell'osservazioni accolte n. 16 e 17 e dell'osservazione n. 9 accolta parzialmente relativamente alla pedonalizzazione del tratto di via Roma compreso tra le vie Verdi e Mazzini, costituito dai seguenti elaborati:

- Controdeduzioni alle Osservazioni-
- Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) – Relazione –
- Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) – Allegato Cartografico e tabelle rilievi di traffico -

Alle ore 00.30 del giorno 16.02.2018 il Presidente del Consiglio Comunale dichiara chiusa la seduta di Consiglio Comunale.

Il Presidente del Consiglio Comunale
Simone Pirovano

Il Segretario Generale
dott. Umberto Sodano

ALLEGATI:

Allegato 1

Allegato 2

Allegato 3

Allegato 4

Parere tecnico

Parere contabile

Il presente documento è stato redatto, sottoscritto e validato in forma digitale secondo le modalità previste dal D.Lgs 7 marzo 2005 n.82



Piazza Municipio, 4 - 20821 Meda (MB)
Tel. 0362 3961 Fax 0362 75252
www.comune.meda.mb.it
posta@comune.meda.mb.it

Area Polizia Locale

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA¹

IL DIRIGENTE AREA POLIZIA LOCALE

in ordine alla proposta di deliberazione di CONSIGLIO COMUNALE avente oggetto:

OSSERVAZIONI E APPROVAZIONE PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

esprime parere **favorevole**

Meda, 07/02/2018

IL DIRIGENTE

Valter Bragantini

Il presente documento è stato redatto, sottoscritto e validato, in forma digitale secondo le modalità previste dal D.Lgs. 7 Marzo 2005 n. 82.

¹ Ai sensi del D.Lgs. 18/8/2000, n. 267, art. 49



Piazza Municipio, 4 - 20821 Meda (MB)
Tel. 0362 3961 Fax 0362 75252
www.comune.meda.mb.it
posta@comune.meda.mb.it

Area Risorse Finanziarie

PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE²

IL DIRIGENTE AREA RISORSE FINANZIARIE

in ordine alla proposta di deliberazione di CONSIGLIO COMUNALE avente oggetto:

OSSERVAZIONI E APPROVAZIONE PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

esprime parere **favorevole**

Meda, 08/02/2018

IL DIRIGENTE AREA RISORSE FINANZIARIE

Dott.ssa Sara Angela Maria Corbetta

Il presente documento è stato redatto, sottoscritto e validato, in forma digitale secondo le modalità previste dal D.Lgs. 7 Marzo 2005 n. 82.

² Ai sensi del D.Lgs. 18/8/2000, n. 267, art. 49

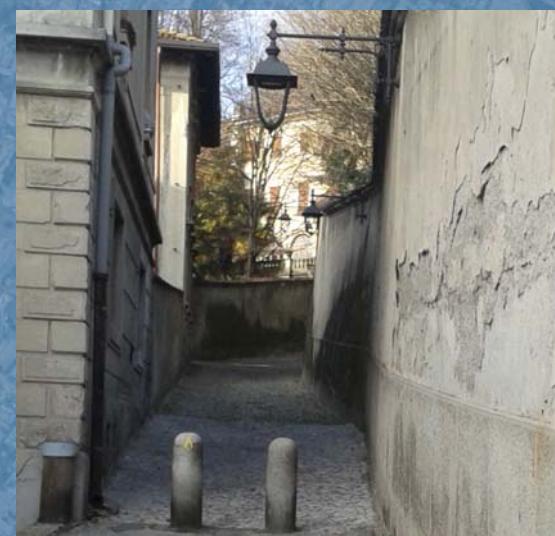


CITTA' DI MEDA

PIANO GENERALE del TRAFFICO URBANO

Controdeduzioni alle Osservazioni

gennaio 2018



CENTRO STUDI



PIANO GENERALE del TRAFFICO URBANO

Controdeduzioni alle Osservazioni

Il presente documento “**Piano Generale del Traffico Urbano: Controdeduzioni alle Osservazioni**” è stato realizzato dal Centro Studi PIM:
nell’ambito del Programma di collaborazione PIM - Città di Meda per l’anno 2017 (IST_22_17),

Il gruppo di lavoro che ha curato la realizzazione del documento è composto da:

Centro Studi PIM



dott. Franco Sacchi (Direttore), ing. Mauro Barzizza (capo progetto),
ing. Matteo Gambino [staff PIM];



Referenti per il Comune di Meda

Comandante Polizia Locale Valter Bragantini, Sindaco Luca Santambrogio.

Premessa

Come previsto dalle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico (art. 36 del DL 30/04/92 n. 285 Codice della Strada), a seguito della adozione da parte della Giunta Comunale del Piano Generale del Traffico Urbano (delibera n. 111 del 19/04/2017) e della relativa Pubblicazione, è stata possibile la presentazione di Osservazioni, al Piano stesso, anche da parte di singoli cittadini fino al 16/10/2017.

Il presente documento mostra in sintesi il contenuto di ogni Osservazione presentata e predispone per ognuna la relativa Controdeduzione. Le Osservazioni presentate, che sono state recepite integralmente, sono spesso sintetizzate al solo scopo di rendere più chiare le Controdeduzioni. Le Controdeduzioni sono comunque riferite al testo integrale dell'Osservazione, così come protocollata e non già alla sintesi riportata nella proposta di Controdeduzione.

Ogni pagina del documento fa riferimento ad un'osservazione riportandone il protocollo, la data e l'Osservante.

Ogni pagina è organizzata in tre campi:

- ✓ *contenuto sintetico dell'Osservazione;*
- ✓ *Controdeduzione;*
- ✓ *esito dell'Osservazione: accolta / parzialmente accolta / non accolta / non pertinente /non da luogo a procedere.*

OSSERVAZIONE 1: Prot. 17715 data 14/09/2017 Osservante: Dr. FILIPPO DI CAPEGNA BRIVIO

SINTESI CONTENUTO*:

Nell'ottica di valorizzare le caratteristiche storiche ambientali della città e la sua struttura urbana, fermando il consumo di suolo, si richiede di adottare uno schema viabilistico che prevede:

- Senso unico in via Manzoni (tratto tra via Colombo e piazza Volta) verso Est;
- Senso unico in via Matteotti (tratto tra piazza Volta e corso Italia) verso Est;
- Senso unico in corso Italia (tratto tra via Matteotti e via Oberdan) verso Sud;
- Senso unico in via Oberdan (tratto tra corso Italia e via Colombo) verso Ovest;
- Senso unico in via Colombo (tratto tra via Oberdan e via Manzoni) verso Nord;
- Rimuovere l'intersezione a rotatoria di piazza Volta.

Nelle zone a velocità ridotta si sconsiglia l'utilizzo di dossi e si suggerisce l'utilizzo di semafori attuati dalla velocità dell'utenza.

CONTRODEDUZIONE:

L'assetto circolatorio proposto dall'Osservante interrompe la continuità veicolare in direzione nord fra l'asse di corso Matteotti e via Manzoni oltre ad indurre un elevato disagio e aumento delle percorrenze dei residenti del quartiere per accedere ed uscire dalle abitazioni e per accedere ai servizi presenti.

Il sistema di sensi unici proposto dal PGTU invece è finalizzato, oltre a disincentivare l'attraversamento del centro e delle isole ambientali da parte del traffico veicolare parassitario di attraversamento, a favorire la mobilità locale ed in particolare quella dolce per gli spostamenti brevi. A regime, il nuovo assetto circolatorio, in relazione alle basse velocità imposte ai veicoli a motore, comporterà una riduzione delle emissioni inquinanti, dei flussi veicolari nelle vie del centro, compatibile con i calibri stradali, le tipologie degli edifici in affaccio e una città sempre più a misura d'uomo.

Il PGTU sconsiglia l'utilizzo di dossi in quanto sono pericolosi per i mezzi a due ruote, quelli in plastica inoltre sono facilmente rimovibili e danneggiabili, e creano dei punti di forte decelerazione e accelerazione, con aumento di emissioni di inquinanti e rumore. La ridotta velocità dei veicoli viene garantita dalla rimodulazione degli spazi stradali, diversamente la presenza di semafori indurrebbe velocità elevate, perditempo e aumento di emissioni dovute alle variazioni di velocità dei veicoli stessi.

ESITO:

NON ACCOLTA

**per il contenuto puntuale dell'Osservazione si rimanda all'Osservazione stessa*

OSSERVAZIONE 2: Prot. 19720 data 10/10/2017 Osservante: COLOMBO ALBERTO – Sinistra e Ambiente – gruppo di cittadini attivi di Meda

SINTESI CONTENUTO*.

L'osservazione si articola in più punti di seguito sintetizzati

Si richiede di integrare la fase analitica con :

- l'indicazione del raddoppio della linea FNME tra Seveso e Meda;
- un'analisi sulla qualità dell'aria;
- i percorsi ciclabili di progetto di Pedemontana come percorsi comunque da realizzare a carico del Comune o di altri Enti;
- valutazioni sui PII via Pace/Gagarin, Ambito 3 Largo Europa ed ex-Medaspian.

Si richiede di integrare gli obiettivi e strumenti con:

- azioni di coordinamento casa-lavoro e casa scuola con le aziende/enti;
- obiettivi quantificabili per ciclabilità, inquinamento e incidenti.

Si richiede di integrare le previsioni circa la mobilità dolce con:

- percorso ciclopedonale ad anello tra l'area del centro sportivo, Bosco delle Querce e via Vignazzola;
- percorso ciclabile in sede propria su via Piave e via Maroncelli;
- la previsione del percorso ciclopedonale sponale sul torrente Tarò;
- la previsione prioritaria della Velostazione.

Si richiede di integrare gli indirizzi circa il tpl con:

- il censimento di studenti/insegnanti/personale non docente per comprendere i flussi di provenienza e poter ottimizzare il tpl;
- l'identificazione delle fermate dove l'analisi del PGTU ne rileva l'assenza.

Si richiede di integrare le previsioni di attuazione:

- avviando la verifica con il gestore del trasporto pubblico locale nella prima fase di attuazione;
- prevedendo la delimitazione di aree pedonali con la possibilità di limitazione/blocco del traffico;
- avviare l'interlocuzione con FNM per la realizzazione della velo stazione in prima fase;
- con l'anticipazione di alcuni dei percorsi ciclabili di progetto;
- con la concretizzazione del progetto Pedibus;
- attraverso la verifica degli effetti attesi.

*per il contenuto puntuale dell'Osservazione si rimanda all'Osservazione stessa

CONTRODEDUZIONE:

Il PGTU è un Piano a valenza biennale/triennale il cui obiettivo è la messa in sicurezza della mobilità per tutte le componenti, privilegiando la mobilità dolce (pedoni e ciclisti). Lo scenario proprio di riferimento del PGTU è quindi di breve periodo. Ciò nonostante, il PGTU contempla anche gli interventi approvati

aventi un orizzonte temporale di più ampio respiro, al fine di programmare nel breve periodo opere coerenti con lo scenario di medio-lungo periodo. I Piani Attuativi richiamati dall'Osservante sono ricompresi nelle tavole 9 e 10 relative agli interventi proposti dal PGTU e per quanto riguarda gli effetti generati da queste trasformazioni si rinvia alle analisi dei relativi studi viabilistici.

La riduzione dell'inquinamento indotto dal traffico veicolare è un obiettivo del PGTU, perseguito attraverso la definizione della classificazione funzionale, la ricalibrazione degli assi stradali al fine di moderare le velocità e l'attuazione delle Isole ambientali-Zone 30.

Per quanto riguarda i percorsi ciclo-pedonali, in coerenza con il PGT e con la classificazione funzionale del PGTU stesso, il PGTU individua i principali itinerari realizzabili in coerenza con la normativa vigente. Buona parte delle proposte dell'Osservante sono contemplate dal PGTU come percorsi all'interno delle isole ambientali e comunque ulteriori approfondimenti sono demandati ad uno specifico Piano Particolareggiato della mobilità dolce.

Per quanto riguarda l'ulteriore individuazione di aree pedonali e condizioni più restrittive alla circolazione, possono rappresentare interventi che, a valle dell'attuazione degli interventi previsti dal Piano e della verifica degli effetti indotti, potranno essere valutati in occasione dell'aggiornamento del PGTU o di uno specifico approfondimento Piano Particolareggiato, in coerenza con il PGTU stesso.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, il PGTU evidenzia quegli aspetti che potrebbero portare ad un miglioramento del servizio, in quanto la riorganizzazione/miglioramento del servizio del trasporto pubblico locale è demandata al programma triennale dei servizi.

ESITO:**NON ACCOLTA**

OSSERVAZIONE 3: Prot. 20027 data 13/10/2017 Osservante: avv. BUSNELLI LILIANA

SINTESI CONTENUTO*:

Si chiede il ripristino di spazi di sosta e di carico/scarico in piazza Volta o il cambio di destinazione d'uso dell'immobile, di proprietà del richiedente, da commerciale a residenziale.

CONTRODEDUZIONE:

Premesso che, per quanto riguarda la tematica della sosta, il Piano Generale del Traffico Urbano ne fornisce le linee di indirizzo, demandando l'analisi e la risoluzione delle problematiche puntuali ad uno specifico Piano Particolareggiato della Sosta, nel caso specifico, è attraverso un progetto di riqualificazione di piazza Volta e la ridefinizione degli spazi stradali, che si potrà eventualmente verificare se esistono le condizioni, nel rispetto della normativa vigente, di individuare degli spazi di sosta esterni alla carreggiata stradale. Ciò premesso l'istituzione del senso unico di marcia in corso Matteotti e la ridefinizione degli spazi stradali permetterà, la dove è possibile, di recuperare maggiori spazi non solo per la mobilità dolce ma anche per la sosta delle autovetture.

ESITO:

NON PERTINENTE

**per il contenuto puntuale dell'Osservazione si rimanda all'Osservazione stessa*

OSSERVAZIONE 4: Prot. 20067 data 13/10/2017 Osservante: BORGONOVO ARNALDO

SINTESI CONTENUTO*:

Si chiede di riconsiderare la soluzione prevista del sottopasso.

Una soluzione più ragionevole ed economica per via Seveso/via Cadorna è un tracciato parallelo alla ferrovia, favorendo il collegamento diretto con la superstrada ed evitando le possibili criticità legate all'alveo del torrente Tarò e le modifiche della viabilità nell'intorno.

CONTRODEDUZIONE:

Premesso che il PGTU è un Piano a valenza biennale/triennale, il cui obiettivo è la messa in sicurezza di tutte le componenti della mobilità, che considera gli interventi di medio-lungo periodo, al solo fine di programmare nel breve periodo interventi compatibili con quelli di più ampio respiro, il tema dell'osservazione risulta non pertinente con il PGTU stesso e non risulta contemplato dal PGT vigente.

ESITO:

NON PERTINENTE

**per il contenuto puntuale dell'Osservazione si rimanda all'Osservazione stessa*

OSSERVAZIONE 5: Prot. 20197 data 16/10/2017 Osservante: Dr. FILIPPO DI CAPEGNA BRIVIO

SINTESI CONTENUTO*:

Continuazione dell'osservazione n. 1, qualora si mantenesse la direzione a senso unico di corso Matteotti fino a Piazza Volta, si propone di prevedere l'obbligo di prosecuzione su via San Martino, verso piazza Vittorio Veneto con prosecuzione in via Santa Maria modificando il senso di marcia di via San Martino e spezzando in due piazza Volta. Anche il senso di marcia di via Fornaci dovrebbe essere modificato, in discesa fino a piazza Volta per proseguire poi in via Manzoni oppure in via Cristoforo Colombo. Questo intervento sarebbe il più coerente per completare la logica del PGTU sottoposto alla cittadinanza. Ovviamente la via Fornaci dovrebbe prevedere velocità ridotta al minimo. L'abolizione della piazzola rotatoria permetterebbe infatti di completare i marciapiedi su tutta piazza Volta, rendendola più vivibile per il traffico pedonale ed eventualmente anche l'inserimento di qualche spazio di parcheggio, utile al servizio delle attività commerciali esistenti e future.

CONTRODEDUZIONE:

Similarmente alla controdeduzione (alla quale si rimanda) formulata per l'Osservazione n.1, le proposte avanzate dall'Osservante indurrebbero evidenti disagi per la mobilità locale dei residenti. Come previsto dal PGTU vigente, l'introduzione dei sensi unici di marcia e similamente il progetto di ridefinizione/riqualificazione di piazza Volta e dei relativi degli spazi stradali permetterà di recuperare spazi per la mobilità dolce.

ESITO:

NON ACCOLTA

**per il contenuto puntuale dell'Osservazione si rimanda all'Osservazione stessa*

OSSERVAZIONE 6: Prot. 20200 data 12/10/2017 Osservante: RESIDENTI DI VIA SANT'AGOSTINO

SINTESI CONTENUTO*:

Si esprime preoccupazione sulla sicurezza di circolazione nel caso di attuazione di tutte le modifiche dei sensi unici in poco tempo e sull'onerosità dell'allungamento dei percorsi per i residenti, sia per le auto che per le biciclette. Si chiede di evitare, dove possibile, di cambiare i sensi di percorrenza e, in ogni caso, di mantenere il doppio senso di circolazione nel tratto di via San Giorgio tra via Brianza e via Pascoli.

CONTRODEDUZIONE:

Il sistema di sensi unici proposto dal PGTU è finalizzato a disincentivare l'attraversamento delle isole ambientali da parte del traffico veicolare parassitario e a favorire la mobilità locale in particolare quella dolce per gli spostamenti di breve entità. L'introduzione dei sensi unici previsti sarà un processo graduale (cfr. cap. 15 Fasi Attuazione del PGTU), che consentirà di utilizzare in modo più razionale la sede stradale esistente, spesso caratterizzata dall'assenza di marciapiedi. Infatti, oltre a ridurre il transito veicolare, con l'introduzione del senso unico di marcia si provvederà ad una ridefinizione degli spazi, al fine di riservare maggiori superfici ai pedoni e alla sosta in carreggiata, a favore dei residenti e delle attività (commerciali e non) in affaccio, oltre che ridurre la velocità dei veicoli e la sinistrosità con la riduzione delle manovre ammesse alle intersezioni, a fronte di un contenuto allungamento dei percorsi veicolari.

L'orientamento dei sensi unici proposti, confermando in linea generale quello dei sensi unici esistenti (al fine di non modificare eccessivamente le abitudini dei residenti), mira a creare anelli circolatori orari (la svolta a destra è la manovra meno conflittuale rispetto alle altre), al fine di, a fronte di un breve allungamento dei percorsi veicolari, non creare eccessivi disagi ai residenti.

ESITO:

NON ACCOLTA

**per il contenuto puntuale dell'Osservazione si rimanda all'Osservazione stessa*

OSSERVAZIONE 7: Prot. 20202 data 12/10/2017 Osservante: GIOVANNI MARIANI

SINTESI CONTENUTO*:

Si evidenziano criticità legate alla sicurezza e al traffico sul tratto di viale Brianza, tra le vie Cialdini e Rho, circa l'interazione tra pista ciclabile realizzata e gli accessi carrai esistenti. Si richiede che la pista ciclabile in progetto sul tratto di viale Brianza tra via Rho e via San Giorgio non invada gli spazi di proprietà del richiedente e che siano mantenuti spazi di sosta esistenti.

CONTRODEDUZIONE:

Si comprendono le preoccupazioni e le criticità ravvisate. La definizione puntuale della continuazione della pista ciclabile esula dalle specifiche competenze del PGTU, in quanto strumento di pianificazione, si demanda alla progettazione definitiva dell'itinerario ciclabile l'individuazione delle soluzioni progettuali, coerenti con la normativa vigente, atte a minimizzare le conflittualità e le interferenze.

ESITO:

NON PERTINENTE

**per il contenuto puntuale dell'Osservazione si rimanda all'Osservazione stessa*

OSSERVAZIONE 8: Prot. 20204 data 16/10/2017 Osservante: ENRICO RADICE – ARCH. GIANLUIGI VITALI

SINTESI CONTENUTO*:

Si ritiene necessario mantenere e migliorare i collegamenti viari esistenti in superficie nell'ambito del sottopasso in progetto di via Seveso/Cadorna e dell'ambito di trasformazione AT1 e AT2. Si propone un nuovo collegamento viario tra viale Francia, via dei Cipressi e via Cadorna lungo la sponda ovest del torrente Tarò nell'ambito di trasformazione AT2.

CONTRODEDUZIONE:

Il tema sollevato dall'Osservante esula dalle specifiche competenze del PGTU, in quanto strumento di pianificazione di breve termine, si demanda alla progettazione degli specifici ambiti di trasformazione l'individuazione delle soluzioni progettuali, coerenti con la normativa vigente, atte a minimizzare le conflittualità e le interferenze.

ESITO:**NON PERTINENTE**

**per il contenuto puntuale dell'Osservazione si rimanda all'Osservazione stessa*

OSSERVAZIONE 9: Prot. 20205 data 16/10/2017 Osservante: ON. BUSNELLI ERMINIO

SINTESI CONTENUTO*:

L'osservazione si articola in 3 osservazioni distinte:

1. Per facilitare l'accesso, e quindi l'utilizzo, del parcheggio interrato di via Verdi, si propone di creare un percorso continuo tra piazza Della Chiesa, via Mazzini, piazza Del Municipio, vicolo Del Municipio (riprendendolo al traffico con velocità ridotta) e via Verdi. Si propone inoltre di rendere pedonale il tratto di via Roma compreso tra le vie Verdi e Mazzini.
2. Invertire il senso di marcia nel tratto di via Carducci tra corso Italia e via Petrarca in modo da creare un percorso continuo tra le vie Petrarca, corso Italia e via Carducci.
3. Evitare di appesantire via Seveso mantenendo l'attuale senso di marcia sul tratto di via Dante compreso tra corso Italia e via Colombo.

CONTRODEDUZIONE:

Lo schema circolatorio proposto dal PGTU migliora l'accessibilità al parcheggio interrato di via Verdi attraverso l'utilizzo delle vie Orsini e Verdi.

Si condivide la proposta di pedonalizzare il tratto di via Roma compreso fra le vie Verdi e Mazzini (si rimanda alla Controdeduzione dell'Osservazione n.17).

Per quanto riguarda l'ambito di via Carducci-Dante lo schema circolatorio proposto dal PGTU è finalizzato a migliorare la mobilità locale dando origine ad anelli circolatori finalizzati a garantire una buona accessibilità ai residenti.

ESITO:

PARZIALMENTE ACCOLTA

**per il contenuto puntuale dell'Osservazione si rimanda all'Osservazione stessa*

OSSERVAZIONE 10: Prot. 20206 data 16/10/2017 Osservante: SENZANI SILVIO ALDO

SINTESI CONTENUTO*:

Si richiede che vengano realizzati parcheggi, zone di sosta e carico/scarico per l'attività dell'Osservante in piazza Volta e via Matteotti.

CONTRODEDUZIONE:

Premesso che, per quanto riguarda la tematica della sosta, il Piano Generale del Traffico Urbano ne fornisce le linee di indirizzo, demandando l'analisi e la risoluzione delle problematiche puntuali ad uno specifico Piano Particolareggiato della Sosta, nel caso specifico, è attraverso un progetto di riqualificazione di piazza Volta e la ridefinizione degli spazi stradali, che si potrà eventualmente verificare se esistono le condizioni, nel rispetto della normativa vigente, per individuare degli spazi di sosta esterni alla carreggiata stradale. Ciò premesso l'istituzione del senso unico di marcia in corso Matteotti e la ridefinizione degli spazi stradali permetterà, la dove è possibile, di recuperare maggiori spazi non solo per la mobilità dolce ma anche per la sosta delle autovetture.

ESITO:

NON PERTINENTE

**per il contenuto puntuale dell'Osservazione si rimanda all'Osservazione stessa*

OSSERVAZIONE 11: Prot. 20208 data 16/10/2017 Osservante: BUSNELLI LUIGI

SINTESI CONTENUTO*:

Si segnala la situazione di pericolosità per la mobilità dolce (pedoni e cicli) presente in via Delle Cave, particolarmente nel tratto compreso tra le vie Canturina e Perlasca/Salvo d'Acquisto. Si richiede che sia istituito il senso unico e realizzati marciapiedi e pista ciclabile.

CONTRODEDUZIONE:

Il PGTU contempla le problematiche evidenziate dall'Osservante; il Piano infatti prevede per questo ambito due fasi distinte di attuazione degli interventi a risoluzione delle criticità presenti.

Nel breve periodo il Piano propone, con la ridefinizione degli spazi carrabili attraverso la segnaletica orizzontale e verticale, la delimitazione di marciapiedi su entrambi i lati della strada di ampiezza pari almeno a 1,50 m e corsie carrabili da 2,75 m per direzione di marcia, con conseguente riduzione della velocità dei veicoli. Nel medio periodo, a seguito della riorganizzazione ed individuazione di nuovi percorsi per i mezzi pesanti diretti alla cava, potrà essere attuato il senso unico di marcia in direzione ovest per tutta l'estensione di via delle Cave e la ridefinizione degli spazi stradali.

ESITO:

NON DA LUOGO A PROCEDERE

**per il contenuto puntuale dell'Osservazione si rimanda all'Osservazione stessa*

OSSERVAZIONE 12: Prot. 20209 data 16/10/2017 Osservante: Ing. GIOVANNI BARBIERI

SINTESI CONTENUTO*:

Si segnala la situazione di pericolosità per i residenti presente in via Delle Cave, particolarmente nel tratto compreso tra le vie Canturina e Perlasca/Salvo d'Acquisto. Si richiede che sia istituito il senso unico in direzione di Camnago (Ovest).

CONTRODEDUZIONE:

Il PGTU contempla le problematiche evidenziate dall'Osservante; il Piano infatti prevede per questo ambito due fasi distinte di attuazione degli interventi a risoluzione delle criticità presenti.

Nel breve periodo il Piano propone, con la ridefinizione degli spazi carrabili attraverso la segnaletica orizzontale e verticale, la delimitazione di marciapiedi su entrambi i lati della strada di ampiezza pari almeno a 1,50 m e corsie carrabili da 2,75 m per direzione di marcia, con conseguente riduzione della velocità dei veicoli. Nel medio periodo, a seguito della riorganizzazione ed individuazione di nuovi percorsi per i mezzi pesanti diretti alla cava, potrà essere attuato il senso unico di marcia in direzione ovest per tutta l'estensione di via delle Cave e la ridefinizione degli spazi stradali.

ESITO:

NON DA LUOGO A PROCEDERE

**per il contenuto puntuale dell'Osservazione si rimanda all'Osservazione stessa*

OSSERVAZIONE 13: Prot. 20213 data 16/10/2017 Osservante: SERGIO GALIMBERTI

SINTESI CONTENUTO*:

Si richiede di estendere l'inversione del senso unico di marcia previsto in via Colombo fino all'intersezione con via Seveso (largo Terragni) in modo da mantenere il passaggio veicolare su questa via, a favore dell'attività dell'osservante e creare un anello circolatorio in senso orario nelle vie Colombo, Dante, piazza Della Chiesa, Mazzini e Matteotti.

CONTRODEDUZIONE:

Il sistema di sensi unici proposto dal PGTU è finalizzato a disincentivare l'attraversamento del centro da parte del traffico parassitario di attraversamento e a favorire la mobilità locale in particolare quella dolce per gli spostamenti brevi. A regime, il nuovo assetto circolatorio, in relazione alle basse velocità imposte ai veicoli a motore, comporterà una riduzione dei flussi veicolari nelle vie del centro, compatibile con i calibri stradali, le tipologie degli edifici in affaccio e una città sempre più a misura d'uomo. I sensi unici contrapposti in via Colombo sono finalizzati a disincentivare il traffico parassitario di attraversamento dell'isola ambientale oltre a garantire l'accessibilità ai residenti e la fruizione delle attività e dei servizi presenti. Nello specifico, infatti, il mantenimento dell'orientamento del senso unico nel tratto di via Colombo compreso tra largo Terragni e via Oberdan è finalizzato a garantire una corretta penetrazione dei flussi diretti alla residenze e alle attività commerciali.

ESITO:

NON ACCOLTA

**per il contenuto puntuale dell'Osservazione si rimanda all'Osservazione stessa*

OSSERVAZIONE 14: Prot. 20215 data 16/10/2017 Osservante: POLO CIVICO di MEDA PER TUTTI e LISTA CIVICA PER MEDA

SINTESI CONTENUTO*:

Si evidenzia che le criticità del PGT vigente segnano conseguentemente la struttura del PGTU, in particolare:

- manca una chiara strategia di rigenerazione e rivitalizzazione del centro cittadino;
- le soluzioni infrastrutturali per la viabilità urbana si basano sulla realizzazione delle opere connesse a Pedemontana, senza valutare scenari alternativi da attuare in caso di rinvii prolungati di quest'opera;
- deboli misure di sostegno alle attività economiche, al superamento delle zone miste di commistione tra residenze e attività produttive, alla valorizzazione e maggiore fruibilità del verde pubblico.

Si avanzano quindi le seguenti osservazioni:

1. Aggiornare il PGTU con il 7° passaggio a livello in zona San Pietro.
2. Valutare l'alternativa al sottopasso di via Seveso rappresentata da un cavalcavia parallelo alla linea ferroviaria, collegando lo svincolo SP35 con via Milano, permettendo inoltre il collegamento tra la dorsale sud via Piave/Cadorna con la dorsale ovest, da Vignazzola a via Milano-Angeli Custodi e le vie periferiche di connessione con Seveso, Barlassina e Lentate sul Seveso.
3. Considerare in prospettiva, non a breve periodo, l'istituzione di una Zona a Traffico Limitato del centro storico, una volta attuati i passi intermedi di riqualificazione e valorizzazione della sua attrattività.
4. Identificare le vie di fluidificazione e connessione est- ovest componenti la dorsale viabilistica nord della città, valutando l'opportunità di riqualificare strade vicinali da via Pescarenico a via Santa Maria, via Monte Rosa e via Como.
5. Migliorare l'offerta e la gestione dei parcheggi pubblici, in particolare nella zona centrale tra via Pace, via Gagarin e Cialdini. Con riferimento in particolare del piano attuativo di via Pace, si propone di mantenere l'originaria previsione di maggiori parcheggi, a due livelli interrati oppure soluzioni alternative *pilotis* o sulla superficie del tetto e l'attivazione coordinata di tutte le vie di accesso e di fluidificazione del traffico intorno all'area.
Si suggeriscono inoltre spazi per residenti in zone critiche, spazi a pagamento nella zona centrale, abbonamenti per parcheggi a pagamento in particolari zone, aree di park sharing, convenzioni di uso pubblico per aree private, ecc..
6. Introduzione di smart technologies ai passaggi a livello, sincronizzazione di semafori, segnalazione percorsi alternativi e parcheggi, strisce pedonali 3D;
7. Incoraggiare l'uso di veicoli elettrici e punti per la ricarica dei veicoli. Il PGTU dovrebbe indicare riferimenti precisi a queste misure e alla loro mappatura sul territorio.
8. Prevedere un percorso ciclopeditonale lungo via Santa Maria di collegamento con il centro e con i percorsi escursionistici del parco della brughiera, in coerenza con la previsione del PGT per l'ambito di trasformazione 6 di recupero Ex-Fornace Ceppi.
9. Programmazione più attenta su più livelli, in particolare ricercare un cambio culturale attraverso campagna informativa ed educativa. L'introduzione di isole ambientali, zone 30 e la riorganizzazione dei sensi unici dovrà essere graduale e pianificata, iniziando da due ambiti (quello centrale e uno periferico), scelti in sinergia con il programma dei lavori pubblici di manutenzione stradale, e monitorando l'efficacia e l'accettazione degli interventi.

*per il contenuto puntuale dell'Osservazione si rimanda all'Osservazione stessa

CONTRODEDUZIONE:

Il PGTU è un Piano a valenza biennale/triennale il cui obiettivo è la messa in sicurezza della mobilità per tutte le componenti, privilegiando la mobilità locale in particolare quella dolce (pedoni e ciclisti). Lo scenario proprio di riferimento del PGTU è quindi di breve periodo. Ciò nonostante il PGTU contempla anche gli interventi approvati aventi un orizzonte temporale di più ampio respiro, al fine di programmare nel breve periodo opere coerenti con gli interventi dello scenario di medio-lungo periodo e in assenza degli stessi. Ciò premesso si precisa quanto segue:

- il passaggio livello esistente in Zona San Pietro, già riportato nella maggior parte delle tavole di Piano, sarà riportato anche nelle tavole 7 e 8 relative alla classificazione funzionale.
- il tema dell'osservazione, inerente la richiesta di valutare un'alternativa al sottopasso di via Seveso, risulta non pertinente con il PGTU stesso e tra l'altro non risulta contemplata dal PGT vigente.
- Il sistema di sensi unici proposto dal PGTU unitamente all'attuazione delle isole ambientali e degli ambiti a precedenza pedonale è finalizzato a disincentivare l'attraversamento del centro da parte del traffico parassitario di attraversamento e a favorire la mobilità locale in particolare quella dolce per gli spostamenti brevi. A regime, il nuovo assetto circolatorio, in relazione alle basse velocità imposte ai veicoli a motore, comporterà una riduzione dei flussi veicolari nelle vie del centro, compatibile con i calibri stradali, le tipologie degli edifici in affaccio e una città sempre più a misura d'uomo. Per quanto riguarda l'attuazione di provvedimenti più restrittivi alla circolazione, essi possono rappresentare soluzioni che, a valle dell'attuazione degli interventi previsti dal Piano e della verifica degli effetti indotti, potranno essere valutate in occasione dell'aggiornamento del PGTU stesso.
- L'individuazione di un'eventuale nuova dorsale est-ovest a nord del nucleo urbanizzato della città di Meda è una tematica propria del PGT. Il PGTU si pone infatti l'obiettivo, attraverso la classificazione funzionale di itinerari esistenti (e in prospettiva anche di quelli programmati) di orientare il traffico su specifici assi in funzione della destinazione dei viaggi stessi.
- In merito al tema della Sosta il Piano Generale del Traffico Urbano fornisce le linee di indirizzo per un migliore utilizzo e fruizione degli spazi stessi in funzione della loro localizzazione. Ulteriori approfondimenti analogamente alla risoluzione di problematiche specifiche è demandata ad uno specifico Piano Particolareggiato della Sosta. Per quanto riguarda il Piano Attuativo di via Gagarin, il tema sollevato dall'Osservante esula dalle specifiche competenze del PGTU, in quanto di competenza del Piano Attuativo stesso.
- Quanto proposto dall'Osservante circa l'uso di smart technologies e veicoli elettrici ed ecosostenibili è assolutamente condivisibile ed in linea con gli obiettivi dell'Amministrazione. I temi posti non sono però compatibili con la validità temporale del PGTU (che ne contiene un richiamo con particolare riferimento ad esempio al bikesharing), demandando a documenti di più ampio respiro quali il PGT o il PUMS o a specifici documenti di settore le valutazioni/approfondimenti.
- Per quanto riguarda i percorsi ciclabili in coerenza con il PGT vigente il PGTU ne riprende quelli prioritari al fine di migliorare e mettere in sicurezza in particolare la mobilità locale.
- Come previsto dal Piano (cfr. cap. 15 Fasi Attuazione), l'attuazione degli interventi e delle isole ambientali sarà un processo graduale coordinato con la manutenzione delle strade e gli obiettivi dell'Amministrazione.

ESITO:**NON ACCOLTA**

OSSERVAZIONE 15: Prot. 20223 data 16/10/2017 Osservante: AMBROGIO MORO S.p.A.

SINTESI CONTENUTO*:

La pista ciclabile realizzata in viale Brianza rende problematica la svolta verso via Rho dei mezzi di linea e dei mezzi pesanti e crea intralcio al traffico a causa delle manovre che invadono la proprietà dello scrivente, che si estende fino al limite della carreggiata. Il prolungamento di tale pista ciclabile ostacolerà ulteriormente l'attività dello scrivente e la svolta di mezzi pesanti ed autotreni che necessitano di carreggiate ampie.

CONTRODEDUZIONE:

Si comprendono le preoccupazioni e le criticità ravvisate. La definizione puntuale della continuazione della pista ciclabile esula dalle specifiche competenze del PGTU, in quanto strumento di pianificazione, si demanda alla progettazione definitiva dell'itinerario ciclabile l'individuazione delle soluzioni progettuali, coerenti con la normativa vigente, atte a minimizzare le conflittualità e le interferenze.

ESITO:

NON PERTINENTE

**per il contenuto puntuale dell'Osservazione si rimanda all'Osservazione stessa*

OSSERVAZIONE 16: Prot. 20230 data 16/10/2017

Osservante: MARIO GIUDICI, NATALINA GIUDICI – FIGLI DI DOMENICO GIUDICI DI MARIO GIUDICI s.a.s.

SINTESI CONTENUTO*:

Il PGTU recepisce la previsione contenuta nel PGT vigente di una pista ciclabile che interessa la proprietà degli scriventi, spostando all'interno del terreno della discarica quanto prima era prossimo al suo confine est. Tale pista ciclabile divide la continuità della proprietà, con conseguente deprezzamento e riduzione dell'utilizzabilità e confligge con le esigenze legate all'attività stessa, agli obiettivi del PGTU e alla fruibilità in sicurezza del percorso ciclabile. Si chiede quindi di eliminare dal PGTU e dai relativi elaborati grafici la previsione dell'indicata pista ciclabile e dell'eventuale vincolo e/o asservimento ai fini della realizzazione.

CONTRODEDUZIONE:

Si provvederà alla correzione della giacitura della pista ciclabile oggetto dell'osservazione secondo quanto previsto dal PGT vigente.

ESITO:

ACCOLTA

**per il contenuto puntuale dell'Osservazione si rimanda all'Osservazione stessa*

OSSERVAZIONE 17: Prot. 20257 data 16/10/2017 Osservante: Ufficio Tecnico Infrastrutture Programmazione e Territorio Comune di Meda

SINTESI CONTENUTO*:

L'Osservazione propone la chiusura al traffico del tratto di via Roma, compreso fra le vie Verdi e Mazzini, sul quale prospettano il Palazzo Comunale e l'edificio di proprietà comunale che si affaccia anche su piazza della Repubblica.

L'analisi tecnica è valutata nella relazione inviata all'attenzione della Giunta Comunale del 11/09/2017 e 20/09/2017.

CONTRODEDUZIONE:

La proposta di pedonalizzazione del tratto di via Roma compreso tra le vie Vicolo Comunale, Verdi e Mazzini è in linea con gli indirizzi del PGTU di favorire ulteriormente la mobilità dolce (pedoni e cicli), di disincentivare il traffico veicolare (comunque garantito con un allungamento contenuto dei percorsi).

Gli spazi del tratto di strada per il quale si propone la pedonalizzazione dovranno essere organizzati alla medesima quota, individuando agli estremi le porte di identificazione dell'area pedonale e di accesso ai mezzi di soccorso.

ESITO:

ACCOLTA

**per il contenuto puntuale dell'Osservazione si rimanda all'Osservazione stessa*

OSSERVAZIONE 18: Prot. 20296 data 16/10/2017

Osservante: ANDREA ASNAGHI (Forza Italia) , ANDREA TERRANEO (Lega Nord-Lega Lombarda), MANUELE CORTESE (Fratelli d'Italia)

SINTESI CONTENUTO*:

Le osservazioni presentate riguardano:

1. Trasporto pubblico su ferro: propone di richiedere a Regione Lombardia il ripristino immediato della linea S2 con attestamento a Meda/Mariano così come previsto dai piani della Regione, il ripristino del servizio ferroviario serale, eliminando quindi il cambio tra treno e bus a Seveso che penalizza molto gli utenti medesi e la modifica delle periodicità in modo che durante il mese di agosto e nel periodo natalizio il servizio non venga drasticamente ridotto.
2. Trasporto pubblico su gomma: chiede l'istituzione di una nuova linea urbana Meda FN-Seregno FS e la sua integrazione con la linea C80, l'integrazione tariffaria in modo che con un biglietto si possa usufruire sia del SFR che di tutte le linee bus, la previsione di estensione della linea urbana Meda-Seregno fino a Camnago FN (per servire l'area ovest), la previsione di estensione delle linee della provincia di Como da Figino/Novedrate verso Meda FN (passando da via Santa Maria-via Delle Colline-piazza Cavour). Per quanto riguarda le fermate, riqualificare le esistenti in via Indipendenza, prevederne una nuova all'altezza di viale Rimembranze (con relativo golfo) e una poco prima dell'incrocio con via P.Orsi e arretrare la fermata in via Como all'altezza del complesso sportivo.
3. Gli interventi viabilistici.
 - Eliminare la proposta di allungamento del senso unico di via Matteotti fino a via Manzoni.
 - Invertire il senso unico in via Vignoni tra le vie Dante e Carducci e mantenere il senso unico attuale nel tratto tra le vie Roma e Carducci.
 - Invertire il senso unico proposto in via Battisti (verso sud).
 - Mantenere il senso unico esistente in via Orsini nel tratto tra le vie Dante e Roma.
 - Invertire il senso unico proposto in via Donizzetti (verso ovest).
 - Eliminare il senso unico proposto dal PGTU nelle seguenti vie/tratti: Dante (nel tratto compreso tra le vie Colombo e XXV Aprile), Colombo, Oberdan, Artisti del Legno, Corso Italia, XXV Aprile, Vespucci, Carso (e vie limitrofe).
 - Eliminare la previsione di ZTL su via Solferino, piazza Cavour ecc.
 - Istituzione del senso unico di marcia verso nord in viale Francia nel tratto compreso tra le vie Seveso e Cipressi, in previsione del futuro raddoppio della tratta ferroviaria Meda-Seveso.
 - Eliminare la proposta di senso unico in via Canturina.
 - Eliminazione di tutti i sensi unici previsti ambito Cadorna – Indipendenza- Cialdini ad eccezione di S. Caterina da Siena, via S. Fedele, via S. Francesco Saverio, via Buonarroti, via Galilei, via Isonzo, via Emilia.
 - Introduzione/modifica alla proposta di senso unico nelle seguenti vie, a causa della ridotta sezione della carreggiata e, laddove possibile, per creare spazi di sosta: Canova, Maria Callas, Einstein, Da Vinci, area Indipendenza-Einaudi.
 - Nuova proposta anello Indipendenza-Maroncelli-Pellico-Piave, eliminazione del semaforo Indipendenza –Fermi, realizzazione di spartitraffico agli incroci e realizzazione di percorso ciclopedonale. Risulta necessaria la creazione della corsia preferenziale per il bus in via Confalonieri.

- riqualificazione di viale Piave, prevedendo percorsi ciclopeditoni protetti, un semaforo per l'attraversamento pedonale e il controllo della velocità, da innalzare a 60-70 km/h.
- In via Indipendenza e Tre Venezie, creazione di golfi sfalsati laddove possibile con conseguente spostamento della carreggiata tramite una S di sola segnaletica orizzontale, in modo da ridurre la velocità dei veicoli e garantendo al contempo la fermata in sicurezza del bus.
- Eliminare dalle proposte del piano tutti i sensi unici compresi nel quadrilatero via Trento - via Cialdini - via Einaudi - via Trieste.
- In via Trieste, sistemazione/riqualificazione del percorso ciclopeditone protetto, nonché la realizzazione di attraversamenti pedonali semaforizzati con controllo della velocità e rilevazione delle infrazioni. Rimozione di tutti i dossi in modo da aumentare la velocità a 60km/h.
- Ambito Tre Venezie: eliminare dal piano tutti i sensi unici proposti ad eccezione del tratto di via Po ad ovest di via Marco Polo, via Aquileia, via Mestre, via Abano, via Adige, via Ravenna e via Tevere, solo fino all'incrocio con via Cavalla, il cui senso unico è da attuarsi solo dopo la realizzazione della tangenziale est.
- riqualificazione di via Vignazzola, allargando la carreggiata e creando percorsi pedonali e ciclabili, con innalzamento della velocità massima a 70 km/h e l'installazione di almeno due semafori con rilevazione della velocità e delle infrazioni a protezione del passaggio pedonale all'altezza di via Cavalla e di via Vicenza.
- Realizzazione di un percorso ciclabile protetto nel tratto di via Vignazzola compreso tra via S. Carlo e via Carducci, col mantenimento del senso unico esistente.
- Realizzazione di un ponte ciclopeditone sul torrente Ry, di collegamento del vicolo di via Colombara con via Pescarenico.
- Realizzazione del percorso ciclabile in via Manzoni nel tratto tra via Pescarenico e via XXIV Maggio
- Riqualificazione di via Santa Maria, realizzando una sezione stradale con corsie da 3 m, e percorso ciclopeditone protetto da spartitraffico su un lato, aumentando la velocità consentita ai veicoli a 70 km/h.

CONTRODEDUZIONE:

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale (gomma e ferro) il PGTU evidenzia quegli aspetti che potrebbero portare ad un miglioramento del servizio stesso, in quanto la riorganizzazione/miglioramento del servizio del trasporto pubblico locale è demandata al programma triennale dei servizi.

Il PGTU partendo dall'analisi della situazione attuale e dalle criticità presenti, a risoluzione delle problematiche propone una serie di interventi. Innanzitutto con la classificazione funzionale della rete stradale urbana, al fine di individuare il diverso ruolo degli assi stradali: di connessione con i comuni contermini e fra i diversi quartieri della città o di adduzione alle residenze. Il sistema di sensi unici proposto dal PGTU unitamente alla realizzazione delle isole ambientali è finalizzato proteggere i comparti residenziali dalla presenza del traffico parassitario di attraversamento, a ridurre la pericolosità delle intersezioni, a moderare la velocità dei veicoli, al fine di favorire in sicurezza la mobilità locale in particolare dei pedoni e delle biciclette per i brevi spostamenti. a garantire una migliore accessibilità in sicurezza alle residenze, alle attività commerciali e ai servizi. A regime, il nuovo assetto circolatorio, in relazione alle basse velocità imposte ai veicoli a motore, comporterà una riduzione dei flussi veicolari nelle vie del centro, compatibile con i calibri stradali, le tipologie degli edifici in affaccio e una città sempre più a misura d'uomo.

Ciò premesso le osservazioni presentate non sono volte ad evidenziare eventuali criticità indotte dalle proposte di Piano, ma sostanzialmente propongono il mantenimento della situazione attuale o un assetto diverso in molti casi non coerente con la normativa vigente. Nello specifico si evidenzia quanto segue:

- Per quanto riguarda il Centro, le modifiche avanzate dall'Osservante rendono difficoltosa la mobilità all'interno dell'isola ambientale, interrompendo la quasi totalità degli anelli circolatori orari proposti dal Piano, annullando gli interventi volti a contrastare i flussi parassitari di attraversamento e penalizzando di fatto l'accessibilità e la mobilità dei residenti.
- Per quanto riguarda le modifiche avanzate dall'Osservante negli ambiti Cadorna-Indipendenza-Cialdini, Tre Venezie-Vignazzola e Brianza-Trieste, esse risultano non coerenti con la classificazione funzionale della rete stradale. L'eliminazione dei sensi unici proposti dal Piano e la sostanziale conferma dello schema circolatorio esistente comporta un consolidamento delle criticità e delle problematiche emerse nella fase analitica del PGTU, caratterizzate tra l'altro dalla diffusione a pioggia del traffico parassitario nelle vie residenziali, dall'elevata velocità dei veicoli e dalla mancanza di percorsi protetti per l'utenza debole. Inoltre contrariamente alle indicazioni del Piano che propone, in coerenza con la normativa vigente, di moderare la velocità dei veicoli al fine di migliorare la sicurezza in particolare quella della mobilità debole e di ridurre l'emissione degli inquinanti, la proposta avanzata dall'Osservante di innalzare a 60/70 Km/h la velocità sugli assi urbani non è compatibile con quanto ammesso dal Codice della Strada per tali arterie.
- L'introduzione di una corsia riservata al trasporto collettivo in via Confalonieri risulta non funzionale sia per la brevità della stessa che per il numero ridotto di autobus presenti, oltre a scaturire l'insorgere di alte problematiche quali ad esempio l'uso scorretto della stessa (sosta, transito, ecc.).
- La soluzione avanzata dall'Osservante per l'asse di via Indipendenza e Tre Venezie non risulta coerente con la normativa vigente oltre a non prevedere un miglioramento della mobilità in sicurezza della componente debole (pedoni e cicli).
- Per quanto riguarda i percorsi ciclabili, in coerenza con il PGT vigente, il PGTU ne riprende quelli prioritari al fine di migliorare e mettere in sicurezza in particolare la mobilità locale. Le proposte di intervento avanzate dal proponente, realizzazione di un ponte ciclopedonale sul torrente Ry, di collegamento del vicolo di via Colombara con via Pescarenico, ecc., tra l'altro non sono contemplate dal PGT.

ESITO:**NON ACCOLTA**



Centro Studi PIM
AZIENDA CON
SISTEMA DI GESTIONE QUALITÀ
UNI EN ISO 9001:2008
CERTIFICATO DA CERTIQUALITY

via F. Orsini 21 - 20157 Milano - tel. 02 6311901 - fax 02 653954
e-mail staff@pim.milano.it - sito internet: www.pim.milano.it



CITTA' DI MEDA

PIANO GENERALE del TRAFFICO URBANO

gennaio 2018



CENTRO STUDI



PIANO GENERALE del TRAFFICO URBANO

Relazione

Il presente documento “**Piano Generale del Traffico Urbano**” è stato realizzato dal Centro Studi PIM:
nell'ambito dei Programmi di collaborazione PIM-Comune di Meda per l'anno 2015 (IST_12_15) e 2017-2018 (IST_22_17),

Il documento oltre al presente rapporto comprende l'allegato cartografico e rilievi di traffico (in formato A3).

Il gruppo di lavoro che ha curato la realizzazione del documento è composto da:

Centro Studi PIM



dott. Franco Sacchi (Direttore),
ing. Mauro Barzizza (capo progetto), ing. Maria Evelina Saracchi, ing. Matteo Gambino [staff PIM]
arch. Sara Bonvissuto, [collaboratore esterno].



Referenti per il Comune di Meda

Comandante Polizia Locale Valter Bragantini, Sindaco Luca Santambrogio.

INDICE

Premessa definizioni e quadro normativo.....	4
1 IL QUADRO SOVRACOMUNALE	6
1.1 Inquadramento territoriale generale	6
1.2 Inquadramento infrastrutturale.....	6
1.3 PGT di Meda.....	11
2 IL SISTEMA DELLA VIABILITA'	14
3 IL TRASPORTO PUBBLICO	18
4 LA SOSTA	22
4.1 L'offerta di spazi per la sosta	22
5 LA RETE CICLABILE.....	26
6 L'INCIDENTALITA'	29
7 I RILIEVI DI TRAFFICO	34
7.1 Le sezioni di rilievo.....	34
7.2 Le modalità di rilievo.....	34
7.3 L'analisi dei rilievi effettuati.....	35
8 INDIVIDUAZIONE DELLE CRITICITA' E DELLE NECESSITA'	39
9 IL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO: OBIETTIVI E FINALITA'	44
10 IL SISTEMA DELLA VIABILITA' NELLO SCENARIO DI PIANO	45
10.1 La classificazione funzionale	45
10.2 L'istituzione delle isole ambientali.....	48
10.3 Interventi proposti.....	52
11 LA POLITICA DELLA SOSTA.....	62
12 INDIRIZZI DI RIQUALIFICA DEL TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA.....	66
13 LA MOBILITA' DOLCE: PEDONI E CICLISTI.....	67
14 IL REGOLAMENTO VIARIO	71
15 LE FASI D'ATTUAZIONE DEL PIANO	82

ELENCO TAVOLE

<i>Fase analitica</i>	
Tavola 1	Schema di circolazione (<i>riduzione tavola fuori testo</i>).....17
Tavola 2	Trasporto pubblico locale
Tavola 3	Regolamentazione della sosta (<i>riduzione tavola fuori testo</i>).....25
Tavola 4	Rete mobilità dolce (pedoni e ciclisti).....28
Tavola 5	Incidentalità. Anno 2014.....33
Tavola 6	Rilievi di traffico. Ora di punta del mattino 7.30-8.3038
<i>Fase Propositiva/Progettuale</i>	
Tavola 7	Classificazione funzionale. Scenario di Piano (breve periodo)
Tavola 8	Classificazione funzionale. Scenario di medio-lungo periodo
Tavola 9	interventi proposti (<i>riduzione tavola fuori testo</i>).....61
Tavola 10	Itinerari mobilità dolce (<i>riduzione tavola fuori testo</i>).....70

Premessa, definizioni e quadro normativo

Il Codice della Strada (art. 36 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285) prevede l'obbligo per i comuni con più di 30.000 abitanti ovvero comunque interessati da rilevanti problematiche di circolazione stradale di dotarsi di un Piano Urbano del Traffico, da elaborare nel rispetto delle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico", emanate dal Ministero dei Lavori pubblici il 24 giugno 1995. Il Piano Urbano del Traffico è uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico, il contenimento dei consumi energetici, nel rispetto dei valori ambientali e fa riferimento alle infrastrutture esistenti e ai progetti in fase di attuazione, rispetto ai quali individuare gli interventi di riorganizzazione dell'offerta e di orientamento della domanda.

I contenuti del PUT vengono distinti su tre livelli di progettazione. Il 1° è il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), inteso come piano quadro. Il 2° sono i Piani Particolareggiati, intesi quali progetti per l'attuazione del PGTU, relativi ad ambiti ristretti o a particolari tematiche. Il 3° sono i Piani Esecutivi, intesi quali progetti esecutivi dei Piani Particolareggiati. Il PGTU è stato adottato dalla Giunta comunale con delibera n.111 del 19/04/2017 ed è stato depositato in visione al pubblico, con relativa contestuale comunicazione di possibile presentazione di osservazioni anche da parte dei cittadini fino al 16/10/2017. Sono state presentate 18 osservazioni, la maggior parte delle quali disarticolate in sotto osservazioni. Il presente Piano recepisce le Osservazioni accolte e

le relative controdeduzioni. Il PGTU è costituito da due parti: la fase analitica e la fase propositiva/progettuale precedute da una sintesi delle previsioni infrastrutturali di medio-lungo periodo, al fine di programmare nel breve periodo interventi in sintonia con tali previsioni di più ampio respiro. La fase analitica, consiste nella lettura/valutazione della situazione attuale, per tutte le componenti della mobilità (veicoli privati e pubblici, pedoni e ciclisti) ottenuta mediante:

- ✓ la lettura della documentazione delle fonti ufficiali e quella raccolta dagli agenti della Polizia Locale e dai tecnici comunali (2015-2016);
- ✓ sopralluoghi e il confronto con i tecnici comunali;
- ✓ la ricostruzione/rappresentazione dei percorsi e del servizio offerto dal Trasporto Pubblico Locale
- ✓ la ricostruzione/rappresentazione dei carichi di traffico con una campagna di rilievi (2015-2016) e l'utilizzo di dati disponibili (Centro Studi PIM);
- ✓ l'analisi dell'incidentalità (triennio 2012-2014) e la determinazione del costo sociale.

La fase propositiva in sinergia con il PGT, fornisce:

- ✓ gli obiettivi, le linee di indirizzo sugli interventi previsti/proposti sulla rete della mobilità (riqualificazione di strade-intersezioni, opere di moderazione del traffico, individuazione di isole ambientali, modifiche ai sensi di circolazione, percorsi ciclo-pedonali ecc.);
- ✓ la classificazione funzionale della rete viaria individuando due scenari temporali: il primo di Piano, il secondo di più ampio respiro contemplando la realizzazione della tratta B2 della A36 Autostrada Pedemontana e opere connesse;

- ✓ il regolamento viario, che indica le principali norme da seguire in occasione di interventi di messa in sicurezza/riqualifica/realizzazione in materia di strade, marciapiedi, percorsi ciclabili, ecc..

Nello specifico il presente Piano, elaborato nell'ambito dei Programmi di collaborazione PIM-Comune di Meda per l'anno 2015 e 2017-2018 propone:

- ✓ la realizzazione di ambiti a precedenza pedonale (lungo le vie Solferino, Cialdini, Garibaldi, Taro, piazza Cavour), di un'area pedonale (in via Roma, nel tratto compreso fra le vie Verdi e Mazzini) ed isole ambientali, interne alla maglia viaria comunale, finalizzate al recupero della vivibilità e ad incentivare la mobilità dolce;
- ✓ la realizzazione di percorsi ciclabili di connessione con i principali poli attrattori della città (centri di vita dei quartieri, Comune, centri scolastici, parchi, aree di fruizione, stazione ferroviaria, ecc.) e la messa in sicurezza/ recupero di spazi per la mobilità debole lungo le vie Brianza, Cialdini, Indipendenza, Trieste, Pace, ecc.;
- ✓ di regolarizzare spazi per la sosta veicolare, anche con l'introduzione di sensi unici e di migliorare l'accessibilità ai parcheggi;
- ✓ di proteggere l'area centrale dal traffico parassitario di attraversamento, che verrà indirizzato su specifici assi viari (cfr. classificazione funzionale della rete stradale tavole 7 e 8) disincentivando, nel contempo, l'utilizzo di strade locali all'interno degli ambiti residenziali, mediante l'attuazione di isole ambientali-Zone 30, caratterizzate da interventi di moderazione della velocità.



IL QUADRO SOVRACOMUNALE

1 IL QUADRO SOVRACOMUNALE

Le politiche di regolamentazione del traffico e di disciplina della circolazione (Piani del Traffico) hanno un orizzonte temporale di breve periodo, possono quindi risultare poco efficaci in assenza di strategie più generali di ampio respiro. Ne deriva l'importanza di analizzare l'assetto infrastrutturale esistente e previsto nel medio-lungo periodo, anche a livello sovracomunale, riportandone il quadro previsionale.

1.1 Inquadramento territoriale generale

Il Comune di Meda si colloca nella porzione occidentale della Provincia di Monza e Brianza, che, seppur tagliata verticalmente dal Parco regionale delle Groane, elemento di interconnessione e tutela degli spazi aperti esistenti, ne rappresenta la parte più urbanizzata.

Lo sviluppo di questo ambito si è strutturato su una pluralità di percorsi con andamento prevalentemente nord-sud, alcuni naturali (il fiume Seveso e il torrente Certesa, attorno ai quali si sono inizialmente insediate unità produttive), altri artificiali, ovvero le strade parallele ai corsi d'acqua e strutturanti i nuclei storici (la più recentemente realizzata superstrada Milano-Meda-Lentate sul Seveso e la linea ferroviaria che da Seveso si dirama poi verso Asso e verso Como).

Questa urbanizzazione ha dato luogo

inizialmente a formazioni lineari, poi ramificatesi in un tessuto di residenze e piccole-medie industrie, che ha, a poco a poco, raggiunto e saturato i residui spazi agricoli.

I Comuni presentano, pertanto, una trama insediativa caratterizzata dalla presenza di centri urbani saldati tra loro, con esigua presenza di spazi aperti e non edificati, che hanno ormai assunto un carattere residuale e frammentato. I nuclei storici hanno caratteri fondativi comuni, contraddistinti dalla concentrazione di alcune corti rurali negli incroci fra le direttrici nord-sud e i perpendicolari percorsi est-ovest.

Questo tessuto edilizio è stato negli anni recenti quasi ovunque sottoposto a interventi di sostituzione edilizia, con complessi residenziali a volumetrie nettamente maggiorate e, nelle cerchie esterne di completamento, con tessuto misto residenziale/produttivo, soggetto a parziali sostituzioni con attività terziarie o commerciali specializzate. Ancora più esterne le lottizzazioni residenziali a bassa densità nel tipo del villino o della palazzina plurifamiliare.

Nonostante l'elevato livello di urbanizzazione del territorio, il comparto in esame presenta un ampio sistema di aree protette: il Parco regionale delle Groane, spalla forte del sistema (ulteriormente contraddistinto da un fitto sistema idrografico, che ne arricchisce la caratterizzazione ambientale e paesistica), i numerosi

PLIS istituiti (del Grugnotorto-Villoresi, della Brianza centrale, della Brughiera Briantea, che occupa quasi interamente la parte settentrionale del territorio comunale di Meda), il Parco Naturale regionale Bosco delle Querce di Seveso e alcuni Siti di Interesse Comunitario (SIC), che manifestano la necessità di tutela e valorizzazione complessiva dello spazio libero e del verde.

1.2 Inquadramento infrastrutturale

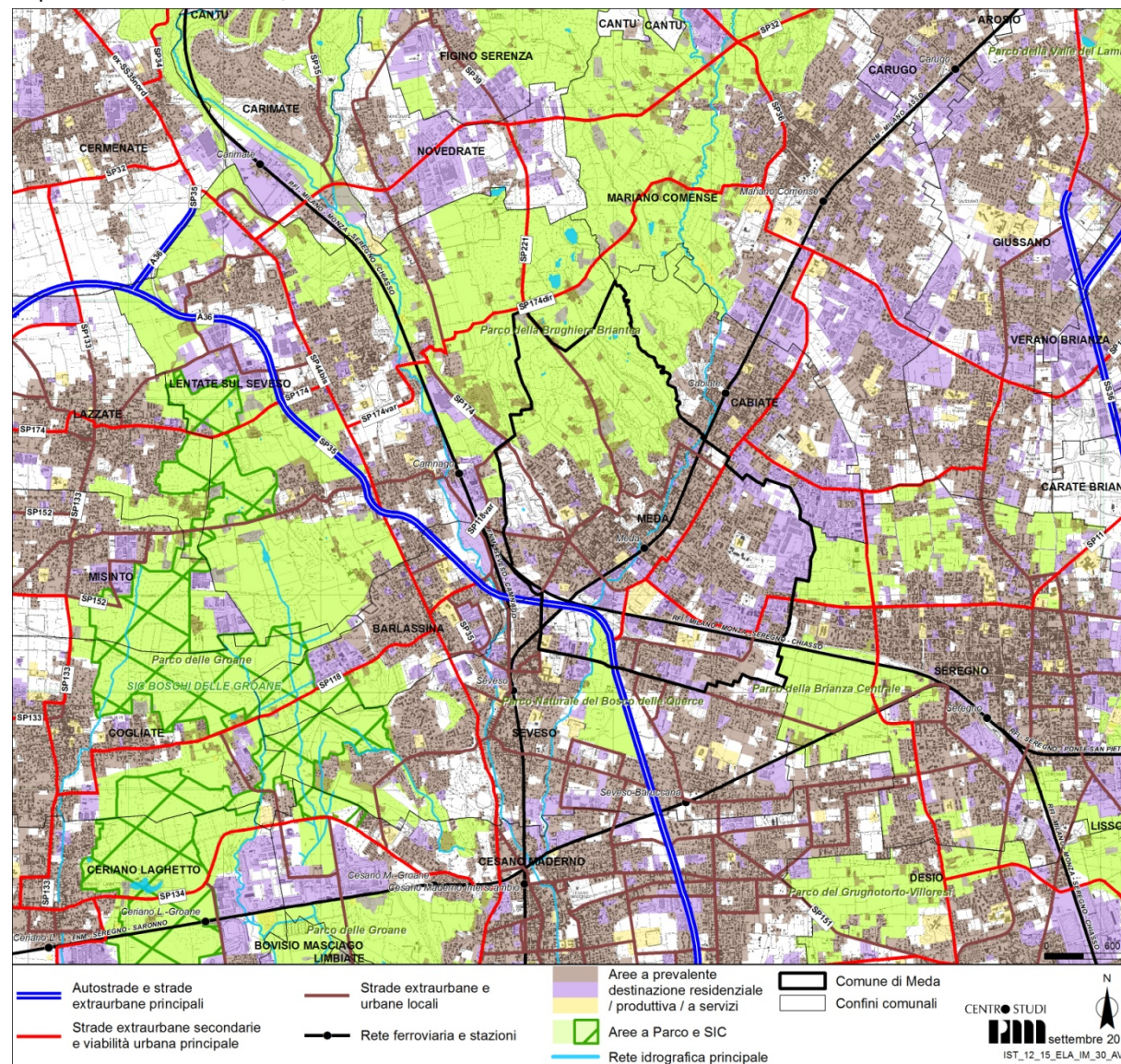
Dal punto di vista infrastrutturale, il Comune di Meda si colloca in corrispondenza del corridoio di collegamento tra Milano e le aree del comasco e del lecchese, costituito dalla superstrada Milano-Meda (SPexSS35 dei Giovi, che interessa solo parzialmente la porzione sud-occidentale del territorio comunale, dove, a margine dell'edificato, è localizzato un articolato sistema di svincolo), dalla pressoché parallela SP44bis Comasina (o Nazionale dei Giovi) e dalla linea Milano-Asso (che taglia centralmente il nucleo urbano da sud a nord). Questa risulta collegata, attraverso il ramo Seveso-Camnago, con la linea Milano-Como-Chiasso (che taglia il nucleo urbano da est a nord/ovest, separando il quartiere Polo dal centro) e, in corrispondenza della stazione di Cesano Maderno Interscambio, con la linea trasversale Saronno-Seregno.

Risultano più scarsi i collegamenti viari con andamento est-ovest, garantiti essenzialmente dalla SPexSS527 Bustese (che interconnette tra loro anche le altre direttrici radiali rappresentate dalla SS36 del Lago di Como e dello Spluga e dalla SP9 vecchia Valassina, ad est, e dall'autostrada A9 Lainate-Como, ad ovest) e da un più articolato e discontinuo reticolo di strade provinciali ed intercomunali.

Per soddisfare le richieste di spostamento in direzione trasversale, l'offerta infrastrutturale si è recentemente arricchita grazie all'apertura al traffico della tratta occidentale della A36 Autostrada Pedemontana Lombarda (le cosiddette tratte "A" e "B1") che, provenendo dalla A8 dei Laghi, si immette sulla superstrada Milano-Meda a Lentate sul Seveso. Occorre, però, segnalare che i benefici derivanti da questa nuova infrastrutturazione non potranno risultare pienamente soddisfacenti, specialmente per i Comuni afferenti al corridoio della superstrada Milano-Meda, fintantoché non si provvederà al completamento della parte successiva del Sistema Viabilistico Pedemontano, in particolare della cosiddetta tratta "B2", corrispondente all'attuale tracciato della SPexSS35 fino a Cesano Maderno e al potenziamento del restante tratto della Milano-Meda verso Milano.

Questo risulta essere il principale intervento infrastrutturale che interessa l'area circostante il Comune di Meda e prevede:

Inquadramento insediativo, ambientale e infrastrutturale nello stato di fatto



- ✓ l'ampliamento/riqualificazione con caratteristiche autostradali dell'esistente SPexSS35 tra Lentate sul Seveso e Cesano Maderno, a due corsie per senso di marcia fino allo svincolo di Meda e a tre corsie nella parte successiva a sud, con parziale interrimento dell'attuale sede stradale;
- ✓ la riorganizzazione degli svincoli esistenti di Lentate sul Seveso, Barlassina e Meda e la chiusura di quello di corso Isonzo a Seveso Baruccana, sostituito da uno nuovo in via de Medici (Cesano Maderno);
- ✓ la realizzazione di un sistema di viabilità locale (cosiddette "strade di arroccamento") per la ricucitura territoriale delle realtà insediative urbane attraversate, ossia la tangenziale di Birago a Lentate sul Seveso (tra la Nazionale dei Giovi e via Monte Grappa), la tangenziale di Meda sul confine tra Meda, Seveso e Seregno, il collegamento (con sovrappasso della linea ferroviaria Saronno-Seregno) tra via Don Sturzo, corso Isonzo (Seveso) e via De Medici (Cesano Maderno), il collegamento di via Trento (Cesano Maderno e Desio) con lo svincolo di Baruccana (con riqualificazione di via Po).

Più a sud, sul confine tra Cesano Maderno e Bovisio Masciago è previsto il nuovo svincolo di interconnessione tra la tratta "B2" e la successiva tratta "C" del Sistema Viabilistico Pedemontano, che si sviluppa come un nuovo tracciato autostradale a tre corsie per senso di

marcia con andamento ovest-est fino alla A51 Tangenziale Est a Usmate Velate.

Per queste opere è disponibile il progetto esecutivo, predisposto (a partire dal progetto definitivo approvato con delibera CIPE n. 97 del 6.11.2009) dall'ATI STRABAG-Maltauro-FINCOSIT-ADANTI, a cui è affidata anche la loro realizzazione.

Esse, nel loro complesso, produrranno notevoli benefici per la mobilità di tutta la Brianza, migliorando, sia le connessioni trasversali a più lunga percorrenza, che le relazioni locali-intercomunali, grazie alle numerose opere connesse finalizzate a garantire una più adeguata accessibilità agli svincoli del nuovo asse autostradale principale ed a riorganizzare e gerarchizzare la maglia viaria ordinaria.

Su istanza delle Amministrazioni coinvolte dagli interventi lungo la tratta "B2", Pedemontana SpA ha predisposto (nel novembre 2010) uno specifico "Piano Intercomunale della Viabilità (PIV) dei Comuni di Barlassina, Bovisio Masciago, Cesano Maderno, Lentate sul Seveso, Meda e Seveso", finalizzato a valutare le ricadute della realizzazione della Pedemontana sulla rete viaria secondaria e ad individuare eventuali interventi integrativi o ottimizzazioni di quelli del progetto definitivo. Tra questi rientrano alcune opere connesse del progetto originario, alcune opere proposte dai Comuni e successivamente recepite nel progetto esecutivo, altri interventi proposti dai Comuni e valutati funzionali all'ipotesi di assetto

della rete ed ulteriori interventi ritenuti propedeutici all'ipotesi di assetto della rete. Per molti di questi (volti ad apportare benefici anche nel più breve periodo, mitigando i potenziali disagi sulla viabilità locale derivanti dalla già avvenuta apertura al traffico del primo tronco della A36) è stata predisposta (luglio 2016) la progettazione preliminare, sulla base di un Accordo di collaborazione stipulato dalla Provincia di Monza e Brianza con i Comuni di Barlassina, Cesano Maderno, Lentate sul Seveso, Meda, Seveso e la Società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.

Nel dettaglio, il territorio di Meda risulta direttamente interessato dalle seguenti opere previste nel progetto esecutivo della Pedemontana:

- ✓ l'ampliamento in sede della piattaforma stradale dell'esistente SPexSS35, con sezione di tipologia A, a due corsie per senso di marcia;
- ✓ il miglioramento di alcune rampe di accesso all'attuale svincolo di Meda sulla SPexSS35;
- ✓ l'individuazione di un itinerario tangenziale che aggira a sud l'abitato più denso di Meda, posizionato al confine con Seveso e Seregno e costituito dalla riqualificazione di via Vignazzola e dalla realizzazione di nuovi tratti stradali di collegamento, a nord, con via Indipendenza (con sovrappasso della linea ferroviaria Monza-Chiasso e con un'ulteriore nuova rotatoria all'incrocio delle vie Edison-Wagner-Einaudi) e, a sud, con

via della Roggia a Seveso;

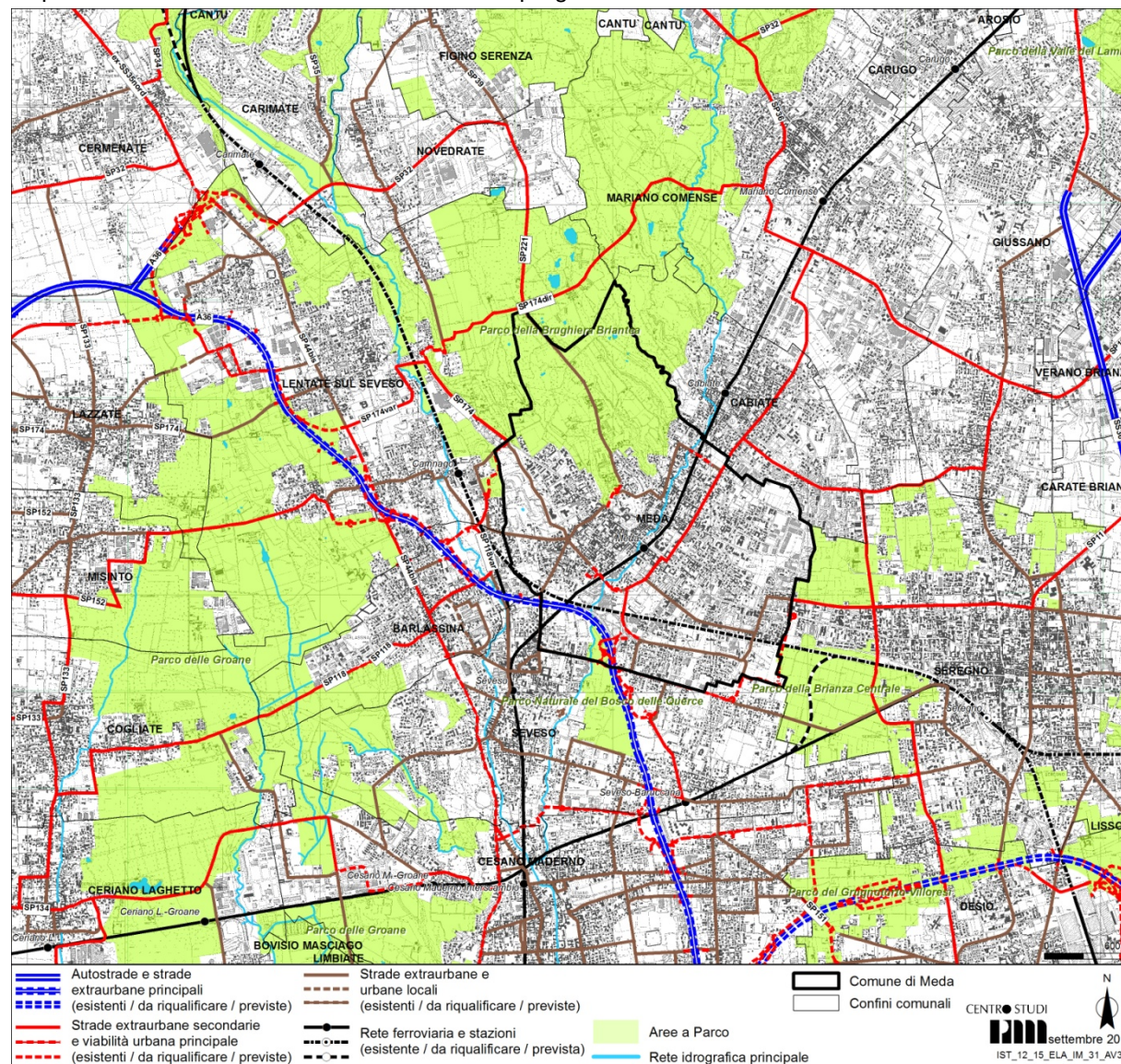
- ✓ la riorganizzazione dell'intersezione tra via San Martino e via Santa Maria, grazie alla realizzazione di un nuovo collegamento alternativo tra la stessa via San Martino e via Monte Rosa.
- ✓ il nuovo collegamento tra via Padova di Lentate sul Seveso e via XXIV Maggio;
- ✓ i due nuovi sottopassi della linea FerrovieNord Milano-Asso in corrispondenza degli assi viari Cadorna-Seveso e Trieste-Val Seriana, in sostituzione degli attuali passaggio a livello.

Meda è direttamente interessata anche dalle seguenti previsioni, oggetto del progetto preliminare della Provincia di Monza e Brianza per le opere viarie afferenti al PIV della tratta B2:

- ✓ la realizzazione di una minirotatoria all'intersezione Capuana-Milano, al confine tra Meda, Seveso e Barlassina;
- ✓ l'allargamento della via XXIV Maggio a Lentate sul Seveso, sul confine con Meda;
- ✓ la realizzazione di una rotatoria all'incrocio tra le vie per Figino-per Mariano a Lentate sul Seveso, sul confine con Meda.

Inoltre, il Comune di Meda è direttamente interessato dal progetto di quadruplicamento della linea Monza-Chiasso (che qui prevede la posa dei due nuovi binari in galleria), quale connessione veloce con la direttrice svizzera dell'AlpTransit Gottardo (la cui galleria di base è

Inquadramento infrastrutturale nello scenario di progetto



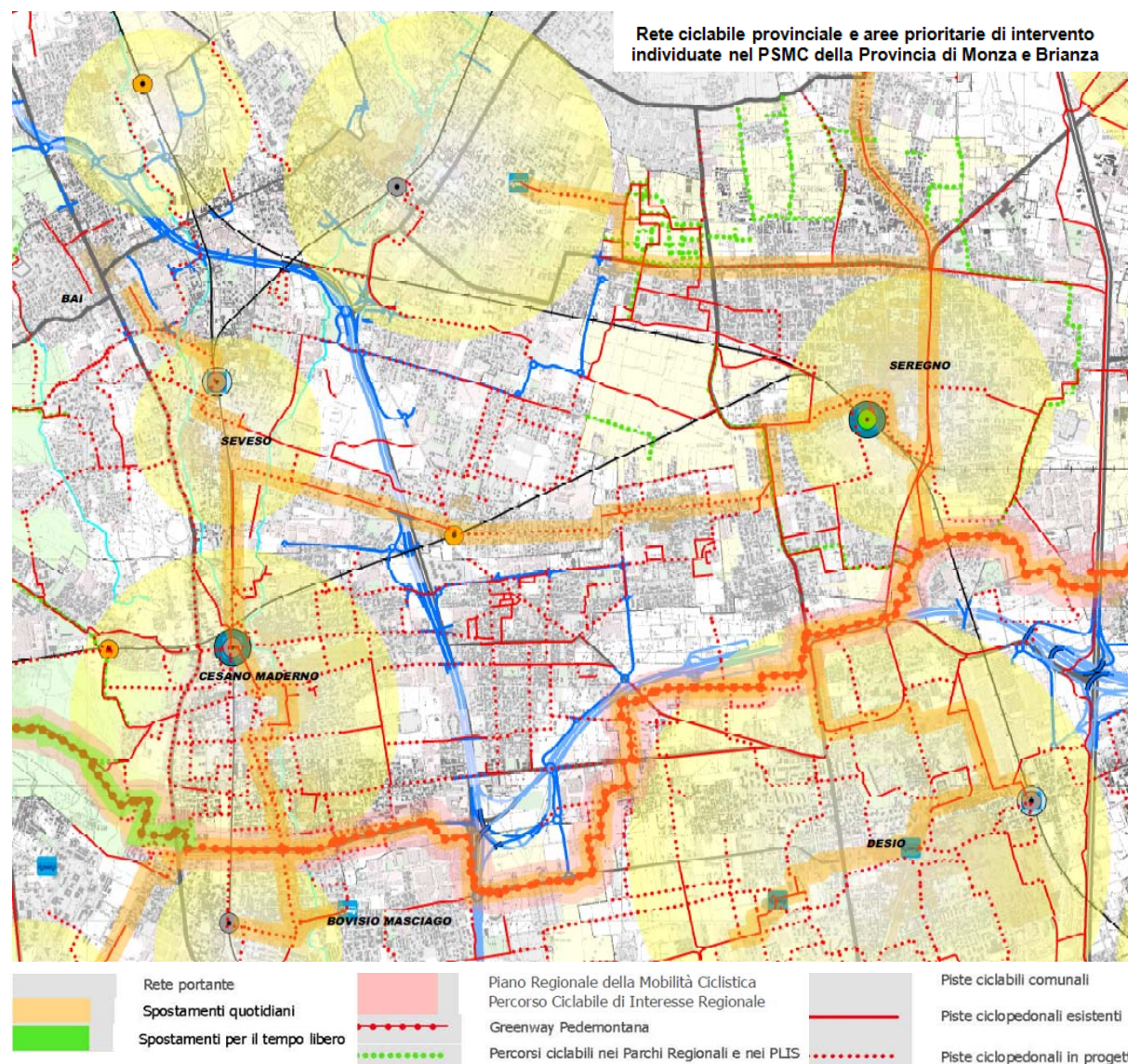
stata recentemente inaugurata), che permetterà ulteriormente il potenziamento del Servizio Ferroviario Regionale lungo la linea esistente per Como, sgravata del traffico di transito. Il progetto preliminare dell'intervento è stato presentato nel giugno 2003, ma è ancora in attesa di approvazione da parte del CIPE, senza certezze in merito alle tempistiche di realizzazione, per mancanza di finanziamenti. Esso è comprensivo anche della sistemazione del nodo di Seregno, indispensabile per la funzionalità della cosiddetta Gronda ferroviaria di Nord-Est Seregno-Bergamo, oggetto di un separato progetto preliminare approvato dal CIPE nel 2005, ma la cui progettazione definitiva non è ancora stata completata.

Per quanto riguarda il sistema della ciclabilità, la Provincia di Monza e Brianza dispone di un Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica (PSMC, approvato con DCP n. 14 del 29/05/2014), redatto quale Piano di settore del PTCP e del Progetto Strategico "Moving Better" (che fornisce indirizzi, strategie, obiettivi ed azioni per la mobilità sostenibile).

Il PSMC definisce alcune priorità di intervento di carattere generale, che consistono, tra le altre, nel completamento dei tratti mancanti tra i percorsi ciclabili esistenti per creare un "effetto rete", nel potenziamento dell'offerta di infrastrutture e servizi per la mobilità ciclabile in particolare proprio nelle porzioni di territorio interessate dalla cantierizzazione delle opere

della Pedemontana (per promuovere il cambio modale nei confronti dell'utenza che effettua

tragitti in ambito locale e per limitare gli impatti negativi della cantierizzazione sulla viabilità),



nell'incremento dell'accessibilità ciclabile a funzioni forti (attrattori/generatori di traffico) e della connessione con le emergenze paesaggistiche e architettoniche.

Per quanto riguarda in particolare il Comune di Meda, esso viene identificato come uno dei "comuni polo" (in quanto sede di servizi di livello sovracomunale con elevata capacità attrattiva), raggiunto della rete portante per gli spostamenti quotidiani, nel cui territorio occorre realizzare prioritariamente i tratti mancanti dei percorsi ciclabili di collegamento con la stazione ferroviaria e con il capolinea dei servizi di TPL.

1.3 PGT di Meda

Il PGT di Meda è stato approvato con DCC n. 28 del 15/10/16, n. 29 del 25/10/16, n. 30 del 27/10/16, n. 31 del 28/10/16 e n. 32 del 3/11/16, con avviso di approvazione definitiva pubblicato sul BURL n. 2 del 11/01/17. Il PGT a partire dal suo Documento programmatico definisce i seguenti obiettivi generali e i relativi obiettivi specifici, per ciascuno dei quali indica le azioni del piano necessarie per il loro conseguimento:

1) "restituire alla città un disegno riconoscibile", valorizzando il nucleo storico, consolidando ed estendendo le attività centrali in esso presenti, così come nel centro nuovo e lungo i viali a est della ferrovia, promuovendo il mantenimento ed il rilancio delle attività manifatturiere tipiche del luogo e conservando/qualificando le

aree verdi della collina per avvicinarle alla vita quotidiana dei cittadini;

- 2) "Meda città delle attività", semplificando le disposizioni di Piano e le procedure, al fine di favorire lo sviluppo delle attività lavorative, i nuovi insediamenti e gli ampliamenti, promuovendo il rilancio delle attività commerciali e di pubblicizzazione della produzione manifatturiera locale, introducendo correttivi volti ad evitare che i condizionamenti dovuti alla promiscuità funzionale residenziale/produttiva rappresentino un ostacolo allo sviluppo della produzione;
- 3) "fermare il consumo di suolo", riconsiderando la destinazione delle aree inedificate presenti all'interno del tessuto urbano consolidato in rapporto al disegno del sistema degli spazi pubblici e delle aree verdi, per favorire il riuso del suolo già consumato;
- 4) "promuovere il riuso delle aree edificate ed in particolare di quelle dismesse o sottoutilizzate", agevolando gli interventi di recupero degli edifici del nucleo di antica formazione e del patrimonio edilizio meno recente, favorendo i processi di sostituzione del patrimonio edilizio non più compatibile con le moderne necessità dell'abitare e dell'attività lavorativa, semplificando la fase negoziale per gli interventi più consistenti; in tal senso gli Ambiti di Trasformazione individuati dal piano consistono esclusivamente nel riuso di aree dismesse che

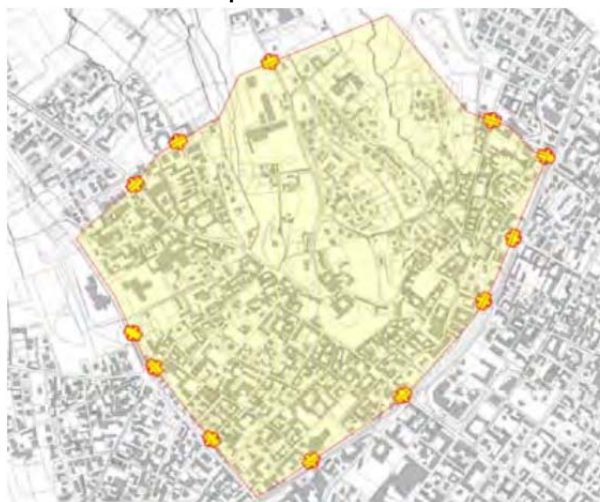
possono giocare un ruolo nel processo di rigenerazione urbana;

- 5) "valorizzare, estendere e connettere le aree verdi attorno all'edificato e nella città costruita", confermando, salvaguardando e ampliando le aree verdi periurbane, individuando le loro possibili linee di connessione con le aree verdi della città, in modo da realizzare, con il progressivo recupero di spazi di naturalità e fruizione, un sistema continuo di spazi pubblici di qualità dove localizzare nuove attrezzature pubbliche, garantendone la coerenza con la rete ciclabile;
- 6) "promuovere la riqualificazione del tessuto urbano misto residenziale e produttivo", adottando un nuovo approccio al problema dei tessuti misti, introducendo incentivazioni o vincoli quando sia garantita la compatibilità con le altre funzioni urbane ed agevolando gli interventi di sostituzione e rinnovamento del patrimonio edilizio;
- 7) "mettere a punto gli strumenti di attuazione del piano", adottando il meccanismo della perequazione come strumento per l'acquisizione delle aree necessarie all'integrazione del sistema dei servizi e degli spazi pubblici, riconducendo alla gestione ordinaria del Piano delle Regole il compito di assentire gli interventi di modeste dimensioni e di rilevanza non strategica.

Per quanto riguarda specificatamente il sistema della mobilità, il PGT, a fronte di un'analisi della condizione attuale, degli obiettivi del redigendo PGTU e del progetto del Sistema Viabilistico Pedemontano, stabilisce i seguenti obiettivi e strategie per il suo miglioramento, ossia per il consolidamento di un assetto viario che sfrutti al meglio le opportunità conseguenti alla realizzazione delle opere connesse della Pedemontana:

- ✓ protezione dell'area centrale dal traffico di attraversamento, realizzando itinerari viari periferici a media/alta capacità che permettano l'aggiramento delle aree centrali, penalizzando, nel contempo, gli itinerari che attraversano l'area centrale (ad esempio con inserimento di fattori di discontinuità - regolazione a sensi unici contrapposti - vincoli di protezione - Zona 30);
- ✓ favorire una mobilità urbana sostenibile (pedonale e ciclabile), grazie alla realizzazione di una rete ciclabile protetta per i collegamenti fra i principali comparti urbani ed i poli di servizio (scuole, Municipio, biblioteca, cimitero, stazione, giardini, ecc.) ed alla pedonalizzazione di alcune aree, generalmente nei pressi di attrezzature pubbliche a più elevata frequentazione (quale piazza Vittorio Veneto e strade annesse, in concomitanza con la realizzazione della connessione stradale da via Santa Maria a piazza Volta).

Ipotesi indicate nel PGT per l'individuazione della Zona 30 del centro (con le principali "porte" di ingresso) e per l'estensione dell'isola pedonale in conseguenza della realizzazione della connessione da via Santa Maria a piazza Volta



FASE ANALITICA

2 IL SISTEMA DELLA VIABILITA'

Il sistema della viabilità fa riferimento al quadro della situazione esistente, ricostruita attraverso la collaborazione e l'operato dei tecnici comunali, della Polizia Locale della Città di Meda e una lettura del territorio mediante sopralluoghi mirati.



Le informazioni raccolte relative a:

- ✓ schema di circolazione (sensi di marcia);
- ✓ tipologia delle intersezioni;
- ✓ intersezioni e platee rialzate;
- ✓ attraversamenti pedonali rialzati;
- ✓ ruolo delle strade urbane;
- ✓ delimitazione del centro abitato;
- ✓ strade chiuse;
- ✓ aree / vie utilizzate dal mercato settimanale ecc;

sono state riportate nella tavola 1.

Il territorio comunale è attraversato da barriere naturali ed artificiali:



- ✓ il torrente Tarò da nord a sud, per un breve tratto interrato, in corrispondenza del centro città;
- ✓ due linee ferroviarie che attraversano il centro abitato: la linea Milano-Asso in direzione nord-sud e la linea Milano-Monza-Chiasso taglia la zona a sud del Comune da ovest ad est;
- ✓ la SPexSS35 Statale dei Giovi, nella porzione sud-ovest del territorio comunale, con il relativo svincolo di connessione con la rete secondaria (n°12). Tale asse principale permette la comunicazione del territorio con i principali poli attrattori, il capoluogo milanese, la città di Monza e il sistema autostradale.

La viabilità secondaria è costituita dai seguenti assi urbani:



- ✓ via Trieste: situata a nord del conglomerato urbano;
- ✓ Einaudi-Edison/Indipendenza-Maroncelli; nel comparto est della città si sviluppa da nord a sud e collega via Trieste a via Piave;
- ✓ Piave-Cadorna-Seveso: l'asse attraversa ambiti cittadini con caratteristiche diverse, connettendoli alla viabilità principale e rappresenta inoltre un'asse di connessione fra le parti della città separate dalla linea ferroviaria Milano-Asso;
- ✓ via Milano: ha direzione nord-sud e, tramite due sottopassi (uno ferroviario di ridotte dimensioni ed uno stradale) e un passaggio a livello, collega le vie Seveso e Vignazzola e permette il collegamento con il comune di Seveso;

- ✓ via Vignazzola: che corre lungo il confine a sud della Città in direzione est-ovest.
- ✓ via degli Angeli Custodi: che da Largo Terragni porta a Lentate sul Seveso;
- ✓ via Gorizia: che corre parallela alla linea Milano-Monza-Chiasso.



La viabilità urbana si completa con le seguenti vie:

- via Manzoni e via delle Colline-via Santa Maria, che giungono nel comune di Lentate sul Seveso;
- via delle Cave e via Libertà, che permettono il collegamento con il comune di Barlassina;
- gli assi ovest-est di via Cialdini e via Indipendenza;
- i collegamenti nord-sud di via Como, viale Brianza, via Solferino, via Lombardia, via Colombo, corso Italia, via Cadorna, via Polo.

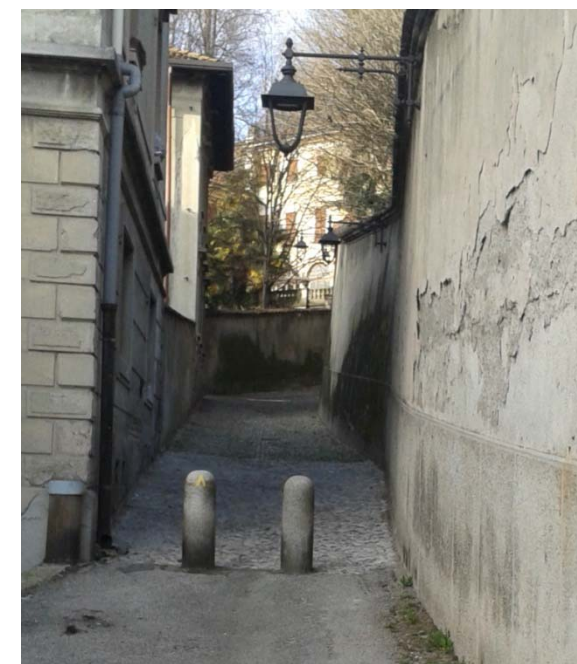
Sul territorio comunale si è inoltre rilevato:

- ✓ rialzo della sede stradale nel tratto compreso tra piazza Cavour, via Solferino e via Cialdini;
- ✓ attraversamenti pedonali rialzati localizzati nelle vie Papa Giovanni XXIII, Po, corso Italia;



- ✓ incroci rialzati in corrispondenza delle seguenti intersezioni:
 - Lombardia-Rho;
 - Lombardia-S. Giorgio;
 - Santa Maria-delle Brughiere;
- ✓ dosso artificiale lungo via Santa Maria;
- ✓ impianto semaforico pedonale a chiamata presso via Cadorna e via Tre Venezie;
- ✓ presenza di impianti semaforici in corrispondenza delle seguenti intersezioni:
 - Trieste-Brianza;
 - Indipendenza-Francia-Pace-Matteotti;
 - Cadorna-Francia-Seveso-Busnelli;
 - Manzoni-Pescarenico;

- Cialdini-Lombardia;
- Cialdini-Brianza;
- Indipendenza-Lombardia;
- Indipendenza-Maroncelli-Fermi;
- Tre Venezie-Ticino, ecc.;
- ✓ aree pedonali: lungo le vie Salita delle Benedettine, Salita Maria da Besozzo e piazza Municipio (di recente realizzazione).



Per ulteriori approfondimenti si rimanda alla Tavola 1 (fuori testo) che mostra il quadro aggiornato relativo alla situazione attuale evidenziando lo schema di circolazione, la localizzazione degli impianti semaforici, degli

attraversamenti ciclo-pedonali, degli incroci rialzati, ecc..



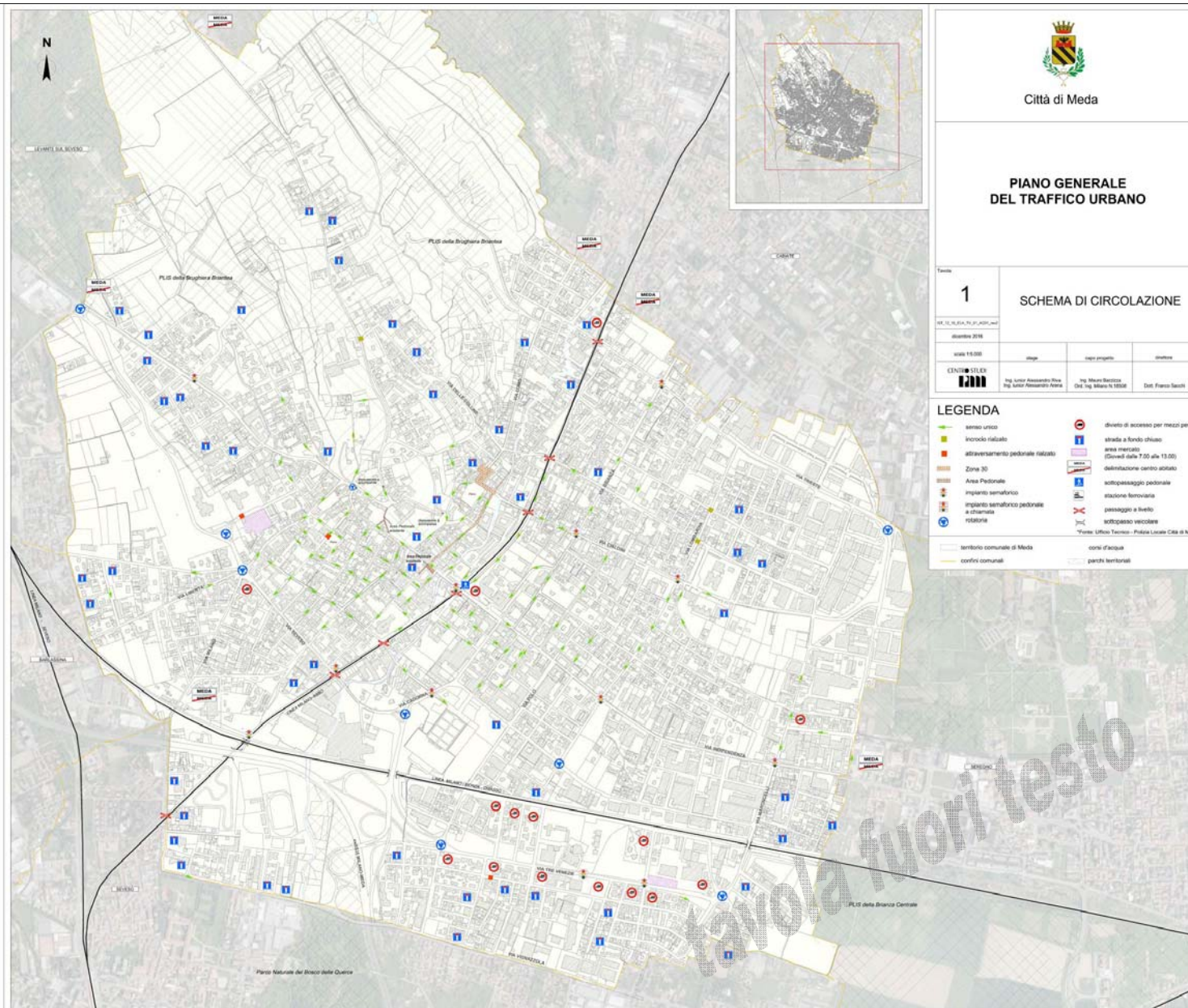
Oltre alla necessità di migliorare le relazioni interne del comune, emerge l'importanza di procedere ad un ulteriore miglioramento della gerarchia della rete stradale urbana perché molte strade, pur avendo caratteristiche geometriche tipiche delle strade locali, rappresentano una porta di connessione con la

viabilità extraurbana o un itinerario alternativo di penetrazione ed attraversamento del comune.



La fase propositiva del Piano:

- ✓ fornisce le linee d'indirizzo finalizzate alla messa in sicurezza degli assi stradali e delle intersezioni in relazione alla classificazione funzionale;
- ✓ formula per alcune intersezioni le soluzioni d'intervento;
- ✓ con riferimento anche ai progetti sulla rete di livello superiore, propone un aggiornamento della classificazione funzionale delle strade finalizzato a ridurre la diffusione negli ambiti prettamente residenziali del traffico di attraversamento;
- ✓ propone l'istituzione delle isole ambientali, al fine di favorire la vita della città e ad incentivare gli spostamenti ciclo-pedonali.



3 IL TRASPORTO PUBBLICO

Il servizio pubblico all'interno della città di Meda è garantito essenzialmente dal trasporto su gomma, mentre le relazioni verso il capoluogo sono supportate soprattutto dal sistema su ferro.



Il trasporto pubblico su gomma percorre i seguenti assi principali: via Seveso, via Cialdini, via Indipendenza, via Tre Venezie, via Pace e via Cadorna. Le linee che attraversano la Città di Meda forniscono un servizio capillare urbano, di collegamento tra i diversi quartieri della città e di adduzione ai plessi scolastici.

Il servizio su ferro

L'offerta di servizio ferroviario è garantita dalle linee suburbane:

- ✓ S2/S4 Milano-Seveso-Camnago/Mariano,
- ✓ linea regionale Milano-Seveso-Camnago/Mariano-Asso.

La linea S2/S4 ferma alla stazione di Meda con 3 corse feriali in direzione Mariano Comense e 7

corse feriali (una nella giornata di sabato) in direzione Milano Rogoredo.

Il servizio offerto dalla linea S2/S4 risulta essere molto diverso nelle due direzioni. Le 7 corse che dal lunedì al venerdì permettono di raggiungere Milano ad intervalli di circa 1 ora hanno capolinea a Milano Rogoredo (eccezion fatta per il treno delle 5.27 che si attesta a Milano Cadorna). In direzione Mariano Comense, invece, si hanno solo 3 corse mattutine tra le 9.53 e le 11.53 dei giorni feriali.

Durante le ore di morbida il collegamento con Mariano Comense è garantito da oltre 6 coppie di corse/giorno di bus sostitutivi che completano l'offerta nelle prime ore della mattina (la prima corsa è alle 5.19) e a notte inoltrata (l'ultima corsa è alle 2.35).

La linea regionale Milano-Seveso-Camnago/Mariano-Asso offre un servizio cadenzato, tutti i giorni della settimana, con un treno ogni ora, (minimo 25 coppie di treni/giorno), dalle 6:23 alle 21:38. In alcune fasce orarie la cadenza diviene ogni mezz'ora grazie alle corse di rinforzo.

Le linee ferroviarie, attraverso il passante, la stazione di Milano Bovisio e di Milano Cadorna consentono un rapido accesso alla città di Milano e alle sue stazioni ferroviarie e garantiscono anche un buon collegamento con altre città e con i poli attrattori serviti dalle linee

suburbane (Pavia, Lodi, Varese, Novara, l'aeroporto Malpensa, l'area Rho-Fiera, ecc.).

Il servizio su gomma urbano ed extraurbano

Il trasporto pubblico su gomma relativo alla città di Meda è articolato in quattro gruppi principali:

- ✓ le linee interurbane gestite da Air Pullman;
- ✓ la linea Asso-Camnago/Mariano Comense-Seveso-Milano (integrativa S2/S4);
- ✓ la linea interurbana gestita da ASF Autolinee sull'asse Monza-Cantù;
- ✓ la linea urbana di collegamento dei mercati gestita dal Comune.



I principali itinerari del trasporto pubblico su gomma utilizzano principalmente via Seveso, via Cadorna, via Tre Venezie, via Indipendenza, via Cialdini e via Pace, garantendo un numero complessivo di circa 100 corse/giorno feriali. In particolare:

- ✓ la linea Z165 Lentate s/S. Camnago (FNM/FS) - Meda (Air Pullman), offre oltre 5 coppie di corse nei soli giorni feriali (ridotte a 4 il sabato). Il percorso compiuto e l'orario delle corse, sempre compreso tra le 7.30 e le 15.00, mostrano che la linea è di carattere scolastico;
- ✓ la linea Z166 Copreno-Lentate s/S. Camnago-Barlassina-Meda-Seregno (Istituti) (Air Pullman), presenta fermate diverse in funzione della corsa ed orari distribuiti in modo eterogeneo tra le 7.30 e le 15.00 circa. Anche in questo caso il servizio si limita ai soli giorni feriali (fino a 6 coppie di corse/giorno) a servizio in particolare dei plessi scolastici. E' presente inoltre una corsa, con un percorso, che si sviluppa interamente all'interno del centro cittadino;



- ✓ la linea C80 Cantù-Meda-Monza (ASF Autolinee) offre oltre 30 coppie di corse/giorno feriale a cui si aggiunge una coppia

che collega le vie Indipendenza e Tre Venezie sedi di istituti scolastici. Solitamente il servizio presenta una frequenza di 30 minuti in un arco orario che va dalle 5.30 alle 23.00. Nei giorni festivi si registrano 13 coppie di corse per direzione tra le 7.00 e le 21.30;

- ✓ la linea urbana di collegamento dei mercati; si tratta di un servizio offerto gratuitamente dal comune, nella sola giornata del giovedì, allo scopo di collegare con 4 corse tra le 8.30 e le 12.00 i due mercati che si svolgono a nord-ovest e a sud della città di Meda;



- ✓ la linea Milano-Seveso - Camnago/Mariano integrativa della S2/S4, come già anticipato, offre più di 6 coppie di corse/giorno secondo uno schema sostanzialmente uguale tra giornate lavorative e festivi. Tale servizio, concentrato nelle prime ore del giorno e in tarda serata, svolge la funzione di integrare

il sistema di trasporto ferroviario sia regionale che suburbano durante le ore di morbida.

Le tabelle successive mostrano nel dettaglio l'articolazione del servizio offerto (orario invernale ottobre 2016).



L'offerta del servizio di trasporto scolastico è così articolata:

- ✓ linea bus 1: opera dal lunedì al venerdì al fine di garantire il trasporto degli alunni delle scuole primarie e secondarie di primo grado degli Istituti "Anna Frank", "Diaz", "Traversi" e "San Giorgio". Il servizio consta di una corsa di andata e di due corse di ritorno ogni giorno. Il servizio, che ha inizio alle 7.00, prevede 17 fermate di carico degli alunni e quattro fermate di scarico presso i 4 Istituti scolastici. Il ritorno è assicurato da due corse: una con partenza alle 13.15, l'altra con partenza alle 15.30,

che garantisce il servizio per gli orari scolastici prolungati;

- ✓ linea bus 2: compie due corse di andata al mattino, una si conclude presso gli Istituti "Traversi" e "Anna Frank", l'altra presso le Scuole Primarie "Diaz" e "San Giorgio". Il ritorno degli alunni viene garantito da tre corse (13.40, 15.00 e 16.30).
- ✓ linea bus 3: offre un servizio per gli studenti delle scuole secondarie di primo grado e per gli alunni delle Scuole Primarie della Città di Meda. Il servizio si articola in due corse mattutine di andata e tre di ritorno con partenza alle ore 12.15, alle 15.00 e alle 15.30.
- ✓ Servizio trasporto scolastico scuole dell'infanzia: è un servizio di sola andata con partenza alle ore 8.30 da Piazzale Aurelio Dozio e arrivo presso gli Istituti "Polo", "M. Bambina", "Garibaldi", "Giovanni XXIII".

Nelle tabelle successive vengono evidenziate le linee e il servizio offerto, mentre nella tavola 2, sono rappresentati i percorsi con evidenziazione delle fermate all'interno della città di Meda.

Servizio Ferroviario Regionale				
Corse giornaliere per linea				
Linea	direzione	feriale	sabato	festivo
Milano-Seveso-Asso	Milano Cadorna	25 (4)*	21	18
	Asso	26 (5)*	22	18

Fonte: orario in vigore dal 3 Settembre 2016 Trenord, gestore del servizio
*tra parentesi le corse che fanno capolinea ad Erba

Servizio Ferroviario Suburbano				
Corse giornaliere per linea				
Linea	direzione	feriale	sabato	festivo
S2 - Mariano Comense-Milano Passante-Milano Rogoredo	Mariano Comense	3	-	-
	Milano Rogoredo	7*	1*	-

Fonte: orario in vigore dal 3 Settembre 2016 Trenord, gestore del servizio
*1 corsa fa capolinea a Milano Cadorna

LINEE SU GOMMA - Trenord				
Corse giornaliere per linea				
Linea	direzione	feriale	sabato	festivo
Milano - Seveso - Camnago/Mariano	Mariano Comense (Asso)	8*	8*	7*
	Seveso	6**	6**	6**

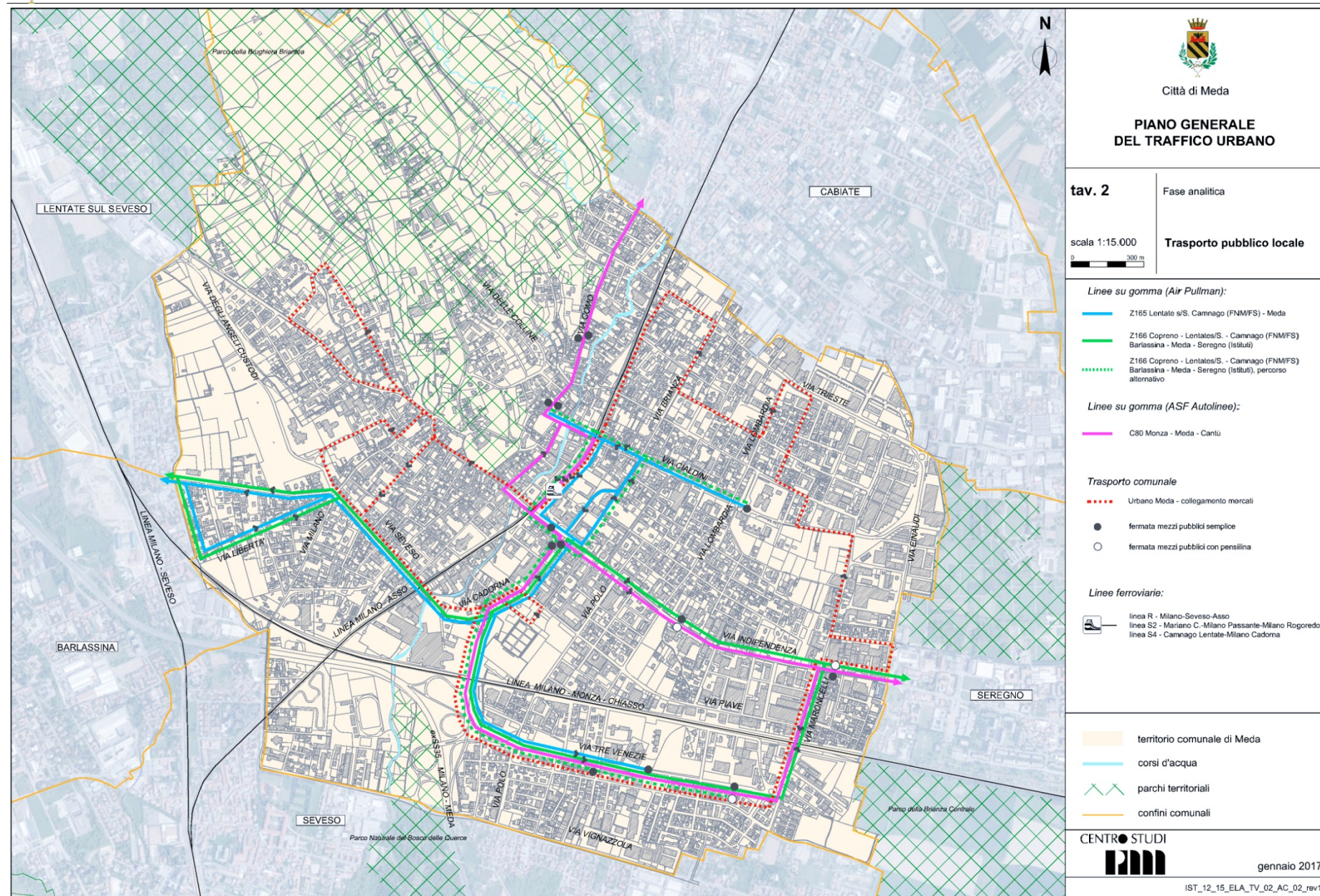
Fonte: orario in vigore dal 3 Settembre 2016 Trenord, gestore del servizio
*4 corse arrivano fino a Mariano Comense
** 1 corsa parte da Milano Cadorna

LINEE SU GOMMA - Air Pullman				
Corse giornaliere per linea				
Linee	direzione	feriale	sabato	festivo
Z165 Lentate s/S. Camnago (FNM/FS) - Meda	Lentate sul Seveso	6	6	-
	Meda	5	5	-
Z166 Copreno - Lentate s/S. Camnago (FNM/FS) - Barlassina - Meda - Seregno (Istituti)	Copreno, fraz. Di Lentate s/S.	5	4	-
	Seregno (Ist. Bassi - Levi)	7	7	-

Fonte: orario in vigore dal Settembre 2016 Air Pullman, gestore del servizio
Le linee intercomunali Z165 e Z166 per i loro orari e percorsi forniscono un servizio di trasporto scolastico

LINEE SU GOMMA - ASF Autolinee				
Corse giornaliere per linea				
Linea	direzione	feriale	sabato	festivo
C80 Monza - Meda - Cantù	Monza	31 (9)	30(9)	13
	Cantù	31 (7)*	30(7)*	13

Fonte: orario invernale '16-'17 valido dal 12/09/2016 all'8/06/2017 fornito da ASF Autolinee, gestore del servizio
tra parentesi il numero di corse realizzare durante le festività invernali
*1 corsa ferma solo dentro Meda



4 LA SOSTA

La domanda di sosta è caratterizzata da esigenze differenti che vengono espresse dalle diverse tipologie di utenza: residenti, fruitori delle funzioni presenti, ecc.



Il PGTU affronta il tema della sosta con riferimento alla situazione esistente, in quanto non è prevedibile, nell'ambito temporale di validità del Piano, la realizzazione di strutture (salvo quelle già programmate e in fase di ultimazione) che modifichino in modo significativo l'offerta di posti auto.

Si deve comunque prendere atto del fatto che la rete stradale svolge un ruolo rilevante nella offerta complessiva di spazi per la sosta e, nei comparti residenziali di più vecchia realizzazione dove non sono disponibili box o posti auto in aree private, costituisce, a volte, l'unica possibilità di stazionamento per le autovetture dei residenti.

A questo proposito è necessario segnalare le limitazioni previste dal Codice della Strada (CdS) in funzione della classificazione della rete viaria. Il CdS prevede per la viabilità urbana principale (interquartiere e di quartiere) l'impossibilità di realizzare posti auto in sede stradale, se non in presenza di apposite corsie di manovra. L'applicazione di questa norma nelle vie esistenti viene richiesta in occasione di interventi di riqualificazione.

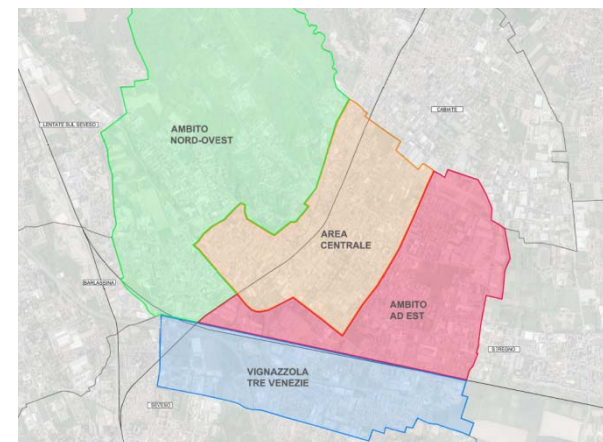
4.1 L'offerta di spazi per la sosta

È stata effettuata (Polizia Locale della città di Meda, primavera-estate 2016) una lettura della dotazione e della regolamentazione dei posti auto delimitati su tutto il territorio di Meda. I risultati della campagna di rilievo sono rappresentati nella tavola 3 (fuori testo), nella quale viene localizzata e quantificata l'offerta di sosta.

L'intero territorio comunale è stato suddiviso in 4 ambiti (figura a lato) in base alle caratteristiche del tessuto urbano e alle barriere presenti (naturali ed artificiali):

- ✓ Area Centrale: delimitato a sud dalle vie Seveso, Cadorna e Piave, ad est da via Lombardia e ad ovest dalle vie Colombo Corso Matteotti e Como;

- ✓ Ambito Nord-Ovest: dall'Area Centrale e da via Busnelli si estende fino ai confini comunali ad ovest;
- ✓ Ambito ad est di via Lombardia e via Busnelli;
- ✓ Ambito Vignazzola-Tre Venezie, a sud della linea ferroviaria Milano-Monza-Chiasso, che si estende fino a via Vignazzola al confine con il comune di Seveso.



Per ciascun ambito si è rilevata e quantificata la dotazione di spazi per la sosta, suddividendoli ulteriormente in base alla relativa regolamentazione (sosta libera, disco orario, riservati e a pagamento).

Nelle aree a parcheggio, in assenza di una chiara delimitazione dei posti auto, il numero degli stalli per la sosta è stato ricavato dai mq della

superficie dell'area attribuendo 25 mq ad ogni stallo.



Complessivamente si sono rilevati 3.945 posti auto di cui:

- ✓ il 2,4% (93 posti auto) sono regolamentati a pagamento, localizzati nell'area centrale in corrispondenza di largo Europa e Corso della Resistenza.. La tariffa applicata è pari a 0.80€/ora dalle 8.30 alle 12.30 e dalle 14.30 alle 18.30.



- ✓ Il 1,1% (43 stalli) sono spazi di sosta in struttura interrata, regolamentati a pagamento, dalle 7.00 alle 1.00;
- ✓ il 20,6% (812 posti auto) sono regolamentati a disco orario, localizzati prevalentemente nell'area centrale lungo le vie Indipendenza e sue traverse, Corso Matteotti, via Gagarin, lungo le vie che costeggiano la ferrovia

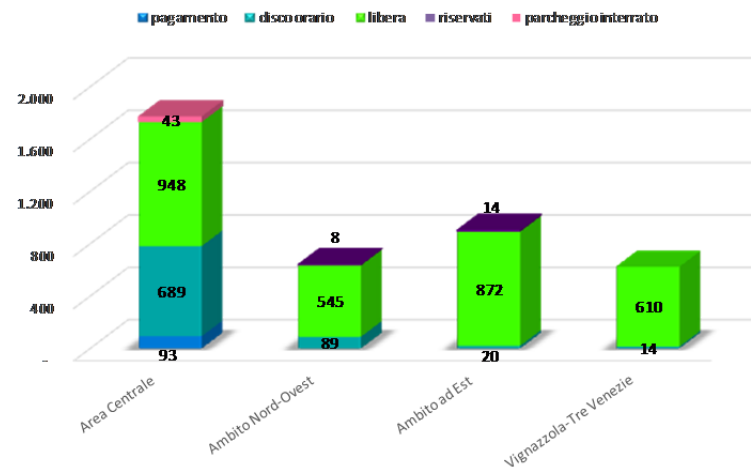
Milano-Asso, ecc. La sosta a disco orario presenta differenze di validità temporale (dalle 8 alle 20 oppure dalle 8.30 alle 12.30 e dalle 14.30 alle 20) e di durata (30 minuti, 60, 120, fino a 4 ore);

- ✓ lo 0,6% (appena 22 posti auto) sono riservati. Dai dati forniti dalla Polizia Locale emerge che 14 posti auto riservati si trovano nell'ambito ad est presso via Indipendenza, mentre i restanti 8 sono collocati nell'area centrale in via Cadorna;
- ✓ oltre il 75,4% (2.975 posti auto) sono spazi liberi delimitati.

Nel corso della stesura del presente Piano è stato eliminato con la riqualificazione di piazza Municipio e la realizzazione dell'area pedonale il parcheggio a raso esistente ed è stato aperto agli utenti il parcheggio interrato di piazza della Repubblica.

La tabella e l'istogramma (in basso) mostrano in

Offerta di sosta						
Ambiti	pagamento	disco orario	libera	riservati	parcheggio interrato	Totale
Area Centrale	93	689	948	-	43	1.773 45%
Ambito Nord-Ovest	-	89	545	8	-	642 16%
Ambito ad Est	-	20	872	14	-	906 23%
Vignazzola-Tre Venezie	-	14	610	-	-	624 16%
Totale	93	812	2.975	22	43	3.945
	2,4%	20,6%	75,4%	0,6%	1,1%	



sintesi l'entità e la tipologia dell'offerta di sosta nei diversi ambiti della città di Meda.

E' stato inoltre rilevato:

- ✓ il numero dei posti riservati alle persone diversamente abili, localizzati nelle vie: Tre Venezie, Po, Gorizia, Luini, Brianza, Garin, piazza della Stazione, Pace, Orsi, corso della Resistenza, ecc.;
- ✓ la localizzazione dei divieti di sosta, lungo le vie: Borromeo, Da Vinci, Magenta, Lombardia, Isonzo, Pace, Rhò, Como, Colombo, Colombara, degli Angeli Custodi, Naviglio, Manzoni, viale delle Rimembranze, viale Cimitero e via dei Cipressi, ecc.;



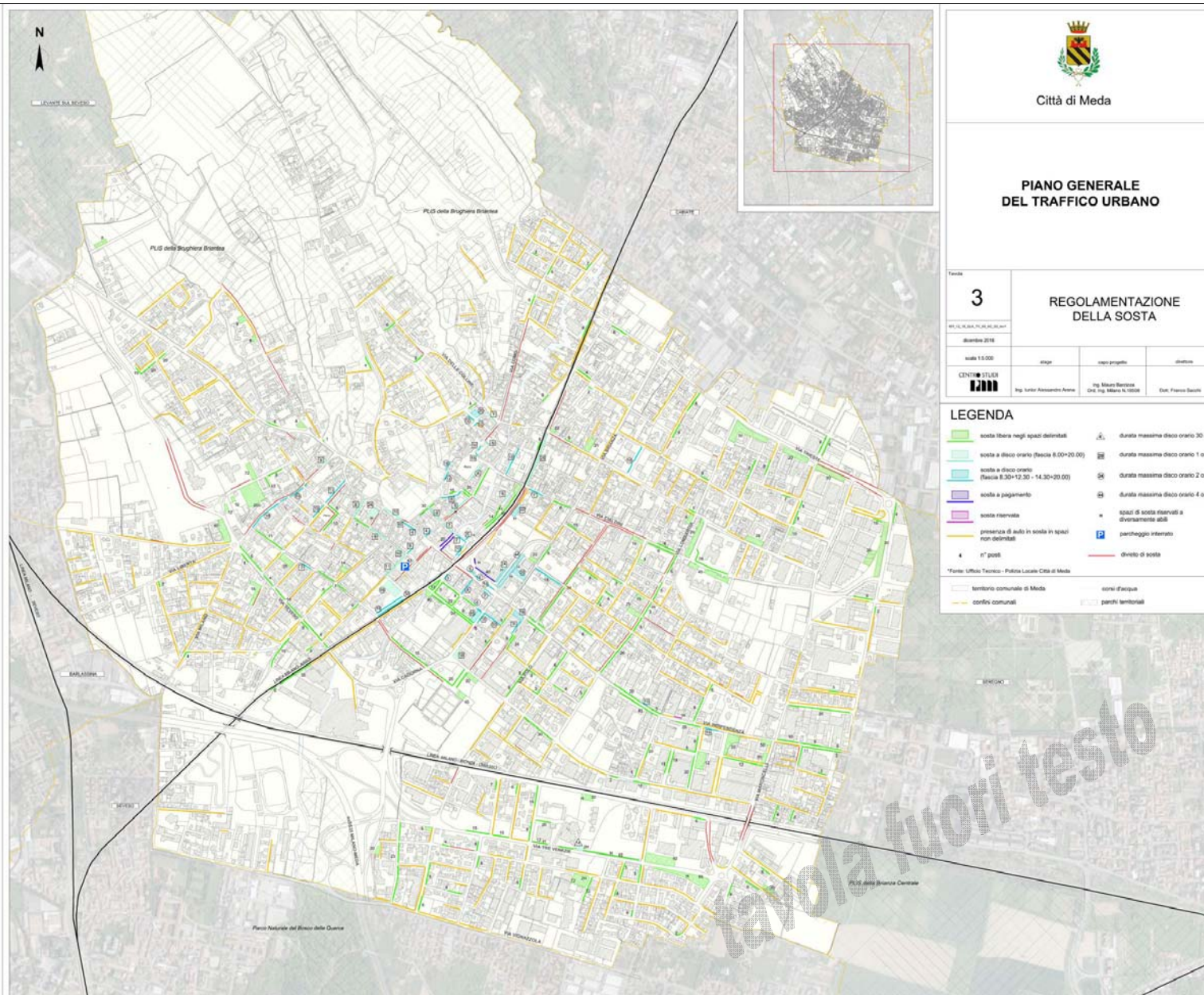
- ✓ la presenza di auto in sosta in carreggiata, su tratti stradali dove in assenza di spazi delimitati o di divieti di sosta e/o di fermata sono stati rilevati veicoli in sosta. Principalmente lungo le vie: Vignazzola, Po, Volturno, Rovigo, Polo, Padova, Piave, Diaz,

Magellano, Marconi, Da Vinci, Einstein, Meucci, Piemonte, Rho, San Giorgio, Fiume, Monte Berico, Monte Rosa, San Marco, Sondrio, Val Seriana, Santa Maria, Brianza, Manzoni, Rosmini, Vespucci, Borromeo, Milano, Libertà, delle Cave, ect.



assenza di spazi delimitati o di divieti di sosta e/o di fermata sono stati rilevati veicoli in sosta.

Per quanto riguarda la localizzazione puntuale si rimanda alla tavola 3, nella quale vengono evidenziati e quantificati gli spazi di sosta libera (in spazi delimitati), quelli regolamentati (pagamento, disco orario, riservati, ecc.), e i tratti stradali dove vige il divieto di sosta e dove in



5 LA RETE CICLABILE

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, stazione ferroviaria, aree verdi urbane (PLIS della Brughiera Briantea, Parco Naturale del Bosco delle Querce e il vicino PLIS della Brianza Centrale) e la maggior parte delle abitazioni.



Come si può osservare dalla tavola 4, la rete dei percorsi ciclo-pedonali esistenti sul territorio della città di Meda è costituita da alcuni brevi tratti non collegati tra di loro, che si sviluppano lungo le seguenti vie:

- ✓ Cialdini (nei pressi del liceo Curie);
- ✓ Brianza (tra le vie Cialdini e Rho);
- ✓ Perlasca;
- ✓ del Cimitero;
- ✓ sovrappasso Monsignor Motta;
- ✓ Tre Venezie;
- ✓ Ferrara.

Sono presenti differenti tipologie di piste ciclabili:

- ✓ in sede propria, in corrispondenza del sovrappasso ferroviario Monsignor Motta, lungo via Cialdini (all'altezza del liceo Curie), in via Tre Venezie con prolungamento in via Pordenone e in viale Brianza fra le vie Cialdini e Rho;
- ✓ su corsia ricavata dal marciapiede o in promiscuo con i pedoni, lungo le vie Perlasca, Ferrara, e viale del Cimitero.

La dotazione complessiva di piste/percorsi ciclabili è pari a circa 3 km.

Si è inoltre rilevata la presenza di un certo numero di marciapiedi di ampiezza pari o superiore a 2,50 m lungo via Colombo e in corrispondenza di Piazza Cavour e della rotatoria di via Ravenna.

Unitamente alle informazioni raccolte, nella tavola sono stati rappresentati i dati emersi dalla lettura sul campo in merito alla localizzazione delle strutture pubbliche.

I centri di attrazione sono dislocati in misura maggiore nell'area centrale della città: la stazione ferroviaria, il municipio, l'ufficio postale, la biblioteca e alcuni istituti scolastici cittadini. Altri poli attrattivi sono presenti nelle seguenti vie:

- ✓ Cialdini, il Liceo "Marie Curie" e alcuni campi sportivi;
- ✓ Papa Giovanni XXIII, scuole di diversi gradi;
- ✓ Tre Venezie, due istituti scolastici, un ufficio postale ed il centro sportivo comunale.



Oltre ai percorsi ciclabili esistenti, la tavola 4 mostra la rete degli itinerari previsti nell'ambito del PGT vigente e del Piano Strategico Provinciale della Mobilità Ciclistica (2013) – progetto Moving Better per la Provincia di Monza e Brianza.

Entrambi contengono numerose proposte per estendere l'attuale dotazione di piste ciclo-pedonali con l'obiettivo di ricucire tra di loro i

percorsi già esistenti e di collegarsi con la stazione ferroviaria e ai paesi limitrofi creando una rete più estesa, in particolare è previsto:



- ✓ un collegamento tra i percorsi ciclabili esistenti di via Tre Venezie, del sovrappasso Monsignor Motta e di viale del Cimitero;
- ✓ una nuova pista ciclabile lungo tutta l'asta est-ovest di via Indipendenza e corso Matteotti;

- ✓ un nuovo tratto che lungo via degli Angeli Custodi raggiunge Lentate sul Seveso;
- ✓ una pista ciclabile est-ovest che lungo le vie Cremona, Val Seriana e Trieste giunge a sud-est del territorio di Cabiato;
- ✓ una pista ciclabile lungo viale Brianza che dal centro della città di Meda porta a nord fino a Cabiato.



In particolare Il Piano Strategico Provinciale della Mobilità Ciclistica (2013) nell'ambito del progetto Moving Better per la Provincia di Monza e Brianza coinvolge la città di Meda prevede:

- ✓ il prolungamento in direzione Seregno del tratto ciclabile già esistente in via Cialdini;
- ✓ dei nuovi tratti di pista ciclabile che dal centro della città consentono di raggiungere il cimitero e il sottopasso pedonale dove sono collocate diverse rastrelliere;
- ✓ un percorso ciclabile est-ovest lungo l'asse di via Vignazzola.

Nella fase propositiva, con riferimento al quadro conoscitivo che rappresenta il punto di partenza, ai contenuti (obiettivi, strategie, proposte, azioni, ecc.) del Moving Better della Provincia di Monza e Brianza (DGP 25/09/2013 n.108), in sinergia con il PGT, vengono individuati gli interventi volti a ricucire la maglia ciclabile esistente e a garantire il completamento della connessione fra le principali funzioni, le residenze e i principali poli attrattori comunali ed extra comunali.

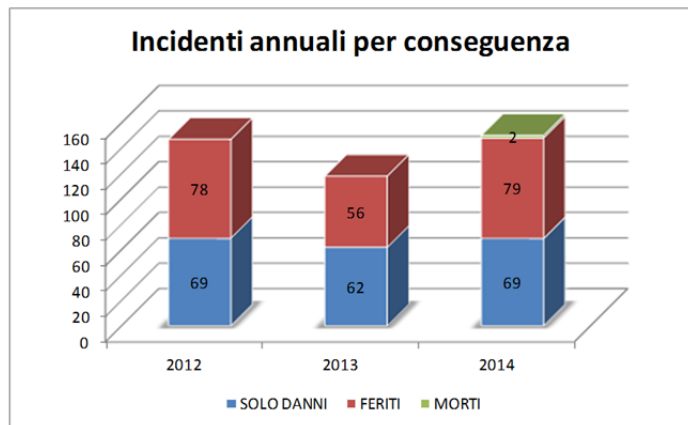
Occorre infatti garantire un sistema di interconnessione tra i nuclei residenziali, atto a favorire l'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti verso alcuni attrattori: stazione ferroviaria, scuole, parchi urbani e sovra-comunali, cimitero, luoghi di lavoro, ecc.

L'istituzione delle isole ambientali, e degli ambiti a precedenza pedonale (luoghi in cui i pedoni e i ciclisti hanno la precedenza rispetto ai veicoli), unitamente alla predisposizione capillare nella città di rastrelliere per le biciclette permetterà di privilegiare gli spostamenti della componente debole ed incentivare di conseguenza per gli spostamenti di breve raggio una mobilità eco-compatibile.

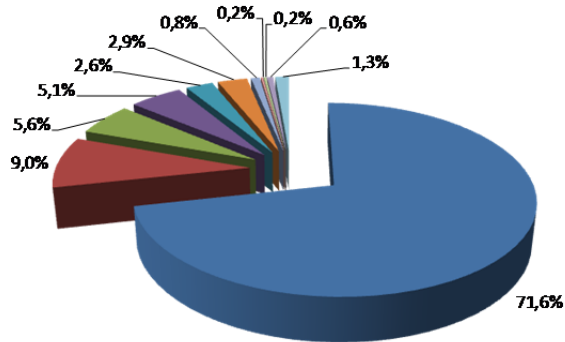


6 L'INCIDENTALITA'

Il tema della sicurezza e l'analisi dell'incidentalità risulta determinante per poter proporre interventi progettuali mirati a risolvere le criticità emergenti.



■ autovettura ■ autocarro ■ velocipede
 ■ motociclo ■ ciclomotore ■ pedone
 ■ autoarticolato ■ autotreno ■ macchina operatrice
 ■ autobus/autosnodato ■ altro



A tal scopo, con riferimento alle Linee Guida per l'analisi dei fattori di rischio della Regione Lombardia, sono stati analizzati i dati relativi al triennio 2012-2014 forniti dalla Polizia Locale della città di Meda.

Per la definizione del quadro generale della sinistrosità rilevata nella città di Meda, con riferimento al triennio 2012-2014, sono state analizzate:

- ✓ le tipologie di utenti della strada coinvolti;
- ✓ le conseguenze degli eventi incidentali;
- ✓ la componente debole (pedoni e ciclisti)

coinvolta;

- ✓ le fasce d'età di quanti sono stati coinvolti negli eventi incidentali.

Si è proceduto poi alla stima del costo sociale dei sinistri sostenuto dalla collettività.

Nel triennio 2012-2014, su un totale di 415 incidenti nel 53% dei sinistri registrati si sono avuti danni alle persone coinvolte e soprattutto, nel corso del 2014, si sono avuti 2 eventi incidentali che hanno determinato altrettanti decessi. In particolare è emerso:

Incidentalità triennio 2012-2014								
Tipologie coinvolte								
componenti coinvolte	2012		2013		2014		TOTALI	
	quantità	percentuali	quantità	percentuali	quantità	percentuali	quantità	percentuali
autovettura	207	70,4%	171	72,5%	221	72,0%	599	71,6%
autocarro	20	6,8%	30	12,7%	25	8,1%	75	9,0%
velocipede	17	5,8%	13	5,5%	17	5,5%	47	5,6%
motociclo	17	5,8%	5	2,1%	21	6,8%	43	5,1%
ciclomotore	12	4,1%	7	3,0%	3	1,0%	22	2,6%
pedone	10	3,4%	4	1,7%	10	3,3%	24	2,9%
autoarticolato	4	1,4%	1	0,4%	2	0,7%	7	0,8%
autotreno	1	0,3%	0	0,0%	1	0,3%	2	0,2%
macchina operatrice	1	0,3%	1	0,4%	0	0,0%	2	0,2%
autobus/autosnodato	1	0,3%	2	0,8%	2	0,7%	5	0,6%
altro	4	1,4%	2	0,8%	5	1,6%	11	1,3%
TOTALI	294	100,0%	236	100,0%	307	100,0%	837	100,0%

- ✓ 2012: 147 sinistri di cui 78 (53%) con presenza di feriti;
- ✓ 2013: 118 sinistri di cui 56 (48%) con presenza di feriti;
- ✓ 2014: 150 sinistri di cui 79 (53%) con presenza di feriti e 2 (1,3%) con morti.

L'analisi delle tipologie di utenti della strada che sono state coinvolte in incidenti stradali nell'arco del triennio mostra una netta prevalenza di autovetture (599) pari ad oltre il 70%. nettamente inferiore è il numero di incidenti che hanno interessato gli autocarri (75). Tra le diverse utenze una particolare attenzione va rivolta alle utenze più deboli: ciclomotori e soprattutto velocipedi e pedoni, con percentuali di incidenza che variano tra il 3% e il 5,6%.

Dallo studio della distribuzione dei sinistri su base annua emerge che, rispetto ad una netta riduzione degli incidenti durante il 2013, nel corso del 2014 si è ritornati ai livelli del 2012 toccando la quota di 150 eventi, di cui due particolarmente gravi che hanno determinato il decesso di due persone.

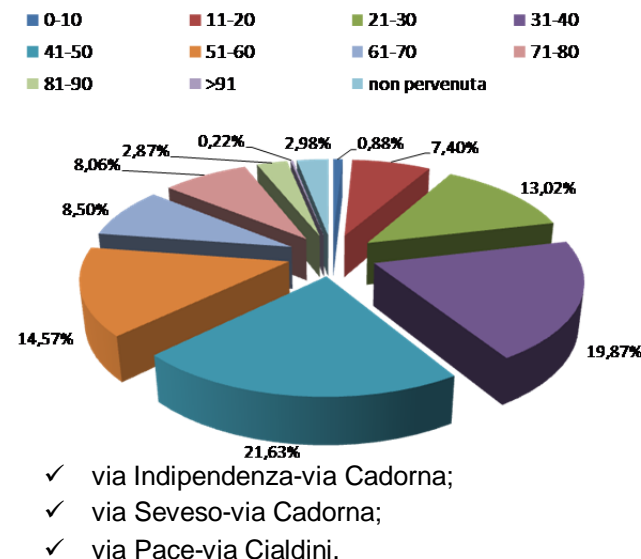
L'analisi dell'utenza debole coinvolta nei sinistri evidenzia un trend in linea con l'andamento dell'incidentalità totale nei tre anni analizzati, in definitiva si riscontra nel 2013 una diminuzione rispetto all'anno precedente e successivo sia dei coinvolgimenti di pedoni (4), sia dei ciclisti (13), (cfr. grafico pagina precedente).

La tavola 5 rappresenta la localizzazione degli incidenti stradali rilevati nel 2014, distinguendo gli incidenti rilevati in funzione della localizzazione (alle intersezioni o lungo gli assi stradali) e delle conseguenze (con feriti, con soli danni materiali o con decessi). La localizzazione dei sinistri rilevati ha permesso di focalizzare i punti più pericolosi sugli assi della rete viaria ed in prossimità delle intersezioni in tutto il territorio comunale.

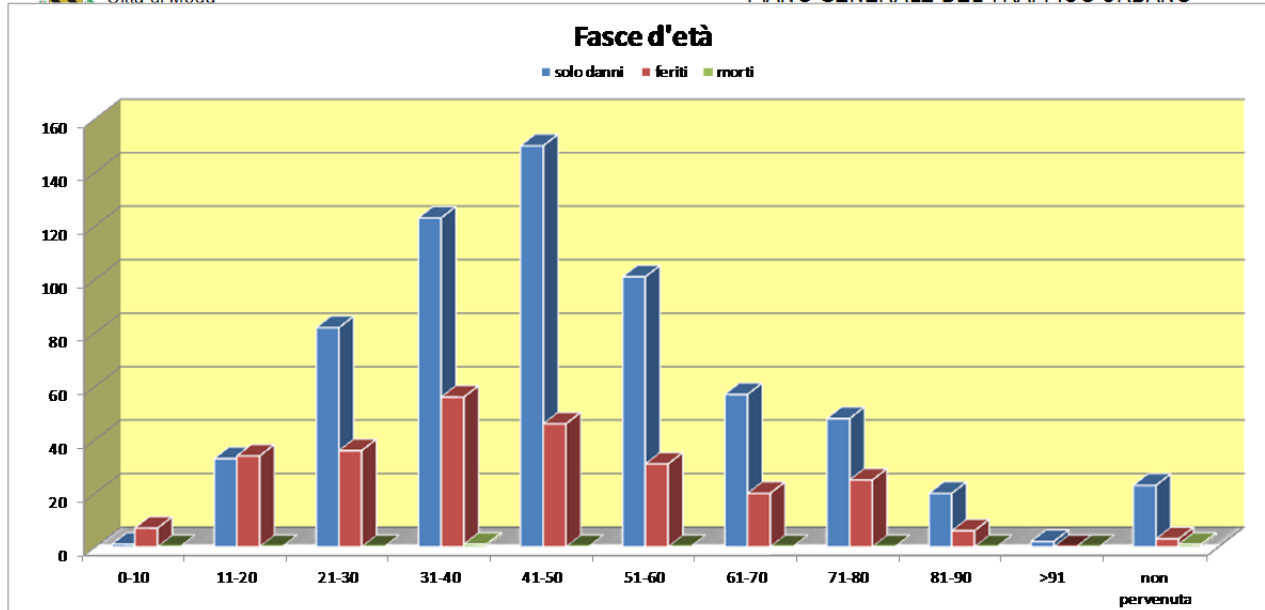
Sono stati inoltre evidenziati gli assi a maggior criticità in relazione al numero di sinistri.

In particolare si segnalano: via Indipendenza, via Cadorna, viale Brianza, via Pace, via Seveso, via Tre Venezie, via degli Angeli Custodi e via Vignazzola (al confine con la Città di Seveso). Presentano inoltre un alto livello di incidentalità le intersezioni:

Fasce d'età delle persone coinvolte



Incidentalità triennio 2012-2014																
persone coinvolte per fascia d'età	Fasce d'età															
	2012				2013				2014				TOTALI			
	solo danni	feriti	morti	totali	solo danni	feriti	morti	totali	solo danni	feriti	morti	totali	solo danni	feriti	morti	totali
0-10	1	2	0	3	0	1	0	1	0	4	0	4	1	7	0	8
11-20	5	12	0	17	11	10	0	21	17	12	0	29	33	34	0	67
21-30	37	18	0	55	18	9	0	27	27	9	0	36	82	36	0	118
31-40	39	18	0	57	36	12	0	48	48	26	1	75	123	56	1	180
41-50	54	17	0	71	45	13	0	58	51	16	0	67	150	46	0	196
51-60	36	11	0	47	29	8	0	37	36	12	0	48	101	31	0	132
61-70	19	6	0	25	16	4	0	20	22	10	0	32	57	20	0	77
71-80	14	10	0	24	15	9	0	24	19	6	0	25	48	25	0	73
81-90	6	3	0	9	6	1	0	7	8	2	0	10	20	6	0	26
>91	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	2
non pervenuta	5	0	0	5	9	3	0	12	9	0	1	10	23	3	1	27
TOTALI	217	97	0	314	185	70	0	255	238	97	2	337	640	264	2	906



A conclusione del quadro generale, con riferimento alle linee guida ministeriali “Studio di valutazione dei Costi Sociali dell’incidentalità stradale”, Decreto Dirigenziale n. 000189 del 24 settembre 2012, si è proceduto alla stima dei costi sociali indotti dall’incidentalità.

I costi sociali degli incidenti stradali sono una stima del danno economico subito dalla società a causa di tali eventi. Il danno economico non è rappresentato da una spesa diretta sostenuta dalla società, ma costituisce la quantificazione economica degli oneri che, a diverso titolo, gravano sulla stessa a seguito delle conseguenze causate da un incidente stradale.

Nella stima del danno le voci di costo si riferiscono alla persona vittima di incidente (costi umani) e all’incidente stradale (costi generali):

- ✓ costi umani, riferiti alla persona vittima di incidente:
 - costo della vita umana (mancata produttività, danni non patrimoniali: morali e biologici);
 - spese per il trattamento sanitario;
- ✓ costi generali, riferiti all’incidente:
 - danni patrimoniali (danni a veicoli, edifici, strade...);
 - costi amministrativi (costi di intervento dei servizi di emergenza, costi processuali e di amministrazione).

Lo studio individua i seguenti valori unitari:

Incidentalità triennio 2012-2014 Localizzazione evento incidentale												
localizzazione	2012			2013			2014			TOTALI		
	incidenti	feriti	morti	incidenti	feriti	morti	incidenti	feriti	morti	incidenti	feriti	morti
all'intersezione	81	51	0	46	24	0	66	40	0	193	115	0
lungo l'asse	66	27	0	72	32	0	84	39	2	222	98	2
TOTALI	147	78	0	118	56	0	150	79	2	415	213	2

Incidentalità triennio 2012-2014 Costo Sociale								
	anno 2012	costo	anno 2013	costo	anno 2014	costo	Totale	Totale costi sociali
incidenti	147	€ 1.614.942	118	€ 1.296.348	150	€ 1.647.900	415	€ 4.559.190
feriti	97	€ 4.095.243	70	€ 2.955.330	97	€ 4.095.243	264	€ 11.145.816
morti	0	€ 0	0	€ 0	2	€ 3.007.980	2	€ 3.007.980
totali		€ 5.710.185		€ 4.251.678		€ 8.751.123		€ 18.712.986

- ✓ costo medio per incidente non mortale: 10.986 €/ evento incidentale;
- ✓ costo sociale medio per incidente mortale pari a 1.503.990 €/ evento incidentale;
- ✓ costo sociale medio per incidente grave (ricovero in ospedale per almeno 24h, cfr. DD 000189 24/09/2012): 42.219 €/evento incidentale.



Nel caso della città di Meda, a fronte degli eventi incidentali del triennio 2012-2014, i costi sociali relativi agli eventi incidentali ammontano a circa 18.713.000 €, ripartiti in modo diverso sui diversi anni. La tabella della pagina precedente mostra in dettaglio il costo economico sociale degli eventi incidentali suddivisi per anno e per grado di lesività.

Dalla lettura delle tabelle e dei grafici si può concludere che:

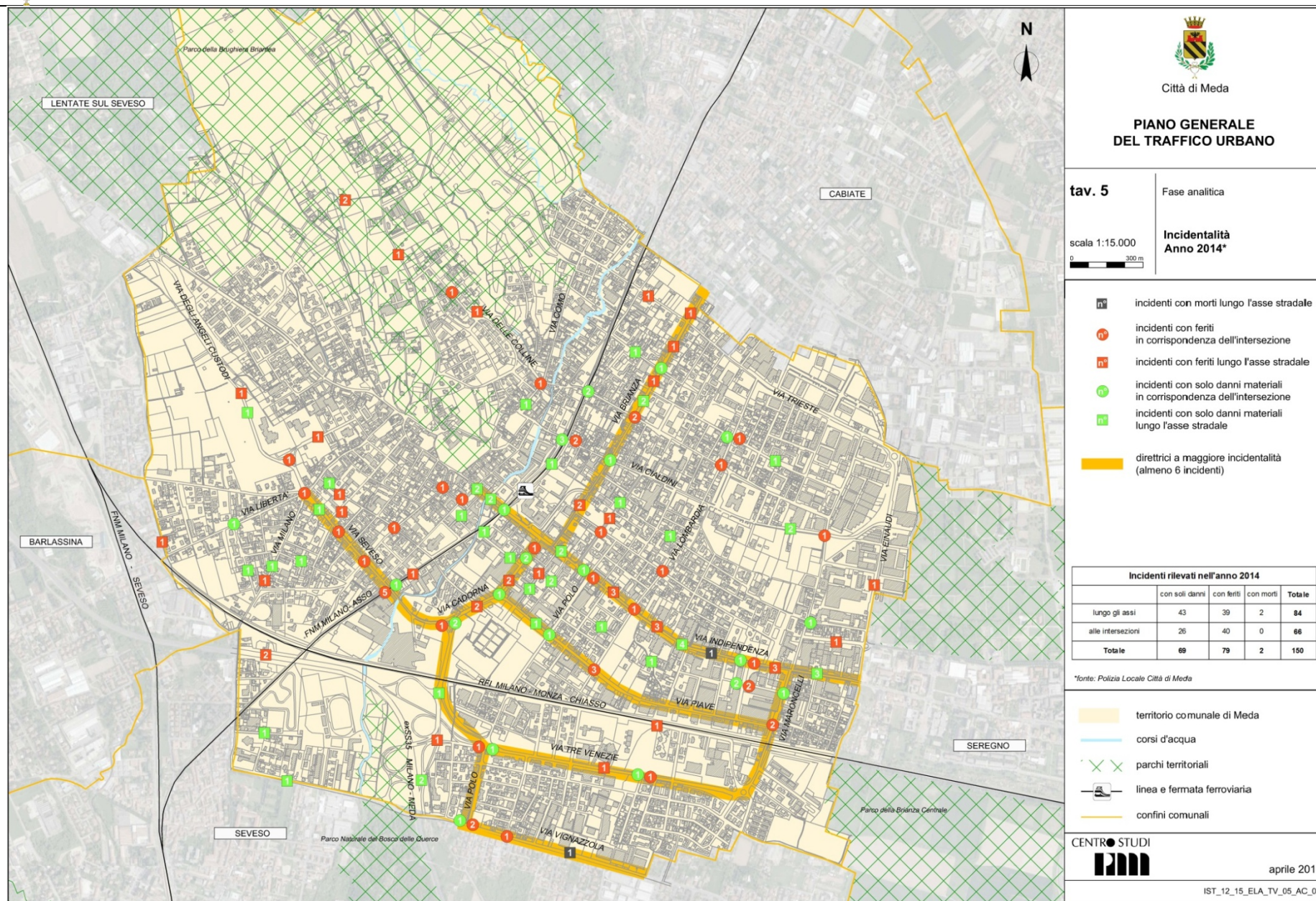
- ✓ complessivamente dal 2012 al 2014 si sono rilevati 415 incidenti. Questi hanno

determinato il ferimento di 264 persone il cui costo sociale va aggiunto a quello dovuto all'evento incidentale in sé;

- ✓ l'anno in cui si è verificato il maggior numero di incidenti risulta il 2014, con il 37% degli incidenti totali rilevati nel periodo considerato;
- ✓ durante il 2014 si sono avuti anche 2 eventi mortali con il conseguente incremento del costo sociale legato all'incidentalità nel triennio 2012-2014.



- ✓ Il 2014, oltre ad invertire il trend decrescente di incidenti, registra un incremento degli incidenti e soprattutto dei costi sociali ad essi collegati, a causa del decesso di due persone.



7 I RILIEVI DI TRAFFICO

7.1 Le sezioni di rilievo

Per ottenere un quadro aggiornato sulla mobilità della città di Meda, sono state effettuate, grazie alla collaborazione di alcuni volontari e degli agenti della Polizia Locale del comune, due campagne di rilievi di traffico a cavallo tra ottobre e novembre 2015 e durante il mese di maggio 2016. Queste hanno consentito di:

- ✓ disporre di un quadro dei flussi circolanti sulle principali strade della città di Meda;
- ✓ quantificare i carichi di traffico nelle intersezioni che risultano critiche per la circolazione;
- ✓ individuare le criticità esistenti.



Sono state individuate 11 sezioni di rilievo, localizzate in corrispondenza dei passaggi a livello della linea ferroviaria Milano Asso (1-6), all'interno del nucleo storico (11) e alle porte

d'ingresso al centro abitato (7-10) rispettivamente alle seguenti intersezioni:

- ✓ Trieste-Vicolo Rho (sezione 1);
- ✓ Rho-Trento (sezione 2);
- ✓ Trento-Cialdini (sezione 3);
- ✓ Indipendenza-Francia-Pace-corso Matteotti (sezione 4);
- ✓ Dei Cirpressi-Dante-Francia (sezione 5);
- ✓ Seveso-Francia-Cadorna-Busnelli (sezione 6);
- ✓ rotatoria Cadorna-sovrappasso ferro-viario (sezione 7);
- ✓ rotatoria Trieste-Bologna-Einaudi (sezione 8);
- ✓ Indipendenza-Fermi-Maroncelli (sezione 9);
- ✓ Piave- Maroncelli (sezione 10);
- ✓ corso Matteotti-corso Italia (sezione 11).

7.2 Le modalità di rilievo

I rilievi sono stati effettuati manualmente in giorni feriali tipo dei mesi interessati, nella fascia bioraria di punta del mattino (7.00-9.00).

In ogni postazione i conteggi sono stati raggruppati ad intervalli di quindici minuti al fine di individuare eventuali situazioni puntuali anomale. Sono state monitorate le manovre effettuate alle intersezioni (svolta a sinistra, svolta a destra, diritto ed inversione di marcia dove possibile), suddividendo i veicoli in cinque categorie, in relazione alla tipologia del mezzo:

auto, furgoni, pesanti con portata inferiore ai 35 quintali, pesanti con portata superiore ai 35 quintali e autobus.

Per la totalità delle sezioni di rilievo in relazione:

- ✓ al valore massimo dei volumi complessivi circolanti nelle sezioni;
- ✓ al numero di intersezioni con volumi massimi in ogni fascia oraria;
- ✓ ai volumi massimi ponderati con i flussi circolanti;

la fascia oraria più critica della mattina è risultata quella compresa tra le 7.30 e le 8.30 (tabelle e grafici successivi).



L'elaborazione dei dati raccolti è stata rappresentata nella tavola 6 indicando la fascia temporale di punta del mattino (7.30-8.30); mentre le tabelle (Allegato A3) mostrano per ogni sezione i flussi rilevati evidenziando in particolare i parziali orari.

7.3 L'analisi dei rilievi effettuati

Le fasce orarie più critiche della mattina sono state individuate in relazione ai massimi volumi complessivi circolanti nelle intersezioni e al numero di sezioni con volumi massimi in ogni fascia oraria, ponderandoli con i flussi circolanti.

A supporto dei rilievi di traffico è stato effettuato inoltre un rilievo delle code sugli assi stradali principali.

Nella tabella a fianco e nel grafico della pagina successiva sono evidenziati i valori massimi di flusso veicolare di ogni intersezione.

L'analisi dei rilievi effettuati, con riferimento alla fascia oraria 7.30-8.30 del mattino evidenzia che:

- ✓ L'intersezione 7 è quella in corrispondenza della quale si registra il maggior flusso veicolare bidirezionale, pari ad oltre 2.700 veicoli/ora. Tale intersezione risulta essere la porta di ingresso al centro abitato della città di Meda per i flussi provenienti dalla SPexSS35 Milano-Meda, attraverso il sovrappasso alla linea ferroviaria Milano-Monza-Chiasso.
- ✓ Importanti flussi veicolari, soprattutto in direzione sud-nord, si registrano alle intersezioni 9 e 10, in corrispondenza dell'altro asse di superamento della linea ferroviaria.
- ✓ Nel caso di via Maroncelli tale flusso

VALUTAZIONE DELL'ORA DI PUNTA	Flusso orario del mattino [veicoli/ora]		
	7.00-8.00	7.30-8.30	8.00-9.00
INTERSEZIONE 1 - Via Trieste-Vicolo Rho			
Sezione A - Via Val Seriana	256	325	230
Sezione C - Via Trieste	111	162	184
Sezione D - Ramo Sud Vicolo L.Rho	64	85	53
INTERSEZIONE 2 - Via Rho-Via Trento			
Sezione B - Ramo Nord Via Trento	492	618	510
Sezione C - Ramo Est Via Rho	385	432	398
INTERSEZIONE 3 - Via Trento Via Cialdini			
Sezione A - Ramo Ovest Via Cialdini	263	344	337
Sezione B - Via Trento	289	297	255
Sezione C - Ramo Est Via Cialdini	222	241	210
INTERSEZIONE 4 - Via Indipendenza-Viale Francia-Via Pace-Corso Matteotti			
Sezione A - Corso Matteotti	127	194	184
Sezione B - Piazza della Stazione	71	72	79
Sezione C - Via Pace	586	709	701
Sezione D - Via Indipendenza	93	149	155
Sezione E - Viale Francia	116	151	111
INTERSEZIONE 5 - Via Cipressi-Via Dante-Viale Francia			
Sezione A - Via Dante Alighieri comprensivo di svolta in divieto	285	430	369
Sezione B - Ramo Nord Viale Francia	126	205	195
Sezione D - Ramo Sud Viale Francia	162	178	107
INTERSEZIONE 6 - Via Seveso-Viale Francia-Via Cadorna-Via Busnelli			
Sezione A - Via Seveso comprensivo di svolta in divieto	434	458	408
Sezione B - Viale Francia	96	103	81
Sezione C - Via Cadorna	364	486	461
Sezione D - Via Busnelli	102	143	121
Sezione E - Via Giuseppe Verdi	42	68	58
INTERSEZIONE 7 - Rotatoria Via Cadorna-Sovrappasso ferroviario			
Sezione A - Ramo Ovest Via Cadorna	479	531	481
Sezione B - Ramo Nord Via Cadorna	898	1.171	1.140
Sezione C - Sovrappasso ferroviario	1.291	1.518	1.241
INTERSEZIONE 8 - Via Trieste-Via Bologna-Via Einaudi			
Sezione A - Via Trieste	252	379	322
Sezione B - Via Bologna	534	746	560
Sezione C - Via Einaudi	296	398	365
INTERSEZIONE 9 - Via Indipendenza-Via Fermi-Via Maroncelli			
Sezione A - Ramo Ovest Via Indipendenza	682	677	595
Sezione B - Via Enrico Fermi	499	688	529
Sezione C - Ramo Est Via Indipendenza	296	381	350
Sezione D - Via Maroncelli	713	997	848
INTERSEZIONE 10 - Via Piave-Via Maroncelli			
Sezione A - Via Piave	60	107	116
Sezione B - Ramo Nord Via Maroncelli	469	644	557
Sezione C - Ramo Sud Via Maroncelli	802	1.319	1.005
INTERSEZIONE 11 - Corso Matteotti-Corso Italia			
Sezione A - Ramo Nord Corso Matteotti	238	301	303
Sezione B - Ramo Sud Corso Matteotti	300	441	365
volumi di traffico circolante	13.033	16.890	14.652
numero di massimi	1	29	5
sommatoria dei volumi massimi	682	13.971	837

veicolare bidirezionale arriva a sfiorare i 1.800 veicoli/ora. Tale asse, infatti, svolge l'importante ruolo di collegamento nord-sud all'interno della città di Meda. In corrispondenza della sezione 9 si registra il flusso veicolare più grande pari a 1.642 veicoli/ora in direzione est.

✓ Nel caso dell'intersezione 8, al confine con il comune di Cabiato, si registrano circa 900 veicoli in direzione nord-sud nella fascia oraria compresa tra le 7.30 e le 8.30 della mattina.

✓ Per quanto riguarda i rilievi di traffico per le intersezioni lungo la linea ferroviaria Milano-Asso, i flussi veicolari maggiori sono stati registrati in corrispondenza dell'in-tersezione 4, in direzione est, verso via Indipendenza (872 vei-coli/ora) e in direzione sud alle intersezione 2, 3 e 4 con valori che arrivano a superare i 700 veicoli/ ora.

✓ Per quanto riguarda i rilievi di traffico per le intersezioni lungo la linea ferroviaria Milano-Asso, i flussi veicolari maggiori sono stati registrati in corrispondenza dell'in-tersezione 4 in direzione est verso via Indipendenza (872 veicoli/ora) e in direzione sud alle intersezione 2, 3 e 4 con valori che arrivano a superare i 700 veicoli/ora.

✓ Valori piuttosto ridotti,

condizionati dagli impianti semaforici e dai passaggi a livello, sono stati rilevati nelle altre intersezioni che si collocano lungo l'asse ferroviario Milano-Asso (intersezioni 1, 5 e 6). In queste il flusso veicolare massimo si è avuto in via Cadorna con 937 veicoli/ora nelle due direzioni, mentre in direzione nord-sud non si superano mai i 350 veicoli/ora.

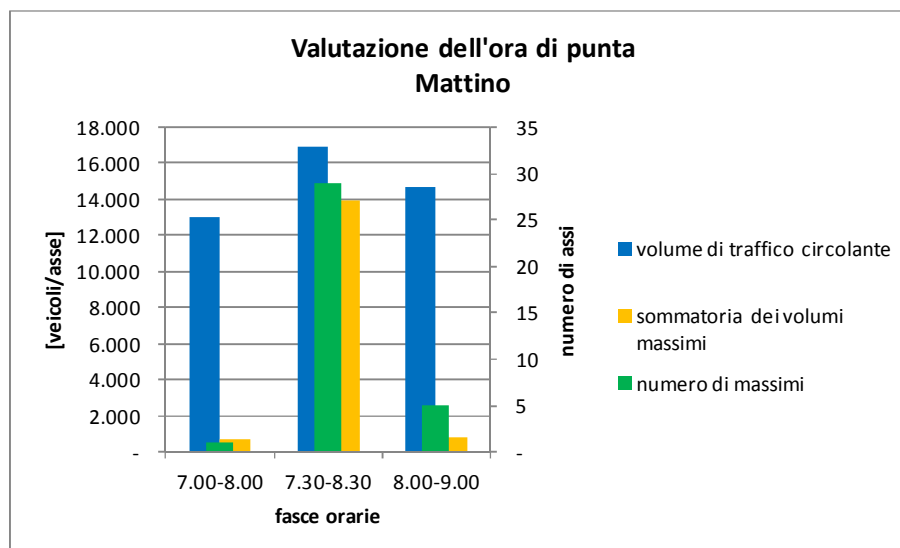
Alle singole sezioni è emerso che:

- ✓ Intersezione 1: si rileva un flusso di 325 veicoli/ora in corrispondenza del senso unico verso est di via Val Seriana. Per tutte

pesanti è emersa una percentuale media del 5% per le vie Val Seriana e Trieste.

- ✓ Intersezione 2: i flussi principali sono quelli lungo via Trento in direzione sud che nell'ora di punta della mattina hanno fatto registrare oltre 630 veicoli/ora. L'incidenza dei mezzi pesanti è del 3% per l'asta di via Trento e di quasi il 4% per quella di via Rho in direzione Est.
- ✓ Intersezione 3: il flusso principale è analogo a quello dell'intersezione 2 con 634 veicoli/ora nel senso unico di via Pace, mentre da est si registrano 241 veicoli/ora. L'intersezione è caratterizzata da flussi di

- ✓ Intersezione 4: i flussi veicolari più importanti si registrano da via Pace (709 veicoli/ora) e in direzione sud-est verso via Indipendenza con oltre 870 veicoli nell'ora di punta della mattina. Sugli altri assi dell'intersezione si contano 419 e 329 veicoli/ora rispettivamente su corso Giacomo Matteotti e viale Francia. In corrispondenza di tale intersezione stradale è stato effettuato il conteggio anche dei veicoli provenienti da piazza della Stazione (72 veicoli tra le 7.30 e le 8.30). Per quanto concerne i mezzi pesanti, si è registrata l'incidenza maggiore in corrispondenza delle vie Indipendenza (3,4%) e Pace (poco sotto il 2%).
- ✓ Intersezione 5: i flussi maggiori provengono dal senso unico di via Dante Alighieri (430 veicoli/ora) mentre per l'asse di viale Francia si sono registrati circa 300 veicoli bidirezionali/ora. Nel senso unico di via Cipressi sono stati rilevati poco meno di 50 veicoli/ora. Il ramo Ovest di viale Francia presenta un traffico di mezzi pesanti pari al 2,8%.
- ✓ Intersezione 6: i rilievi effettuati in questa sezione hanno evidenziato un traffico prevalente in direzione est-ovest. Si sono rilevati, infatti, oltre 400 veicoli in direzione via Seveso e un flusso di 937 veicoli bidirezionali/ora su via Cadorna. L'intersezione 6 è quella in cui si è registrata l'incidenza di traffico pesante maggiore.



le altre svolte, invece, si hanno valori esigui con al massimo i 162 veicoli/ora di via Trieste. Analizzando la quota di veicoli

traffico pesante contenuti con valori che superano di poco il 3% per gli assi di via Trento e Cialdini.

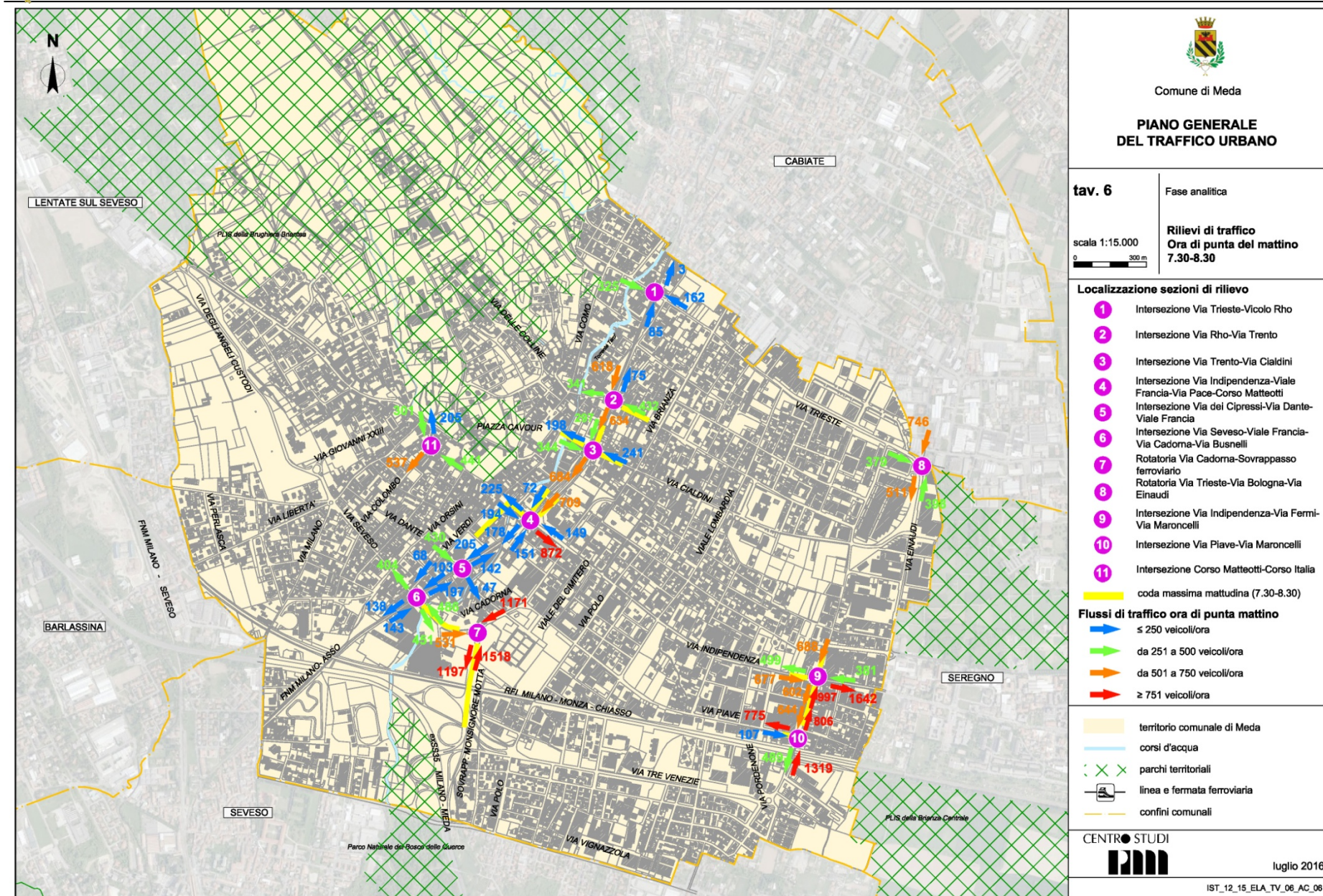
Fatta eccezione per viale Francia con assenza di veicoli pesanti, per via Seveso (direzione Est) si ha il 4,8%, mentre per via Busnelli si supera il 4% e per via Cadorna si arriva a sfiorare il 9%.

- ✓ Intersezione 7: si registrano 1.171 veicoli/ora provenienti da nord in via Cadorna e un flusso veicolare bidirezionale di oltre 2.700 veicoli/ora lungo il sovrappasso ferroviario Monsignor Motta. Tale valore è il più elevato tra quelli che sono stati registrati nella città di Meda e denota il ruolo fondamentale dell'intersezione per i colle-gamenti verso ovest e verso sud (SPexSS35 Milano, e l'asse Vignazzola-Tre Venezie a sud della ferrovia). Per la rotatoria in questione, tutte le aste afferenti presentano un traffico veicolare pesante di rilievo. In via Cadorna, nelle due direzioni; i valori si aggirano intorno al 6%, mentre lungo il sovrappasso ferroviario Monsignor Motta si ha un'incidenza dell'8%.
- ✓ Intersezione 8: alla rotatoria, posta in corrispondenza del confine con il comune di Cabiato, il flusso principale risulta essere quello in direzione nord-sud, si registrano 746 veicoli provenienti da Via Bologna nell'ora di punta della mattina. In via Einaudi i veicoli pesanti rappresentano il 5%, mentre in via Bologna, in direzione Sud, sono circa il 6%.
- ✓ Intersezione 9: il flusso maggiore rilevato all'intersezione risulta di 1.642 veicoli/ora

uscanti su via Indipendenza in direzione Seregno. Tutti gli assi presentano flussi veicolari bidirezionali, superiori a 1.000 veicoli/ora, particolarmente quelli relativi all'asta di via Maroncelli (circa 1.600 veicoli bidirezionali/ora). L'incidenza del traffico pesante, seppur presente, resta al di sotto del 3% per tutte le aste, ad eccezione di via Indipendenza (direzione Est) in cui i veicoli con peso superiore ai 35 quintali sono oltre il 6%.

- ✓ Intersezione 10: i flussi maggiori rilevati all'intersezione provengono da sud, circa 1.300 veicoli/ora. Su via Piave si registrano 775 veicoli/ora in direzione ovest e poco più di 100 in direzione opposta. L'incidenza dei mezzi pesanti risulta essere del 4,5% per le aste di viale Piave e via Maroncelli.
- ✓ Intersezione 11: si registrano poco più di 500 veicoli/ora su corso Italia e oltre 500 veicoli/ora su corso Matteotti. Il traffico pesante risulta essere assente, a parte la presenza rilevata di un autobus.

Per ulteriori dettagli si rinvia alla tavola 6 e tabelle riportate nell'Allegato in formato A3.



8 INDIVIDUAZIONE DELLE CRITICITÀ E DELLE NECESSITÀ

La lettura della situazione esistente, l'analisi delle informazioni raccolte, i sopralluoghi, gli incontri con i tecnici comunali e gli agenti della Polizia Locale hanno messo in evidenza le criticità presenti sul territorio della città di Meda.



Le tematiche e gli ambiti principali di criticità/ approfondimento individuati sono i seguenti.

Per il nucleo storico e gli ambiti residenziali

La necessità di prevedere azioni di valorizzazione dei nuclei urbani, luoghi nei quali sono individuati buoni livelli di qualità urbana e funzioni specifiche. Tali "centralità" sono già esistenti sul territorio: il nucleo storico di Meda, con le due

direttrici stradali di via Indipendenza e di via Cialdini, assi storici della città, il quartiere Polo-Meda sud attorno alle vie Vignazzola-Tre Venezie, le aree della collina, ecc..



Occorrono azioni integrate di riqualifica urbana, creazione di "isole ambientali" e arredo urbano che promuovano la mobilità dolce, le attività commerciali, terziarie ed i servizi esistenti. Occorre rendere più riconoscibili e significativi i

luoghi centrali dei diversi nuclei residenziali in modo che creino la consapevolezza di aree urbane protette. Sono necessari interventi di moderazione volti a migliorare la qualità urbana e a mettere in sicurezza la mobilità debole (pedoni e ciclisti).

Per la viabilità

Emergono le problematiche indotte dalle "barriere", naturali ed artificiali, che frammentano il territorio comunale.

In particolare risultano critici i tempi di chiusura dei passaggi a livello esistenti (Seveso-Cadorna, Dante-Dei Cipressi, Matteotti, Cialdini, Rho, Trieste-Val Seriana) che condizionano fortemente le relazioni interne della città stessa ed inducono quote di traffico di attraversamento ad utilizzare le strade urbane e residenziali della città alla ricerca di itinerari alternativi.

Una miglior definizione della gerarchia della rete stradale, l'individuazione dei necessari itinerari di superamento delle barriere ed interventi di fluidificazione dei nodi critici ridurrebbero i conflitti presenti, la dispersione del traffico negli ambiti prettamente residenziali e l'utilizzo di itinerari che dovrebbero essere invece valorizzati per la mobilità dolce (pedoni e ciclisti) e per quella dei residenti.

Occorre intervenire in punti definiti critici, al fine di ridurre la sinistrosità rilevata e far percepire meglio all'utente veicolare l'intersezione e la

gerarchia delle strade afferenti. Le strade cui è affidato il ruolo di collegamento fra diversi quartieri della città dovrebbero avere un regime di circolazione fluido, senza frequenti interruzioni del flusso e senza interferenza con le manovre di parcheggio.

Occorre agire sullo schema di circolazione e suoi calibri stradali al fine di disincentivare il traffico di attraversamento, favorire la mobilità interna, in particolar modo quella debole, ridurre la velocità dei veicoli, evitare il susseguirsi, a parità di calibri stradali, di tratti a sensi unici intervallati da tratti a doppio senso di marcia.

Al fine di contenere i disagi e gli accodamenti indotti dai passaggi a livello come opere connesse al Sistema Pedemontano Lombardo è prevista la realizzazione di due sottopassi in sostituzione dei passaggi a livello di via Seveso-Cadorna e di via Trieste-Val Seriana.

Analizzando nello specifico le diverse arterie stradali presenti emerge:

Via Indipendenza è un'arteria stradale che svolge differenti ruoli: di collegamento con i Comuni contermini (Seregno), di relazione con il nucleo centrale della stessa città di Meda.

E' una strada a carreggiata unica ampia con numerose intersezioni ravvicinate che inducono alte velocità sull'asse e manovre conflittuali pericolose, difficoltà di svolta, insicurezza nella componente debole (pedoni e ciclisti).



Via Vignazzola: l'importante via al confine con la città di Seveso (nel tratto ad est della Milano Meda) presenta un'ampia carreggiata ed è priva di percorsi protetti per la componente debole. Ne consegue la percorrenza da parte dei veicoli ad elevate velocità e insicurezza per pedoni e ciclisti.



intersezione Vignazzola-San Carlo (Seveso)

Intersezione Vignazzola-San Carlo (Seveso) e Vignazzola-Carducci (Seveso): le criticità emerse sono essenzialmente legate all'inadeguatezza della geometria e tipologia di intersezione al ruolo degli assi afferenti divenendo, in relazione agli interventi connessi e richiesti al Sistema Pedemontano Lombardo, la gronda sud per la città di Meda, per sgravare quote di traffico che impropriamente oggi attraversano il centro città.

Intersezione Busnelli-Seveso-Francia-Cadorna: le problematiche sono dovute alle caratteristiche geometriche e alla pericolosità dell'intersezione che si trova in corrispondenza del passaggio a livello della linea ferroviaria Milano-Asso. I rilievi del traffico mattutino hanno registrato un certo numero di veicoli che da via Seveso effettuano la svolta irregolare in viale Francia.

Via Piave: l'asta est-ovest parallela a via Indipendenza presenta un'unica ampia carreggiata che induce elevate velocità. La mancanza di un numero adeguato di stalli di sosta delimitata e assenza per lunghi tratti di marciapiedi determinano insicurezza per la componente debole (pedoni e ciclisti).

Viale Brianza: l'asse nord-sud svolge il ruolo di relazione con il nucleo centrale della città di Meda e di collegamento con il comune di Cabiato. La strada a senso unico presenta un'ampia carreggiata e numerose intersezioni

ravvicinate che inducono elevate velocità con conseguente aumento della pericolosità.

Corso Matteotti: a senso unico, ad eccezione del tratto compreso fra via Manzoni e Corso Italia, permette l'accesso al centro cittadino di gran pregio storico e architettonico.



Le criticità emerse riguardano, la pericolosità del tratto a doppio senso di marcia (in particolare in prossimità all'intersezione con corso Italia) e la sosta di veicoli in spazi non delimitati.

Nonostante le dimensioni ridotte della sede stradale, l'assenza di marciapiedi/spazi pedonali e la presenza di veicoli in sosta ostacola l'utenza debole costringendola a percorsi in carreggiata.

Via delle Cave: presenta un'unica ampia carreggiata che induce alte velocità sull'asse con insicurezza per la componente debole, oltre alla presenza di sosta irregolare.

L'entità dei flussi di traffico rilevata e gli accamenti, all'interno del nucleo storico, evidenziano che l'attuale configurazione dello schema di circolazione non disincentiva, in maniera efficace il traffico parassitario di attraversamento. Sono quindi necessari interventi volti a:

- ✓ scoraggiare la quota di traffico d'attraversamento;
- ✓ migliorare la mobilità interna (incentivando quella debole), in particolare quella con gli ambiti residenziali esterni al nucleo storico;
- ✓ allontanare i flussi diretti ai comparti produttivi dalle residenze.

Emerge la necessità di:

- ✓ intervenire sullo schema di circolazione dell'area centrale al fine di migliorarne la fruibilità da parte di tutte le componenti, scoraggiare il traffico di transito nel nucleo storico, favorire l'accessibilità alle attività commerciali;
- ✓ valorizzare/migliorare la vivibilità di spazi stradali, incentivare la mobilità dolce all'interno dei centri di vita della città con l'attua-

zione di ambiti a precedenza pedonale ed eventualmente di aree pedonali.

Per la sosta

Sul fronte della sosta, compatibilmente con il ruolo delle strade (tavole 7-8, classificazione funzionale della rete) a seconda delle situazioni, deve essere impedita, consentita o razionalizzata in modo da ottimizzare l'uso degli spazi disponibili, disincentivare l'uso dell'auto per brevi spostamenti interni alla città ed incentivare l'uso dei parcheggi in aree. Ne è un esempio via Indipendenza, con aree di parcheggio libero in spazi delimitati e riservati non in grado di soddisfarne la domanda, generando sosta irregolare.



Per la sicurezza stradale

Sono emersi in particolare alcuni problemi specifici:

- ✓ la messa in sicurezza delle strade e delle intersezioni, al fine di ridurre la velocità dei

veicoli, impedire le manovre scorrette, migliorare l'attraversamento per la componente debole e conseguentemente ridurre la sinistrosità;

- ✓ la sicurezza dell'accessibilità alle scuole (Istituto comprensivo di via Giovanni XXIII), sia dalle fermate dei mezzi pubblici, sia da casa, anche per evitare puntuali problemi di congestione e di inquinamento. La soluzione comporta sia provvedimenti sulla viabilità e sulla circolazione, sia una presa di coscienza delle famiglie e degli studenti, anche con l'istituzione di sistemi come il Pedibus.

Per la rete del trasporto pubblico

Le problematiche inerenti il trasporto pubblico riguardano la necessità di analizzare i percorsi esistenti individuando gli eventuali correttivi necessari in termini di percorso e di orari, al fine di indurre un miglioramento del servizio e garantire un miglior interscambio con il sistema su ferro.

Per la rete ciclabile

Occorre adeguare tale rete rispetto alle necessità ed alle opportunità presenti sul territorio, prendendo sempre più opportune iniziative di protezione delle utenze deboli, da incentivare con la creazione e la prosecuzione di itinerari ciclabili così da renderne più omogenea e connessa la maglia cittadina.

Il problema della discontinuità pedonale e ciclabile nella città di Meda, è evidenziato

dall'assenza di collegamenti ciclabili continui, in particolare da est ad ovest e viceversa.

L'obiettivo da seguire è quello di connettere i principali poli presenti sul territorio:

- ✓ Centro, Municipio, stazione, biblioteca, via Indipendenza;
- ✓ Istituti scolastici: da quello di via Cialdini ad est a quello "Diaz" di via Giovanni XXIII ad ovest;
- ✓ Cimitero ed area del mercato del quartiere Polo;
- ✓ Luoghi paesaggistici di interesse pubblico e sedi di manifestazioni, da Piazza Vittorio Veneto a Piazza Cavour;
- ✓ Comuni limitrofi (Seregno, Seveso, ecc.)..

Occorre creare dei corridoi ecologici di collegamento tra le principali aree verdi della città e dei Comuni limitrofi, dal Parco della Brughiera Briantea a nord nel quartiere Collina, al Bosco delle Querce a sud (Seveso), a quello della Brianza Centrale ad est (Seregno), ecc.

La realizzazione di un itinerario ciclabile deve essere l'occasione per prendere in considerazione tutte le esigenze e le problematiche proprie dell'asse stradale (parcheggi, messa in sicurezza delle intersezioni e degli attraversamenti pedonali, fermate del trasporto pubblico, ecc.), in modo da realizzare una completa riqualificazione ed evitare il sorgere di nuove criticità.



FASE PROPOSITIVA/PROGETTUALE

9 IL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO: OBIETTIVI E FINALITÀ

Gli obiettivi del presente Piano, da gerarchizzare in relazione agli specifici contesti e alle priorità dell'Amministrazione comunale sono:

- ✓ riduzione della pressione del traffico;
- ✓ sostegno della mobilità ciclabile e pedonale;
- ✓ ottimizzazione della politica dei parcheggi;
- ✓ rilancio del trasporto pubblico;
- ✓ riduzione dell'incidentalità;
- ✓ riduzione dell'inquinamento da traffico;
- ✓ riqualificazione ambientale.



Molti di questi obiettivi sono correlati fra di loro: per esempio, con una migliore definizione della gerarchia della rete, accompagnata da una puntuale segnaletica d'indirizzo e l'applicazione di strumenti di moderazione, si ottiene la riduzione della congestione, il miglioramento della sicurezza delle strade, della gradevolezza e sicurezza della mobilità non motorizzata, riduzione dell'inquinamento e il miglioramento dell'ambiente urbano. In particolare il Piano, in sinergia con il PGT vigente, si pone l'obiettivo di:

- ✓ realizzare ambiti a precedenza pedonale (lungo le vie Solferino, Cialdini, Garibaldi, Taro, piazza Cavour), un'area pedonale in via Roma (nel tratto compreso fra le vie Verdi e Mazzini, in recepimento di un'osservazione al Piano), ed isole ambientali: aree con movimenti veicolari ridotti, interne alla maglia viaria comunale, finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani e ad incentivare la mobilità dolce;
- ✓ realizzare percorsi ciclabili di connessione con i principali poli attrattori della città (centri di vita dei quartieri, Comune, centri scolastici, parchi, aree di fruizione, stazione ferroviaria, ecc.) al fine di incentivare la mobilità dei pedoni e dei ciclisti e disincentivare di conseguenza l'uso dell'auto privata;
- ✓ riqualificare e migliorare la mobilità in ambiti specifici: Centro, delle Cave, Indipendenza, Tre Venezia, Vignazzola, ecc.;
- ✓ mettere in sicurezza e recuperare spazi per la mobilità debole lungo le vie Brianza, Cialdini, Indipendenza, Trieste, Pace, ecc.;
- ✓ regolarizzare spazi per la sosta veicolare, anche con l'introduzione di sensi unici e migliorare l'accessibilità ai parcheggi;
- ✓ proteggere l'area centrale dal traffico parassitario di attraversamento, che verrà indirizzato su specifici assi viari (cfr. classificazione funzionale della rete stradale tav. 7 e 8)

disincentivando, nel contempo, l'utilizzo di strade locali all'interno degli ambiti residenziali, mediante l'attuazione di isole ambientali-Zone 30, caratterizzate da interventi di moderazione della velocità.

L'art. 36 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, Codice della Strada, prevede l'obbligo per i comuni con più di 30.000 abitanti, ovvero comunque interessati da rilevanti problematiche di circolazione stradale, di dotarsi di un Piano Urbano del Traffico. Essendo uno strumento di pianificazione di breve-medio termine, il Piano, facendo riferimento agli obiettivi generali sopra elencati, individua un programma di interventi per step successivi di attuazione.

La gradualità del Piano è giustificata, oltre che dalla limitatezza delle risorse, dalla necessità di accompagnare la sua verifica e la sua attuazione con un programma di informazione e di coinvolgimento della popolazione in un processo di progettazione partecipata, in particolare nella realizzazione delle "isole ambientali".

Per quanto riguarda la Valutazione Ambientale Strategica si rinvia al PGT, mentre per gli aspetti legati all'inquinamento acustico potranno essere valutati solo in uno scenario quinquennale (periodo nel quale ragionevolmente si possono ritenere concretizzati gli interventi di Piano e consolidati gli effetti indotti) all'interno degli aggiornamenti del Piano di Zonizzazione acustica.

10 IL SISTEMA DELLA VIABILITA' NELLO SCENARIO DI PIANO

10.1 La classificazione funzionale



La classificazione funzionale della rete viaria tende ad individuare itinerari specializzati per le differenti tipologie di spostamenti, al fine di minimizzare le interferenze tra esigenze diverse e di migliorare le caratteristiche degli itinerari in funzione delle tipologie di traffico ad essi destinate. Essendo la città di Meda interessata da interventi sovraprovinciali, ci riferiamo in particolare alla realizzazione/completamento della A36 Autostrada Pedemontana Lombarda, sono

state individuate due tavole di classificazione funzionale:

- ✓ la prima fa riferimento alla situazione di breve periodo - Scenario di Piano (tavola 7);
- ✓ la seconda, di medio periodo, a seguito della realizzazione/completamento della A36 e relative opere connesse (tavola 8).

I riferimenti normativi per la classificazione della rete stradale sono il Codice della Strada e i suoi Regolamenti, le normative in materia e le "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico".

I parametri presi in considerazione sono: il ruolo della strada, le caratteristiche geometriche e di traffico, la disciplina d'uso.

La rete stradale si suddivide anzitutto in tre grandi categorie:

- ✓ Autostrade (extraurbane e urbane): assi a carreggiate separate con tutte le intersezioni a due livelli (A36 Pedemontana);
- ✓ Strade extraurbane principali: assi a carreggiate separate con tutte le intersezioni a due livelli (SPexSS35 Milano-Meda);
- ✓ Strade secondarie (extraurbane e urbane): assi caratterizzati generalmente da intersezioni a raso e a carreggiata unica.

Nella classificazione funzionale l'ulteriore distinzione delle strade secondarie, in strade extraurbane e strade urbane, è correlata al perimetro del centro abitato; infatti si intendono urbane

quelle comprese al suo interno e ne rappresentano la maglia viaria urbana.

All'interno della maglia viaria urbana, il Piano individua gli itinerari che rappresentano gli assi di accesso alla città, di collegamento fra i quartieri e destinati ad assorbire la quota di traffico di attraversamento (veicoli leggeri e pesanti). Nello scenario di Piano (breve periodo) vengono di conseguenza classificate come:

- ✓ **strade urbane di quartiere** le dorsali nord-sud (Einaudi, Edison, Maroncelli e Milano - S. Carlo, ecc.), le dorsali est-ovest (Trieste, Piave, Cadorna, Seveso, ecc.), i collegamenti a sud con lo svincolo della SPexSS35 (Vignazzola, Cadorna, ecc.).

A complemento di questi itinerari di connessione con i comuni contermini e con la viabilità esterna al centro abitato, viene individuata la maglia che svolge un ruolo di puntuale distribuzione ai singoli insediamenti; tale viabilità è destinata quindi ad assorbire i flussi di traffico volti ad alimentare la viabilità locale ed è utilizzata anche dal trasporto pubblico su gomma:

- ✓ **strade urbane locali interzonali** le vie: Cadorna, Polo, Indipendenza, Lombardia, Brianza, Cialdini, Como, Solferino, delle Colline, Matteotti, Manzoni, Colombo, Corso Italia, Libertà e delle Cave ecc.

La quota restante della viabilità urbana, rappresentata dalle **strade locali**, è destinata ad

assorbire esclusivamente i movimenti veicolari dei residenti e degli utenti delle funzioni presenti nelle singole zone. All'interno di queste zone, che progressivamente potranno essere riorganizzate e sistemate secondo il modello delle "isole ambientali", devono essere il più possibile scoraggiati i flussi di attraversamento e sono stati individuati:

- ✓ gli assi a precedenza pedonale caratterizzati, a seguito della realizzazione di specifici interventi, da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole; è il caso ad esempio delle vie Solferino, Cialdini (nel tratto a nord di via Solferino), Garibaldi (nel tratto fra piazza Cavour e Traversi), vicolo Taro, piazza Cavour ecc.;
- ✓ l'area pedonale lungo via dei Cipressi (nel tratto a sud di via Cadorna) e in via Roma (nel tratto compreso fra le vie Verdi e Mazzini).

Per una più esauriente e chiara individuazione della classificazione funzionale delle strade si fa comunque espresso riferimento alla rappresentazione grafica (innanzi citata) riportata nella tavola 7 per lo scenario di Piano e nella tavola 8 per lo scenario di medio-lungo periodo.

Nelle tavole 7 e 8, inoltre, è riportata la perimetrazione del centro abitato. L'esatto posizionamento della segnaletica verticale di inizio/fine centro abitato dovrà comunque essere valutata a seguito di un apposito rilievo, tenendo in

considerazione le prescrizioni del Codice della Strada (CdS).



Inizio centro abitato



fine centro abitato

Per quanto riguarda il centro abitato, **il Codice della Strada** [art. 3 - 4 e il Regolamento di attuazione art. 4-5] definisce e prescrive che:

- ✓ centro abitato è l'insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine. Per insieme di edifici si intende un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada;
- ✓ la deliberazione di delimitazione del centro abitato come definito dall'art. 3 è pubblicata all'albo pretorio per trenta giorni consecutivi; ad essa viene allegata idonea cartografia nella quale sono evidenziati i confini sulle strade di accesso;
- ✓ la delimitazione del centro abitato, come definito all'articolo 3, comma 1, punto 8, del Codice, è finalizzata ad individuare l'ambito territoriale in cui, per le interrelazioni esistenti tra le strade e

l'ambiente circostante, è necessaria da parte dell'utente della strada, una particolare cautela nella guida, e sono imposte particolari norme di comportamento. La delimitazione del centro abitato individua pertanto i limiti territoriali di applicazione delle diverse discipline previste dal Codice e dal regolamento all'interno e all'esterno del centro abitato. La delimitazione del centro abitato individua altresì, lungo le strade statali, regionali e provinciali, che attraversano i centri medesimi, i tratti di strada che per i centri con popolazione superiore a diecimila abitanti costituiscono "strade comunali", ed individua, pertanto, i limiti territoriali di competenza e di responsabilità tra il comune e gli altri enti proprietari di strade;

- ✓ nel caso in cui l'intervallo tra due contigui insediamenti abitativi, aventi ciascuno le caratteristiche di centro abitato, risulti, anche in relazione all'andamento planaltimetrico della strada, insufficiente per un duplice cambiamento di comportamento da parte dell'utente della strada, si provvede alla delimitazione di un unico centro abitato, individuando ciascun insediamento abitativo con il segnale di località. Nel caso in cui i due insediamenti ricadano nell'ambito di comuni diversi si provvede a delimitazioni separate, anche se contigue, apponendo sulla stessa sezione stradale il segnale di fine del primo centro abitato e di inizio del successivo centro abitato;
- ✓ i segnali di inizio e di fine centro abitato sono collocati esattamente sul punto di delimitazione del centro abitato indicato sulla cartografia allegata alla deliberazione della giunta municipale ed individuato, in corrispondenza di ciascu-

na strada di accesso al centro stesso, in modo tale da permettere il rispetto degli spazi di avvistamento previsti dall'articolo 79, comma 1. I segnali di inizio e fine centro abitato, relativi allo stesso punto di delimitazione, se posizionati separatamente ai lati della carreggiata, rispettivamente nella direzione di accesso e di uscita del centro medesimo, sono, di norma, collocati sulla stessa sezione stradale. Ove si renda necessario per garantire gli spazi di avvistamento, è ammesso lo slittamento, verso l'esterno del centro abitato, del segnale di fine centro abitato, riportando tale diversa collocazione sulla cartografia. In tal caso, la diversa collocazione del segnale di fine centro abitato rispetto al punto di delimitazione dello stesso ha valenza per le norme di comportamento da parte dell'utente della strada, ma non per le competenze degli enti proprietari della strada;

- ✓ la delimitazione del centro abitato è aggiornata periodicamente in relazione alle variazioni delle condizioni di base alle quali si è provveduto alle delimitazioni stesse. A tale aggiornamento consegue l'aggiornamento dei "tratti interni" e delle "strade comunali" di cui al comma 1. 7. Nel caso in cui la delimitazione del centro abitato interessi strade non comunali, la deliberazione della Giunta municipale, prevista dall'articolo 4, comma 1, del Codice, con la relativa cartografia allegata, è inviata all'ente proprietario della strada interessata, prima della pubblicazione all'albo pretorio, indicando la data d'inizio di quest'ultima. Entro il termine di pubblicazione l'ente stesso può inviare al comune osservazioni o proposte in merito. Su di esse si esprime definitivamente la Giunta municipale con deliberazione che è pubblicata

all'albo pretorio per dieci giorni consecutivi e comunicata all'ente interessato entro questo stesso termine. Contro tale provvedimento è ammesso ricorso ai sensi dell'articolo 37, comma 3, del Codice.

La classificazione funzionale della rete viaria deve essere accompagnata da un'adeguata segnaletica d'indirizzo, finalizzata ad orientare gli utenti veicolari all'uso di specifici assi viari in relazione alle loro destinazioni, in primis sulle strade di quartiere e, successivamente, sulle strade locali solo se pertinenti con la destinazione del viaggio.

Fluidificazione e moderazione del traffico

Gli itinerari urbani di quartiere, in relazione al loro ruolo di assi portanti del traffico, devono garantire fluidità del traffico transitante, fermo restando il rispetto dei limiti di velocità in ambito urbano (50 km/h). Su queste strade, in relazione al loro ruolo, è necessario separare le componenti deboli (ciclisti e pedoni) dal traffico veicolare.

Sulle strade urbane locali e locali interzonali, in relazione al ruolo di adduzione ad uno specifico ambito e generalmente alle limitate sezioni stradali, devono essere adottati interventi di moderazione (zone 30) che permettano la coesistenza in sicurezza di tutte le componenti veicolari e non. Gli strumenti indicati dal Piano, per rendere tale convivenza possibile, sono:

- ✓ verifica delle intersezioni e loro adeguamento a criteri di riduzione dei punti di conflitto;

- ✓ controllo delle situazioni dove le velocità massime raggiungibili sono superiori ai 50 km/h;



Esempio di moderazione/riqualificazione



Esempio di moderazione/riqualificazione

- ✓ previa verifica dei carichi di traffico circolanti, sostituzione delle intersezioni semaforizzate con rotatorie a precedenza interna all'anello al fine di moderare, fluidificare e mettere in sicurezza l'intersezione (caso per caso dovranno essere adottati particolari

accorgimenti a protezione delle utenze deboli, pedoni e ciclisti);

- ✓ chiara segnaletica di indirizzamento;
- ✓ larghezza adeguata dei marciapiedi e protezione degli attraversamenti pedonali.



Esempio di riqualifica: ambito pedonale con asse transitabile

Gli esiti attesi da tali misure sono:

- ✓ regimi di marcia fluidi, minori tempi di percorrenza, minori consumi energetici, minori emissioni di fattori inquinanti (le velocità medie ottimali in ambiente urbano, dal punto di vista del controllo dell'inquinamento sono comprese fra i 40 e i 50 km/h);
- ✓ maggiore sicurezza.

Il regime di marcia "stop and go", tipico degli assi dove vi sono molte intersezioni, soprattutto se regolamentate da impianti semaforici, determina un incremento dei tempi di percorrenza, dei consumi di carburante e delle emissioni di inquinanti.

Lunghi tratti rettilinei e ampia sezione della strada determinano il raggiungimento di considerevoli velocità di punta ed elevata incidentalità. E' anche necessario che la geometria delle strade sia tale da imporre comportamenti di guida adeguati e che siano introdotte specifiche protezioni delle utenze deboli.

Alla luce di questi obiettivi, oltre agli interventi già in corso di realizzazione o programmati, il Piano individua gli interventi da attuare, quali ad esempio:

- ✓ la realizzazione di ambiti a precedenza pedonale e di piste/percorsi ciclopeditoni volti ad incentivare e mettere in sicurezza la mobilità debole (pedoni e ciclisti) e a disincentivare l'uso dell'autovettura;
- ✓ interventi di riqualificazione/messa in sicurezza e fluidificazione di determinati assi stradali e di specifiche intersezioni;
- ✓ modifica/introduzione di sensi unici nelle vie prettamente residenziali, al fine di disincentivare la dispersione a pioggia del traffico di attraversamento alla ricerca di itinerari alternativi per bypassare la congestione sugli assi intercomunali e di migliorare la mobilità interna e di recuperare spazi

per la sosta e per la realizzazione di adeguati marciapiedi.

10.2 L'istituzione delle isole ambientali

Il concetto di "isole ambientali" è stato introdotto dalle Direttive per la redazione del Piano Urbano del Traffico (GU 146/95, par.3.1.2 – Viabilità principale e isole ambientali) che le definisce "aree con movimenti veicolari ridotti": "isole", perché interne alla maglia viaria comunale principale, "ambientali" in quanto finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani. All'interno delle isole ambientali è possibile applicare particolari regimi circolatori. Il codice della strada (art.3) definisce tre tipologie:

- ✓ *Zona a Traffico Residenziale (ZTR)*, una zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine;



Inizio



fine

- ✓ *Zona a Traffico Limitato (ZTL)*, un'area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli;

- ✓ **Area Pedonale**, una zona in cui è interdetta la circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, carico/scarico merci (solo in determinati intervalli orari) e salvo deroghe per cicli e per i veicoli diretti all'interno delle proprietà.

Il primo provvedimento (Zona a Traffico Residenziale) permette di imporre particolari regole di circolazione (ad esempio velocità a 30 km/h) consentendo il transito a tutti i veicoli.

Il secondo provvedimento (Zona a Traffico Limitato) permette di imporre particolari regole di circolazione, di vietare il transito a determinate categorie di utenti e di regolare l'accesso degli aventi diritto. E' possibile, ad esempio, vietare il transito ai mezzi pesanti e specificare l'intervallo orario in cui vige il divieto, oppure, vietare il transito a tutti i veicoli eccetto particolari categorie autorizzate (residenti, mezzi di soccorso, polizia, vigili del fuoco, ecc.).



Il terzo provvedimento (Area Pedonale) permette di vietare la circolazione ai veicoli in un particolare ambito e di privilegiare la mobilità dei pedoni e dei ciclisti.



Tutti e tre i provvedimenti (art.135 Regolamento Codice della Strada) devono essere segnalati da apposito segnale in ingresso e in uscita dall'area. In ingresso all'area, un pannello integrativo a fondo bianco deve riassumere le norme da osservare. Tali provvedimenti (art.7 comma 9 CdS) vengono attuati con deliberazione della Giunta Comunale. In caso di urgenza possono essere adottati con ordinanza del Sindaco, ancorchè di modifica o integrazione della deliberazione della Giunta.

Il Piano, con la denominazione di "Isole ambientali", individua (tav. 8) le zone prevalentemente residenziali intercluse all'interno della maglia viaria urbana delimitate dagli assi di quartiere, dove il limite di velocità sia 30 km/h, lo schema di circolazione sia tale da disincentivare/impedire i traffici di attraversamento e dove vige la precedenza generalizzata ai pedoni. Definizione che si avvicina dunque a quella di "Zone a traffico pedonale privilegiato", senza però comprendere la tariffazione della sosta sugli spazi pubblici stradali, provvedimento, questo, che può essere adottato successivamente nei casi di sosta parassitaria di lunga durata conflittuale con le esigenze/necessità di

un ambito, in particolare per le isole più prossime ai centri di vita dei quartieri.

All'ingresso delle isole ambientali dovranno essere apposti i segnali di "Zona 30" (DPR 610/1996, art. 84) e di "Zona a Traffico Residenziale" (art.135), con pannello integrativo che indica le particolari norme di circolazione (precedenza generalizzata ai pedoni, eventuale regolamentazione della sosta, ecc.).



Obiettivi e strumenti

Gli obiettivi sono:

- ✓ miglioramento della qualità urbana e sviluppo delle attività sociali che possono avere luogo negli spazi pubblici (incontro, commercio, svago);
- ✓ riduzione dell'incidentalità;
- ✓ incentivo alla mobilità non motorizzata.

Queste zone sono oggetto di interventi di riqualificazione e arredo urbano e di specifici interventi di moderazione del traffico volti a ridurre drasticamente i volumi di traffico e le velocità, tanto da presentarsi e funzionare come ambienti dove il traffico pedonale è privilegiato.

Anche in questo caso, la riduzione della velocità, infatti, non è ottenibile con la sola segna-

tica di divieto, di “Zona 30”, ma attraverso adeguate sistemazioni fisiche degli spazi stradali. La riduzione dei volumi di traffico, invece, è affidata all'organizzazione della rete stradale, in modo tale da:

- ✓ disincentivare i traffici di attraversamento con l'eliminazione dei percorsi rettilinei diametrali aperti al traffico veicolare e la riduzione del numero delle “porte” di ingresso all'isola;
- ✓ facilitare i percorsi dei pedoni e dei cicli: devono essere corti e diretti, chiari, sicuri e di larghezza adeguata all'entità dei pedoni e dei ciclisti (la normativa prescrive larghezze minime pari a 1,50 m se mono-direzionali e 2,50 m se bidirezionali).



Esempio di fluidificazione/moderazione

La riduzione dell'inquinamento dell'aria e del rumore (fino a 4-5 db(A) in meno) nelle isole ambientali è affidata, infatti, non solo alla riduzione del traffico che percorre lunghe distanze, ma

anche al disincentivo dell'uso della vettura per viaggi molto brevi, come l'accompagnamento dei bambini a scuola: le vetture catalitiche funzionano efficientemente solo al raggiungimento di adeguate temperature, altrimenti non trattengono pericolosi gas nocivi alla salute.

Le tipologie di intervento sono:



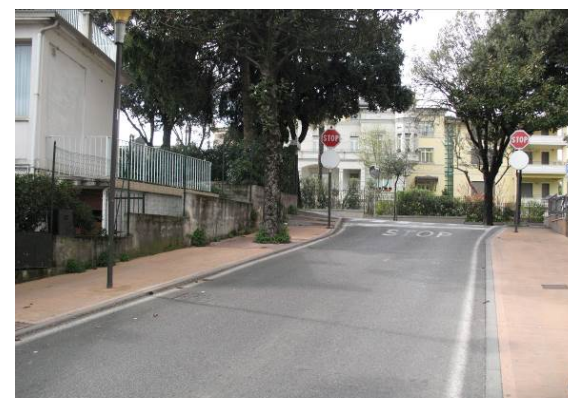
Esempio di porta ad una Zona 30

- ✓ collocamento e trattamento delle “porte” di ingresso/uscita dall'Isola ambientale: oltre alla segnaletica prescritta dal Codice della Strada, sono da prevedere interventi di arredo urbano e l'uso di specifici materiali di colore e natura diversi, per le pavimentazioni delle strade, dei marciapiedi e dei passaggi pedonali, che segnalino efficacemente il cambiamento di ambiente;
- ✓ calibro delle strade di larghezza minima (3,50 m), per la parte carrabile e massima, per la parte riservata ai pedoni, eventual-

mente con l'introduzione di elementi separatori tra marciapiede e carreggiata;

- ✓ introduzione di elementi di moderazione della velocità, quali:

restringimenti della corsia carrabile, introduzione di una fascia sormontabile a separazione delle corsie veicolari, introduzione di isole centrali spartitraffico (in particolare in corrispondenza di passaggi pedonali);



Esempio di moderazione/riqualificazione



Esempio di fluidificazione/moderazione

- rialzamenti della sede stradale (porte, intersezioni, passaggi pedonali);
- variazione del colore della pavimentazione (effetto ottico che induce al rallentamento);
- ✓ trattamento degli incroci, con:
 - restringimento delle corsie carrabili, ampliamento del marciapiede, in corrispondenza degli imbocchi,
 - rialzamento dell'intera area dell'incrocio a livello del marciapiede;



Esempio di moderazione/riqualificazione

- ✓ realizzazione di rotatorie (anche "mini", con isola centrale totalmente sormontabile) con precedenza all'anello, previa verifica dell'entità e della tipologia dei flussi circolanti;
- ✓ sulle strade locali-residenziali non servite dal trasporto pubblico, introduzione di aree di sosta con criteri anche funzionali all'obiettivo del rallentamento del traffico e della

creazione di un ambiente urbano gradevole; per esempio, stalli organizzati in gruppi alternati nei due lati della strada, intervallati da tratti privi di parcheggi eventualmente disassati;



Esempio di mini-rotatoria con corona sormontabile



Esempio di moderazione/riqualificazione

- ✓ creazione di percorsi diretti riservati ai pedoni e ai ciclisti, di collegamento alle destinazioni principali (scuole, chiese, aree com-

merciali, parchi urbani), con particolare cura alla pavimentazione e all'arredo urbano;

- ✓ uso "intelligente" dell'illuminazione per evidenziare le zone di incrocio e di attraversamento e le aree pedonali, senza provocare inquinamento visivo;
- ✓ uso di siepi e alberi, per un'adeguata profondità, che contribuiscono a ridurre l'inquinamento.

L'uso di pavimentazioni in asfalto fonoassorbente/drenante è generalmente sconsigliato in ambito urbano, in quanto questo tipo di pavimentazioni produce i maggiori benefici quando sia possibile garantire la presenza sia di veicoli circolanti a velocità superiori a 70 km/h, sia di mezzi pesanti. Questi due elementi, lavorando in sintonia, garantiscono una continua e costante pulizia dei vuoti presenti nello strato della pavimentazione superficiale. In assenza di questi fattori, come può essere appunto il caso urbano (velocità e presenza di mezzi pesanti ridotte), non è possibile garantire nel tempo una continua e costante pulizia dei vuoti, con una loro conseguente occlusione e, quindi una progressiva riduzione dei benefici indotti dalla pavimentazione stessa. Con il passare del tempo, questa potrà diventare più rumorosa di quella classica e presentare uno scarso potere drenante. Oggi esistono degli asfalti fonoassorbenti di ultima generazione in grado di sopperire in parte al problema dell'occlusione dei vuoti, ma presentano elevati costi di realizzazione e

posa che in linea generale, non giustificano il loro utilizzo in ambito urbano.

Nelle isole ambientali, di norma, non sono necessarie piste ciclabili, perché deve essere possibile una coesistenza sia con il traffico veicolare sia con il traffico pedonale.



Esempio di attraversamento pedonale rialzato



Esempio di attraversamento pedonale rialzato

Si raccomanda di non usare dossi artificiali perché, oltre ad essere esteticamente negativi, provocano brusche frenate e accelerate, non sono adatti al transito dei mezzi pubblici urbani, possono essere pericolosi per i mezzi a due ruote e sono anche facilmente rimovibili. I rialzamenti della sede stradale, invece, oltre ad essere misure definitive e avere un effetto complessivo di arredo per l'uso dei materiali e dei colori, sono molto più efficaci, pur avendo rampe di lieve pendenza (pendenza 3-4% e lunghezza del rialzamento min. 6/7 m) o addirittura solo evidenziate dal colore. Anche in questo caso è importante la larghezza della corsia carrabile, in quanto se troppo ampia si riduce sensibilmente l'effetto di rallentamento dei veicoli.



Esempio di porta ad una Zona 30

La progettazione puntuale delle isole ambientali deve avvenire attraverso la consultazione e la collaborazione con i residenti, affinché vi sia una preventiva informazione delle ragioni e dei

benefici delle restrizioni da introdurre e vi sia una collaborazione nella definizione dei percorsi, delle fermate del trasporto pubblico, dei luoghi dove sia più utile la presenza di zone esclusivamente pedonali, ecc.

10.3 Interventi proposti

Il Piano Generale del Traffico Urbano, con riferimento alla classificazione funzionale della rete viaria (tavole 7 e 8), propone una serie di interventi, rappresentati nelle tavole 9 e 10, compatibili con il quadro sovracomunale formulando (cfr. capitolo 15) una proposta d'attuazione per fasi.

In particolare il Piano Urbano propone:

- ✓ la riqualificazione dei seguenti ambiti: Centro, Delle Cave-Libertà, Cadorna-Indipendenza-Cialdini, Brianza-Trieste, Tre Venezie-Vignazzola, ecc.;
- ✓ l'attuazione un'area pedonale in via Roma (nel tratto compreso fra le vie Verdi e Mazzini), di ambiti a precedenza pedonale e delle isole ambientali, garantendo l'accessibilità ai residenti e alle attività presenti commerciali e non.

A corollario di tutti gli interventi risulta importante una ridefinizione della segnaletica d'indirizzo finalizzata ad indirizzare gli utenti sulle strade extraurbane e urbane di quartiere (cfr. classificazione funzionale), oltre ad un riordino della segnaletica verticale spesso ridondante.

Il Piano propone, inoltre, l'introduzione di sensi unici, in tutti i quartieri della città, nelle vie prettamente residenziali al fine di:

- ✓ migliorare la circolazione veicolare;
- ✓ recuperare spazi per la sosta;
- ✓ realizzare adeguati marciapiedi anche ciclo-pedonali;
- ✓ disincentivare l'uso dell'auto e favorire la mobilità dolce;
- ✓ ridurre la pericolosità delle intersezioni con la riduzione delle manovre ammesse e dei relativi punti di conflitto.

L'orientamento dei sensi unici proposti, confermando in linea generale quello dei sensi unici esistenti (al fine di non modificare eccessivamente le abitudini dei residenti), mira a creare anelli circolatori orari (la svolta a destra è la manovra meno conflittuale rispetto alle altre), al fine di, a fronte di un breve allungamento dei percorsi veicolari, non creare eccessivi disagi ai residenti.

Nella maggior parte dei casi si propone di calibrare la corsia veicolare ad una larghezza pari a 3,50 m, di predisporre spazi in linea per la sosta regolamentata di larghezza pari a 2,00 m e la realizzazione su entrambi i lati di due marciapiedi, di cui quello di sinistra di larghezza pari a 1,50 m, mentre quello di destra di larghezza variabile in funzione del calibro complessivo della sezione stradale, comunque con una larghezza non inferiore a 1,50 m, ad eccezione di brevi tratti (larghezza minima pari a 1 m). Nel caso di ampiezze maggiori di 2,50 m

il marciapiede potrà essere utilizzato anche dalle biciclette, in promiscuo con i pedoni, previa posa di specifica segnaletica verticale.

Nel caso di strade locali all'interno di isole ambientali con calibri stradali limitati si potrà anche valutare l'opportunità di realizzare un ambito a precedenza pedonale, caratterizzato da una specifica pavimentazione, assenza di marciapiedi, presenza di elementi di arredo (fioriere, ecc.) non continui, finalizzati a consentire il transito veicolare solo a basse velocità. Complessivamente con l'istituzione progressiva delle isole ambientali, si propone quindi:

- ✓ una riduzione della sezione stradale con conseguente diminuzione della velocità, aumento della sicurezza ed eliminazione della sosta parassitaria;
- ✓ la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali a norma (cfr. cap. 13 e 14);
- ✓ di migliorare la vivibilità dei quartieri residenziali;
- ✓ con l'introduzione di ambiti a precedenza pedonale più o meno estesi, di incentivare la mobilità debole pedoni e ciclisti e riqualificare spazi urbani, migliorando di conseguenza la qualità della vita e delle relazioni.

La tavola 9 richiama nel complesso tutti gli interventi del Piano, mentre la tavola 10 mostra il quadro complessivo degli interventi a favore della mobilità dolce (pedoni e ciclisti).

Analizziamo nello specifico gli interventi proposti.

Ambito del Centro

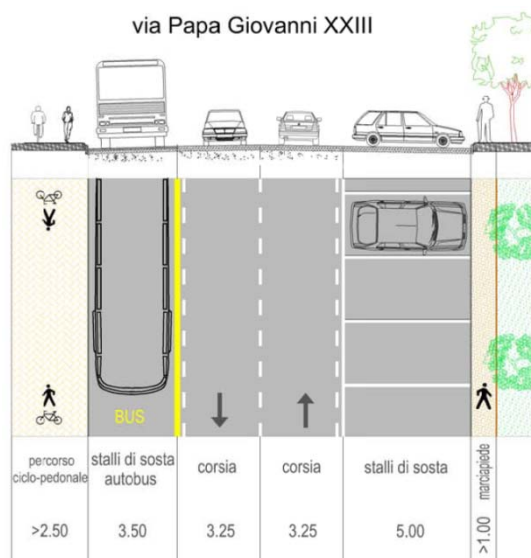
In relazione alle criticità emerse nella fase analitica, con particolare riferimento ai temi del traffico di attraversamento, della necessità di migliorare la mobilità della componente debole (pedoni e cicli), della riduzione del traffico veicolare e della moderazione della velocità dei veicoli, delle relative emissioni e con riferimento alla classificazione funzionale (tavole 7 e 8), il Piano, oltre all'istituzione dell'isola ambientale del centro e agli interventi negli ambiti adiacenti, propone (tavola 9):

- ✓ l'attuazione di un'area pedonale nel tratto di via Roma compreso fra le vie Verdi e Mazzini, al fine di favorire la mobilità dolce, di disincentivare il traffico parassitario veicolare. Gli spazi di tale tratto stradale dovranno essere organizzati alla medesima quota, individuandone agli estremi le porte.
- ✓ l'introduzione del senso unico di marcia nelle vie Matteotti (nel tratto compreso fra le vie Vignoni e Manzoni), XX Settembre, XXV Aprile, Donizetti;
- ✓ l'attuazione per tutta la sua estensione del senso unico di marcia nelle vie Dante (in direzione sud), Verdi (in direzione ovest), Vespucci (in direzione nord);
- ✓ l'inversione dell'orientamento del senso unico di marcia lungo le seguenti vie: Corso Italia (nel tratto compreso fra le vie Oberdan e Matteotti), Oberdan (tratto compreso fra le vie Colombo e Italia), Fratelli

Cervi, Artisti del Legno, Battisti, Orsini, Colombo (nel tratto compreso fra le vie Vespucci e Manzoni), ecc.;

- ✓ la riqualificazione dell'intersezione Giovanni XXIII-Angeli Custodi, con la realizzazione di una rotatoria, avente le seguenti caratteristiche (che dovranno essere puntualmente definite durante le fasi di progettazione):
 - diametro esterno pari a 48 m;
 - anello giratorio pari a 9 m, escluso banchine;
 - due corsie di entrata per tutti i rami della rotatoria di larghezza pari a 7 m;
 - una corsia di uscita di larghezza pari a 4,5 m su tutti i rami della rotatoria;
- ✓ la riqualifica/messa in sicurezza dell'asse di via Papa Giovanni XXIII con la ricalibrazione delle corsie veicolari (larghezza 3,25 m), la realizzazione di un percorso ciclopedonale protetto sul lato nord della via (di larghezza pari almeno a 2,50 m) e di un marciapiede di larghezza pari almeno ad 1,50 m sul lato sud e la ridefinizione degli stalli di sosta;

- ✓ l'istituzione di un ambito a precedenza pedonale lungo le vie Solferino, Cialdini (nel tratto a nord di via Solferino, Garibaldi (nel tratto fra piazza Cavour e Traversi), vicolo Taro, piazza Cavour.



I provvedimenti proposti consentiranno di:

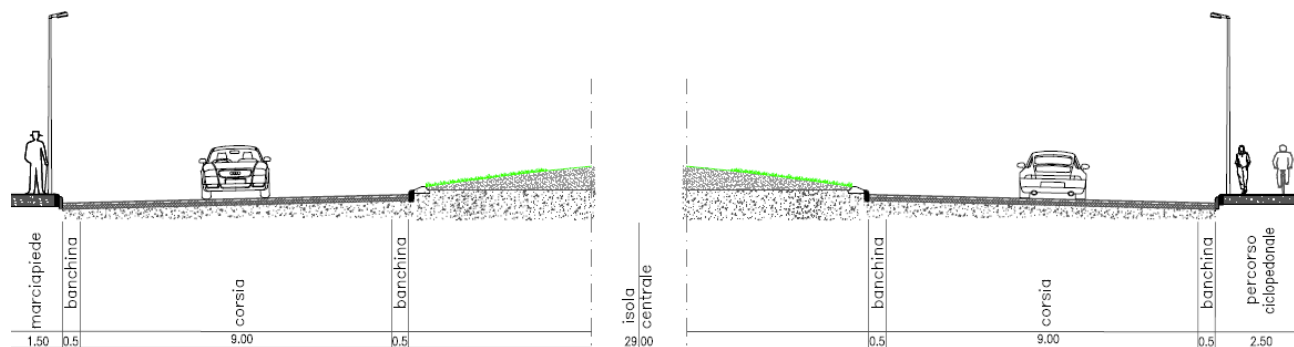
- ✓ moderare la velocità all'interno dell'isola ambientale -Zona 30 del centro;

- ✓ con la modifica dei sensi di circolazione, migliorare la mobilità locale, penalizzare la mobilità parassitaria di attraversamento, mettere in sicurezza l'ambito delle scuole di via Papa Giovanni XXIII ed incentivare la mobilità debole;
- ✓ con l'introduzione del senso unico di marcia nelle vie Adua e General Cantore, disincentivare il traffico di attraversamento;
- ✓ incrementare l'offerta di sosta regolare;
- ✓ migliorare l'accessibilità alle attività presenti e alle residenze dando origine ad anelli circolatori:
 - Matteotti-Vignoni-Dante-Orsini;
 - Colombo-Oberdan-Italia-Sauro-Seveso;
 - Matteotti-Colombo-Vespucci-Papa Giovanni XXIII-Colombo-Oberdan-Italia;
 - Dante-Verdi-Seveso-Colombo;
 - Orsini-Carducci-Sauro-Dante;
 - Orsini-Roma-Verdi-Seveso, ecc..

Per ulteriori approfondimenti si rimanda alla tavola 9.

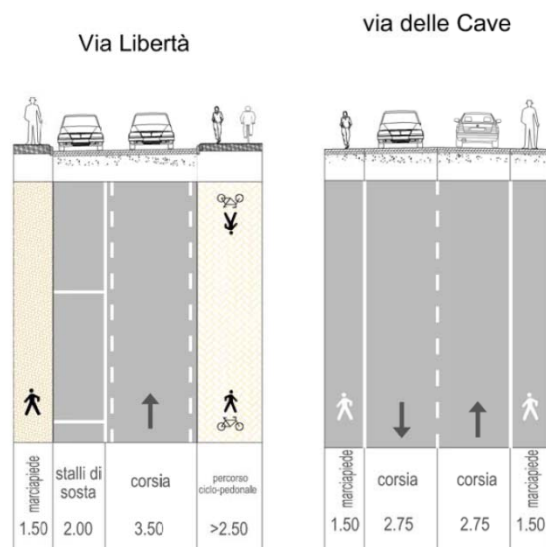
Ambito delle Cave-Libertà

Analogamente all'ambito del Centro, in relazione alle criticità emerse nella fase analitica, con particolare riferimento ai temi del traffico di attraversamento, della necessità di migliorare la mobilità della componente debole (pedoni e cicli), della riduzione della velocità dei veicoli, e con riferimento alla classificazione funzionale



(tavole 7 e 8), il Piano, oltre all'istituzione dell'isola ambientale, propone (tavola 9):

- ✓ la riqualificazione di via Libertà con l'introduzione del senso unico di marcia per tutta la sua estensione in direzione est, la ridefinizione degli spazi stradali e la realizzazione di un percorso ciclopedonale di ampiezza pari almeno ad 2,50 m sul lato sud, un marciapiede di ampiezza pari almeno ad 1,50 m sul lato nord (riducibile per brevi tratti ad un metro), di spazi per la sosta sul lato nord di ampiezza pari a 2 m e corsia veicolare da 3,50 m.



- ✓ la riqualificazione dell'asse di via Delle Cave:
 - nel breve periodo con la ridefinizione della segnaletica verticale e degli spazi

carrabili, individuando anche con la sola segnaletica orizzontale i marciapiedi su entrambi i lati della strada di ampiezza pari almeno a 1,50 m e corsie carrabili da 2,75 m per direzione di marcia;

- nel medio periodo, a seguito della riorganizzazione ed individuazione di nuovi percorsi per i mezzi pesanti diretti alla cava, l'introduzione in via delle Cave per tutta la sua estensione del senso unico di marcia in direzione ovest (corsia da 3,50 m e stalli di sosta di ampiezza pari a 2,00 m) e la realizzazione su entrambi i lati di marciapiedi di ampiezza pari a 1,50 m.
- ✓ l'istituzione/modifica dell'orientamento dei sensi unici di marcia lungo le vie Canturina-Perlasca e Salvo D'Acquisto, Cazzaniga e Redaelli.

I provvedimenti proposti consentiranno di:

- ✓ moderare la velocità in particolare lungo l'asse di via delle Cave e di via Libertà;
- ✓ con la modifica dei sensi di circolazione migliorare, la mobilità locale, in particolare quella debole;
- ✓ incentivare la mobilità debole;
- ✓ incrementare l'offerta di sosta regolare a servizio soprattutto per i residenti.

Per ulteriori approfondimenti si rimanda alla tavola 9.

Ambito Cadorna-Indipendenza-Cialdini

Quest'ambito, come emerso dalla fase analitica, è quello che raccoglie al suo interno le maggiori criticità indotte:

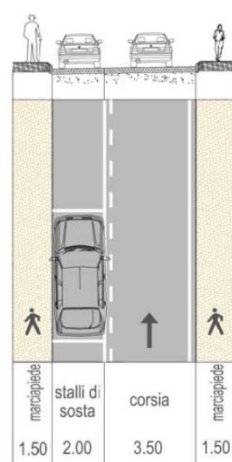
- ✓ dalla presenza di molte funzioni generatori e attrattori di mobilità, prime fra tutte la stazione ferroviaria;
- ✓ dall'assenza di una chiara distinzione del ruolo delle diverse strade di quest'ambito;
- ✓ dagli spazi stradali molto ampi, dalle intersezioni con caratteristiche proprie di ambiti extraurbani, che incentivano elevate velocità dei veicoli;
- ✓ da una diffusione a pioggia del traffico parassitario, in particolare quello di attraversamento in tutto il reticolo viario dell'ambito, con particolari disagi e pericolosità soprattutto per la componente debole (pedoni e ciclisti).

Con riferimento alla classificazione funzionale (tavole 7 e 8), il Piano, oltre all'istituzione dell'isola ambientale (Zona 30) a sud e a nord dell'asse di via Indipendenza e il recepimento della riqualificazione dell'asse di via Pace nel tratto compreso fra le vie Indipendenza e Cialdini, propone (tavola 9):

- ✓ per il comparto ad ovest di via Indipendenza l'istituzione/modifica dello orientamento del senso unico di marcia in corso Francia (in direzione ovest nel tratto compreso fra le vie Indipendenza e Dei Cipressi e lungo le vie Besana, Isonzo, San Fedele, San Fran-

cesco Saverio, Santa Caterina da Siena, l'istituzione di un'area pedonale lungo il tratto di via Dei Cipressi a sud di via Cadorna (consentendone la possibilità di uso carrabile da parte dei cortei funebri) e la riqualificazione a rotatoria dell'intersezione canalizzata Cadorna-Piave avente le seguenti caratteristiche (che dovranno essere puntualmente definite durante le fasi di progettazione):

- diametro esterno pari a 27 m;
 - anello giratorio pari a 8 m;
 - corona sormontabile di ampiezza pari a 1,50 m, per agevolare il transito dei mezzi pesanti e degli autobus;
 - due corsie di entrata per i rami di via Piave ed ovest di via Cadorna di larghezza pari a 6 m;
 - una corsia di uscita di larghezza pari a 4,5 m su tutti i rami della rotatoria.
- ✓ Per il comparto ad est di via Indipendenza l'istituzione/modifica dello orientamento dei



- ✓ disincentivare la dispersione a pioggia del traffico di attraversamento;
- ✓ far percepire all'utente veicolare il diverso ruolo delle strade urbane;
- ✓ ridurre il numero delle manovre ammesse ad un'intersezione e conseguentemente aumentare la capacità e fluidità dell'intersezione stessa;
- ✓ migliorare ed incentivare la mobilità locale,

sensi unici lungo le vie: Cialdini e Leonardo da Vinci (in direzione est), Brianza (in direzione nord), Rimembranze (in direzione sud), Callas-Luini (in direzione ovest).

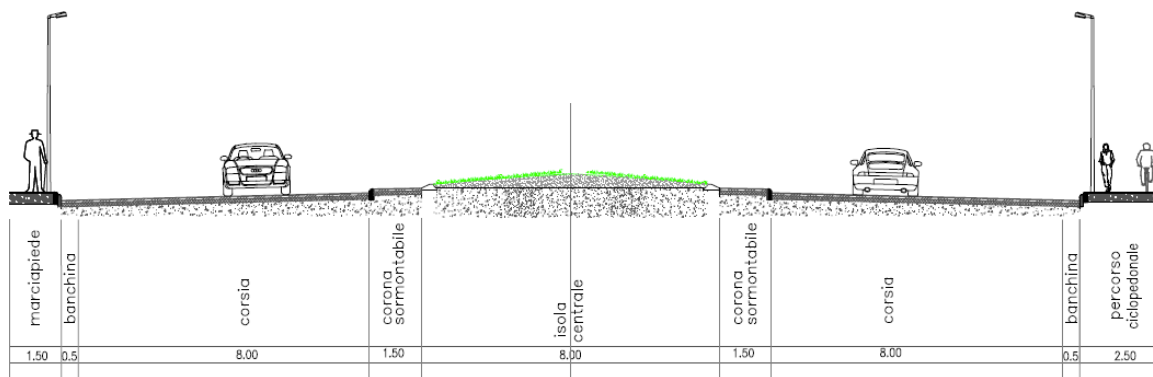
I provvedimenti proposti con la modifica/istituzione dei sensi unici di marcia e l'istituzione delle isole ambientali, consentiranno di:

- in particolare quella debole, con la realizzazione di percorsi pedonali protetti;
- ✓ incrementare l'offerta di sosta regolare a servizio soprattutto dei residenti e delle attività presenti;
- ✓ migliorare l'accessibilità alle funzioni, alle attività presenti e alle residenze dando origine ad anelli circolatori:
 - Indipendenza-Brianza-Cialdini-Rimembranze;
 - Brianza-Leonardo da Vinci-Lombardia-Indipendenza;
 - Rimembranze-Da Vinci-Canova-Luini;
 - Indipendenza-Brianza-Da Vinci-Rimembranze;
 - Giotto-Brianza-Cialdini-Rimembranze;
 - con la riqualifica dell'intersezione Cadorna-Piave, moderare la velocità dei veicoli e mettere in sicurezza sia gli attraversamenti da parte della componente debole che le manovre di svolta all'intersezione.

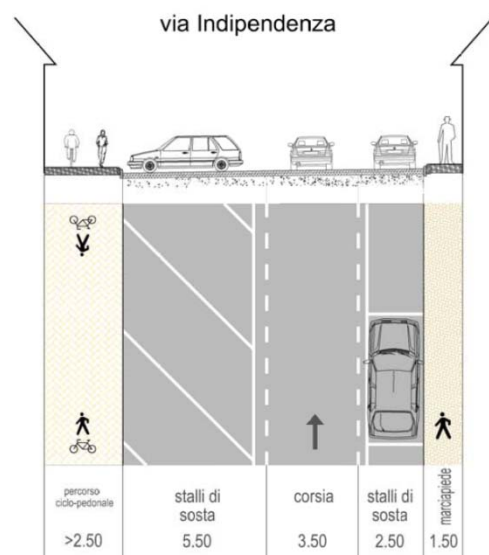
Infine per quest'ambito, il Piano, a seguito della realizzazione delle opere connesse (OC17 collegamento Indipendenza-Vignazzola e OC18 rotatoria Edison-Wagner-Einaudi), propone l'istituzione del senso unico di marcia orientato verso est nel tratto di via Indipendenza compreso fra le vie Maroncelli ed Einaudi.

Tale provvedimento consentirà di:

- ✓ mettere in sicurezza l'intersezione Einaudi Indipendenza-OC17;



- ✓ deviare sugli assi esterni (Trieste e Vignazzola) il traffico di attraversamento, (proveniente da Est) per la città di Meda;
- ✓ garantire comunque l'accessibilità da est attraverso l'anello circolatorio Einaudi-Eidison-Fermi;



- ✓ riqualificare il tratto di via Indipendenza compreso fra le vie Einaudi ed Fermi, sottraendo spazi alla carreggiata stradale al fine di incrementare l'offerta di sosta a favore delle attività commerciali e non in affaccio oltre alla realizzazione di adeguati spazi anche ciclopedonali per la componente debole. L'immagine in alto mostra l'assetto proposto per questo tratto di via urbana.

Per ulteriori approfondimenti si rimanda alla tavola 9.

Ambito Brianza-Trieste

Il Piano, a protezione delle residenze di quest'ambito, propone contestualmente all'istituzione di una Zona 30 l'istituzione di sensi unici di marcia lungo le seguenti vie: Trento, Zara, Fiume, San Giorgio (nel tratto compreso fra le vie Brianza e San Giusto), Rho, San Giusto, Calabria, Monte Berico, Asiago, ecc., oltre alla riqualificazione dell'intersezione fra le vie Calabria e Trieste con la realizzazione di una rotatoria e la riqualificazione del tratto di via Trieste compreso fra le vie Calabria ed Einaudi.

I provvedimenti proposti con la modifica/istituzione dei sensi unici di marcia e l'istituzione delle isole ambientali, consentiranno di:

- ✓ disincentivare la dispersione a pioggia del traffico di attraversamento;
- ✓ far percepire all'utente veicolare il diverso ruolo delle strade urbane;
- ✓ indirizzare prevalentemente il traffico sull'asse di via Trieste;
- ✓ ridurre il numero delle manovre ammesse ad un'intersezione e conseguentemente aumentare la sicurezza dell'intersezione stessa;
- ✓ migliorare ed incentivare la mobilità locale, in particolare quella debole, con la realizzazione di percorsi pedonali protetti;

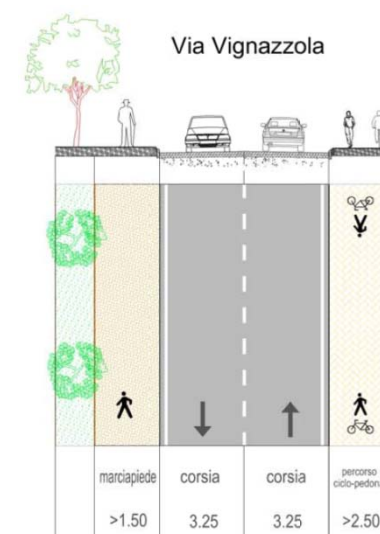
- ✓ incrementare l'offerta di sosta regolare a servizio soprattutto dei residenti e delle attività presenti.

Per ulteriori approfondimenti si rimanda alla tavola 9.

Ambito Tre Venezie-Vignazzola est

A protezione delle residenze di quest'ambito il Piano propone contestualmente all'istituzione di una Zona 30 l'istituzione di sensi unici di marcia lungo le seguenti vie: Grado, Po, Aquileia, Adige, Vicenza, Abano, Mestre, Belluno, Verona, Padova, Arno, Ticino, Tevere, Ravenna, ecc..

Per quanto riguarda l'asse di via Vignazzola (ad est della SPexSS35 Milano Meda) e di via Tre Venezie, il Piano propone la ricalibrazione dell'asse stradale (una corsia per senso di marcia da 3,00-3,50 m) e la realizzazione/completamento di marciapiedi su entrambi i lati di cui almeno uno di ampiezza pari a 2,50 m per consentirne l'uso anche alle biciclette.



I provvedimenti proposti con la modifica/istituzione dei sensi unici di marcia e l'istituzione delle isole ambientali, consentiranno di:

- ✓ disincentivare la dispersione a pioggia del traffico di attraversamento;
- ✓ far percepire all'utente veicolare il diverso ruolo delle strade urbane;
- ✓ indirizzare prevalentemente il traffico sugli assi delle vie Gorizia, Tre Venezie e Vignazzola;
- ✓ migliorare ed incentivare la mobilità locale, in particolare quella debole, con la realizzazione di percorsi pedonali protetti;
- ✓ incrementare l'offerta di sosta regolare a servizio soprattutto dei residenti e delle attività presenti.

Per ulteriori approfondimenti si rimanda alla tavola 9.

Ambito Vignazzola ovest

Con riferimento alla classificazione funzionale (tavole 7 e 8) e con la realizzazione della rotatoria all'intersezione Milano-Capua (intervento numero 42 del PIV di cui è disponibile la progettazione preliminare), l'asse di via Vignazzola rappresenterà la dorsale sud a protezione della città di Meda dal traffico di attraversamento di breve raggio.

A differenza del tratto ad ovest della SPexSS35 Milano Meda, il calibro stradale di via Vignazzola lato est presenta sezioni stradali più contenute (larghezza media di 7-9 m circa).

La fase analitica inoltre ha evidenziato elevate criticità indotte soprattutto nel tratto a senso unico di marcia tra le vie San Carlo e Carducci dall'elevata velocità di transito dei veicoli, favorita dal senso unico stesso (tutta la sezione stradale è per un'unica direzione di marcia) e anche dalla presenza nel tratto iniziale più ed est, su entrambi i fronti, di muri di cinta senza ingressi.

A risoluzione di tali criticità e in funzione del ruolo che via Vignazzola assumerà con la realizzazione dell'intersezione Capua-Milano, il Piano ne propone la sua riqualificazione, da condividere con i residenti e con il Comune di Seveso. La riqualificazione dovrà innanzi tutto mettere in sicurezza le intersezioni con le vie San Carlo e Carducci attraverso la realizzazione di due rotatorie, aventi rispettivamente le seguenti caratteristiche (che dovranno essere puntualmente definite durante le fasi di progettazione):

Vignazzola-San Carlo

- diametro esterno pari a 26 m;
- anello giratorio pari a 8 m;
- corona sormontabile pari a 1,5 m;
- una corsia di entrata per tutti i rami della rotatoria di larghezza pari a 4 m;
- una corsia di uscita di larghezza pari a 4,5 m su tutti i rami della rotatoria.

Vignazzola-Carducci:

- diametro esterno pari a 24 m;
- anello giratorio pari a 6 m;
- corona sormontabile pari a 1,5 m;

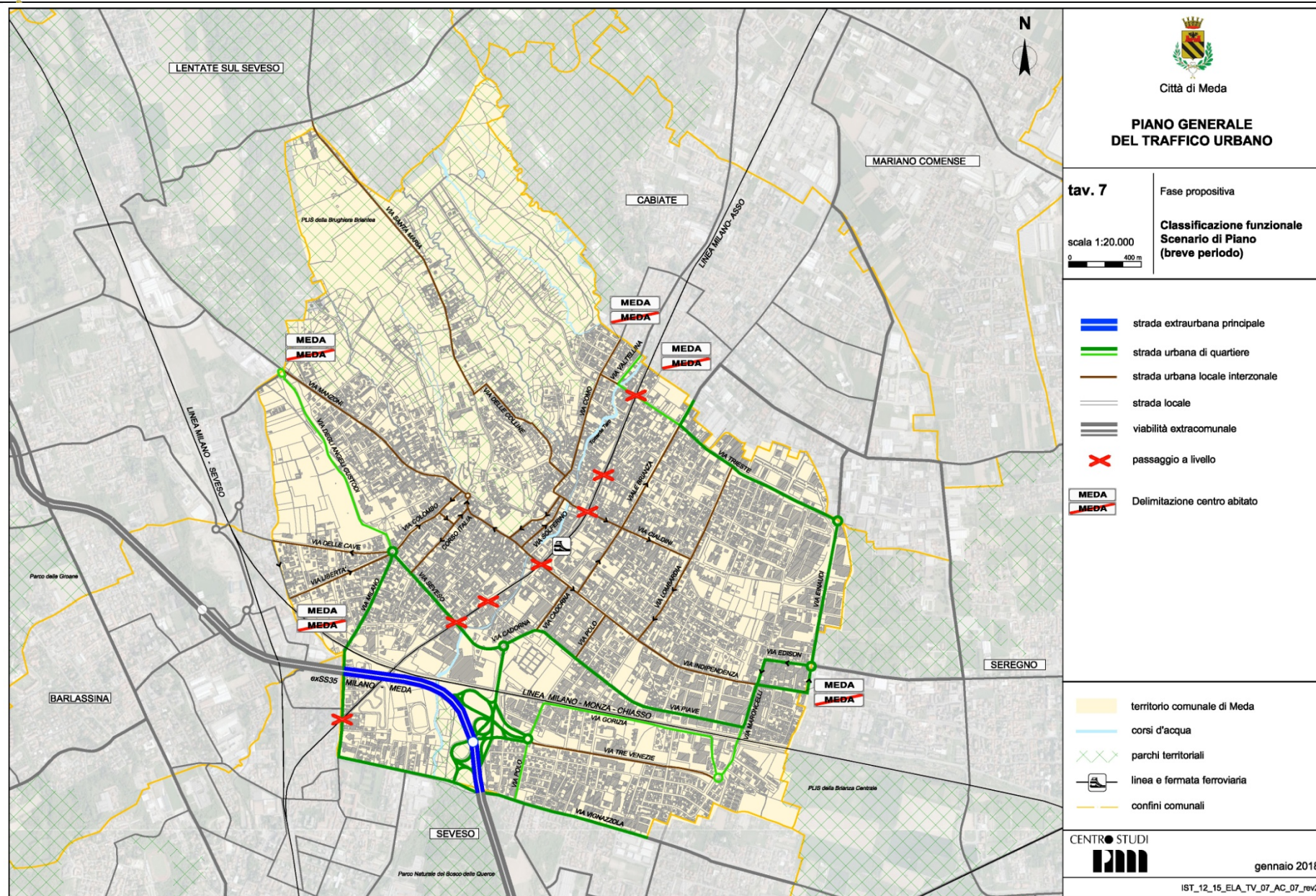
- una corsia di entrata per tutti i rami della rotatoria di larghezza pari a 4 m;
- una corsia di uscita di larghezza pari a 4,5 m su tutti i rami della rotatoria.

Esse consentiranno di abbattere la velocità di percorrenza dei veicoli (in particolare per l'intersezione con l'asse di via Carducci), oltre a mettere in sicurezza le manovre di svolta e gli attraversamenti da parte della componente debole.

Complessivamente la riqualificazione si pone l'obiettivo di:

- ✓ mettere in sicurezza l'asse di via Vignazzola, garantendo dove possibile spazi di sosta in sicurezza e moderando la velocità dei veicoli;
- ✓ attraverso gli elementi strutturali, moderare ulteriormente la velocità dei veicoli e garantire maggior sicurezza alla componente debole;
- ✓ migliorare le relazioni in sicurezza, con particolare attenzione ai residenti e ai frontisti.

Per ulteriori dettagli ed approfondimenti si rimanda alla tavola 9.





Città di Meda

**PIANO GENERALE
DEL TRAFFICO URBANO**

tav. 8

Fase propositiva

scala 1:20.000

**Classificazione funzionale
Scenario di medio-lungo
periodo**

- Sistema Viabilistico Pedemontano e Opere afferenti al Piano Intercomunale della Viabilità
- strada urbana di quartiere
- strada urbana locale interzonale
- strada locale
- viabilità extracomunale
- passaggio a livello
- Zone interessate dall'istituzione di Isole Ambientali (perimetri ed estensioni da definire in sede di progettazione particolareggiata)
- Delimitazione centro abitato
- territorio comunale di Meda
- corsi d'acqua
- parchi territoriali
- linea e fermata ferroviaria
- confini comunali

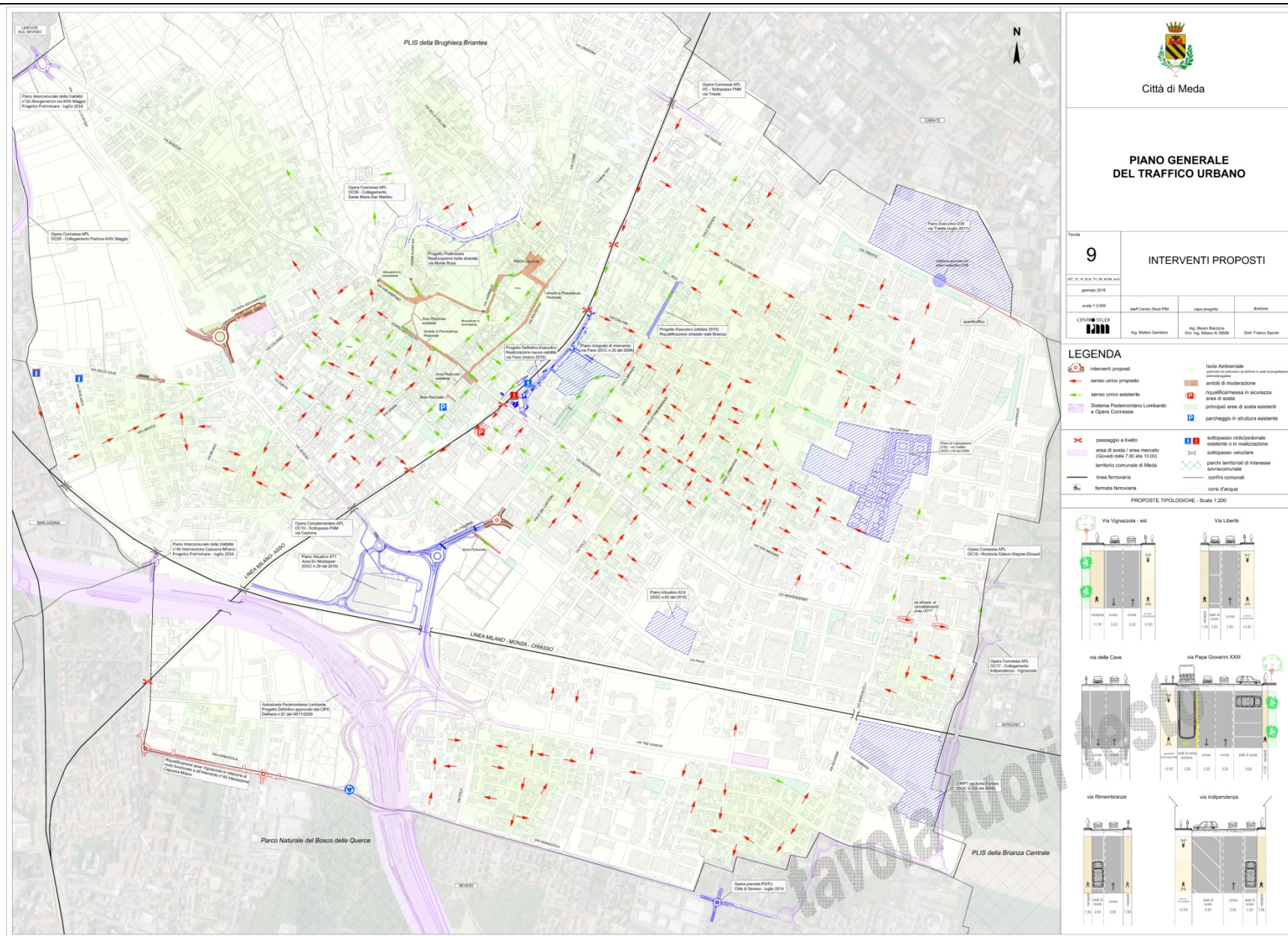
CENTRO STUDI



gennaio 2018

IST_12_15_ELA_TV_08_AC_08_rev2





11 LA POLITICA DELLA SOSTA

La fase analitica ha evidenziato alcune problematiche in merito alla sosta, soprattutto in adiacenza al centro storico, alle aree produttive e alle principali funzioni. La crescente domanda di sosta è un problema comune a tutti gli ambiti urbani e in relazione all'elevato indice di motorizzazione, in assenza di nuovi spazi esterni alle carreggiate stradali, l'unico strumento per regolarizzare tale domanda è fornito dalla regolamentazione della sosta.



Il primo passo da attuare nelle zone dove si registra particolare insofferenza, riguarda:

- ✓ una migliore e più semplice articolazione dei posti regolamentati a pagamento o a disco orario (eliminando ad esempio la fascia generalmente bioraria fra le 12.30 e le 14.30 non soggetta a regolamentazione). Tale gratuità, ad esempio, incentiva, potenzialmente, le sosta di media-lunga durata riducendo la disponibilità di sosta.

- ✓ in assenza di regolamentazione degli spazi di sosta attraverso l'istituzione di posti a disco orario (30 / 60 minuti) in prossimità di particolari attrattori (negozi, scuole, uffici pubblici, banche) al fine di garantire un'adeguata rotazione e disponibilità di posti auto. In linea generale l'intervallo di regolamentazione è da attuarsi nei giorni feriali dalle 9 alle 19 (se esteso all'intera giornata) o dalla 7 alle 14 (in prossimità di funzioni per le quali la maggior richiesta di sosta si registra nella fascia mattutina) o in funzione delle attività presenti.

Le misure essenziali per una efficace politica della sosta e per disincentivare il traffico parassitario consistono in:

- ✓ migliorare la campagna di informazione su regolamentazione e localizzazione dei parcheggi, esterni agli ambiti a particolare attrattività (segnaletica di indirizzo, manifesti, depliant da distribuire alla fermata del trasporto pubblico, nei negozi e negli uffici pubblici, articoli sulla stampa locale) per informare l'utenza, anche quella proveniente da fuori Meda o non sistematica.

La campagna d'informazione, oltre a fornire la localizzazione dei parcheggi, dovrà comunicare la loro regolamentazione e la viabilità idonea al loro raggiungimento, al fine di ridurre l'afflusso veicolare ed incremen-

tare l'afflusso pedonale, con evidenti benefici per le attività commerciali presenti e per la vivibilità del comune;

- ✓ migliorare per la componente debole (pedoni e cicli) l'accessibilità e la percorribilità delle strade locali all'interno delle isole ambientali al fine di favorire/incentivare l'uso della bicicletta.

Successivamente o parallelamente a tale provvedimento, nel caso in cui i risultati ottenuti/attesi risultino insoddisfacenti, può essere ampliata l'estensione dell'istituzione di posti auto a pagamento.

La scelta della sosta a pagamento, disincentiva ulteriormente l'utente a parcheggiare o a raggiungere in macchina la propria destinazione e favorisce per le soste prolungate (superiori alle tre ore) l'utilizzo di parcheggi meno utilizzati e localizzati ad una distanza pedonale accettabile (300 metri).

L'istituzione della sosta a pagamento è opportuno sia preceduta da un'analisi gestionale che raffronti le spese che dovranno essere sostenute (sia per attrezzare gli spazi di sosta che per effettuare i relativi controlli) e l'ammontare dei proventi attesi, in modo da definire un numero congruo di spazi di sosta che garantiscano la sostenibilità economica dell'intervento.

La politica tariffaria deve rispondere ad una duplice esigenza: da un lato favorire la sosta in

alcune zone e limitarla in altre, dall'altro semplificare le modalità di pagamento per ridurre le difficoltà all'utenza e rendere meno oneroso il controllo e la gestione.

Nei contesti più congestionati e più a rischio dal punto di vista ambientale, la politica della sosta deve essere gradatamente più restrittiva (minori spazi, tariffe sempre più elevate), accompagnata da interventi di pedonalizzazione di zone, di riqualificazione urbana, di incentivo alla mobilità non motorizzata e di potenziamento del trasporto pubblico.

Periodicamente le tariffe devono essere soggette ad una revisione sulla base del tasso di occupazione di ogni parcheggio a pagamento.

Anche se i parcheggi in carreggiata e in superficie hanno costi gestionali inferiori, nell'ambito del coordinamento tariffario dei parcheggi, è importante prevedere per la sosta in carreggiata tariffe superiori rispetto a quelle in struttura, in modo da invogliare l'utente ad utilizzare questi ultimi, con ripercussioni positive per l'ambiente. Infatti, a parità di tariffa, l'utente sceglie il parcheggio in strada e come ultima alternativa quello in struttura. Così come è auspicabile che in superficie in adiacenza ad attività commerciali o alle funzioni la sosta a pagamento sia di tipo incrementale con tariffe modeste per la prima ora di sosta (ad esempio 0.20€/h) rispetto alle ore successive al fine di favorire la rotazione e la sosta breve disincentivando quella di lunga durata.

L'utenza che ha come destinazione specifici ambiti ad alta attrattività e che richiede soste prolungate (più di 2 ore) deve essere indirizzata all'utilizzo di parcheggi in struttura o più esterni, entro una distanza di circa 300 metri.

Il valore di 300 m assunto come limite, fa riferimento alla definizione di accessibilità fornita dall'Agenzia Ambientale Europea e dall'ISTAT: la distanza che può essere coperta in un quarto d'ora di cammino. Si può ragionevolmente assumere che ciò corrisponda a circa 500 m a piedi, che equivalgono a 300 m in linea d'aria.

Nella regolamentazione della sosta il Codice della Strada art. 7 impone che, a fronte di un determinato numero di posti auto regolamentati (a disco orario o a pagamento), sia presente nelle immediate vicinanze un'uguale offerta di posti auto privi di regolamentazione. Tale prescrizione non è richiesta all'interno delle Aree Pedonali, delle Zone a Traffico Limitato (ZTL) e delle Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica (art. 7 comma 8 CdS). Quindi, l'offerta di sosta a pagamento deve essere inferiore o al massimo pari all'offerta di sosta libera: in caso contrario è necessario istituire una Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica.

Provvedimenti ad hoc devono essere invece presi nelle aree adiacenti ad importanti poli attrattori (fermate del trasporto pubblico su ferro, centri di vita dei quartieri della città, ecc).

Nel caso delle fermate del trasporto pubblico, infatti la domanda di sosta è diversificata, sia nella durata che nella tipologia:

- ✓ per l'intera giornata, da parte dei fruitori del servizio su ferro;
- ✓ di breve durata, per coloro che si recano in stazione per accompagnare o prendere un amico/parente.

Ne deriva quindi la necessità di:

- ✓ regolamentare a pagamento la sosta in superficie nelle aree residenziali adiacenti le stazioni ferroviarie (soprattutto se in presenza di strutture a parcheggio a pagamento), al fine di garantire ai residenti (muniti di contrassegno) un'offerta di posti auto, fornendo loro la possibilità di sostare gratuitamente o con abbonamento negli stalli a pagamento;
- ✓ istituire, per alcuni posti auto in superficie in prossimità degli accessi pedonali alle fermate del trasporto pubblico su ferro, la gratuità della sosta o una tariffa di modesta entità (0,10€) per i primi 30/60 minuti, per agevolare la sosta di breve durata.

In linea generale, su tutte le strade in ambito urbano del territorio comunale il Piano prevede che vengano delimitati i posti auto, ovunque la sosta sia ammissibile e, negli altri casi, venga istituito il divieto di sosta.

L'istituzione dei divieti di sosta permetterà di migliorare la visibilità e la sicurezza alle intersezioni e nei punti critici della rete comunale.

Nelle aree adiacenti ad importanti poli attrattori (centri di vita dei quartieri della città, negozi, scuole, uffici pubblici, banche) potranno

analogamente essere individuati posti auto regolamentati a disco orario o a pagamento, al fine di garantire un'adeguata rotazione.

L'istituzione della sosta a pagamento deve essere inoltre accompagnata da una serie di provvedimenti estesi alle aree adiacenti e all'intero territorio comunale al fine di orientare e informare l'utente, in quanto, senza una chiara segnaletica d'indirizzo (relativa alla localizzazione dei parcheggi) ed una regolamentazione efficace, l'automobilista cercherà di avvicinarsi con l'auto il più possibile alla propria destinazione, privilegiando gli spazi liberi senza limitazione d'orario. Tale comportamento crea notevoli disagi ai residenti e alle attività commerciali se la sosta si protrae per l'intera giornata e induce flussi veicolari parassitari alla ricerca di stalli di sosta libera.

Il controllo del rispetto delle regole

Attuata la politica della sosta, predisposta la segnaletica opportuna e informata l'utenza (residenti e non) il passo successivo riguarda i provvedimenti relativi alla gestione.

I provvedimenti di regolamentazione della sosta, affinché forniscano i risultati attesi, devono essere accompagnati da un controllo sistematico del rispetto delle regole. La mancanza del controllo vanifica i provvedimenti attuati, induce gli utenti a cercare un posto (anche se irregolare) il più vicino possibile alla propria destinazione.

I proventi dei parcheggi a pagamento dovranno essere utilizzati per la costruzione, il miglioramento e la gestione di altri parcheggi e le somme eventualmente eccedenti per interventi atti a migliorare la mobilità urbana (art.7 comma 7 CdS).



A soluzione delle problematiche emerse nella fase analitica in merito alle criticità per la mobilità dei pedoni, per l'assenza o l'esigua dimensione dei marciapiedi e per un fabbisogno di sosta dei residenti, il Piano prevede, attraverso la classificazione funzionale delle strade (tavole 8), una gerarchizzazione della viabilità, l'individuazione di isole ambientali, zone 30 e, soprattutto negli ambiti prettamente

residenziali, l'istituzione di sensi unici, che a fronte di un breve allungamento dei percorsi veicolari, permetta il recupero di spazi stradali per la realizzazione di marciapiedi e di stalli per la sosta.

In particolari situazioni (in presenza di limitate sezioni stradali e con domanda di sosta in carreggiata da parte dei residenti soprattutto nelle ore notturne) è possibile realizzare una fascia ad uso promiscuo riservata ai pedoni durante il giorno (foto a fianco), e ammettendo la sosta durante la notte (ad esempio dalle 19.00 alle 8.00).

Evidenziate le linee di condotta generale, con riferimento al caso specifico della città di Meda e alle criticità emerse nella fase analitica (conflittualità fra domanda di sosta dei residenti e dei fruitori dei servizi presenti in città, frammentazione all'interno di una medesima area di sosta di diverse tipologie di regolamentazione, controllo sistematico del rispetto delle regole, ecc.), è auspicabile:

- ✓ un'armonizzazione dei periodi temporali di regolamentazione degli spazi regolamentati;
- ✓ una valutazione sull'estensione dell'intervallo tempo di regolamentazione;
- ✓ la regolamentazione anche della fascia bioraria compresa fra le 12.30 e le 14.30;
- ✓ una valutazione/diversificazione dell'entità della tariffa in funzione della durata della sosta, della tipologia di parcheggio, della localizzazione degli spazi di sosta;

demandando comunque alla redazione di un Piano Particolareggiato della Sosta che, supportato da specifiche indagini relative alla tasso di occupazione e alla rotazione, individui più puntualmente i correttivi necessari finalizzati ad ottimizzare e a risolvere le criticità esistenti.

Per quanto riguarda l'istituzione di "parcheggi rosa" (in spazi più prossimi alle attività o più appetibili) sono sconsigliati in presenza di ridotti spazi di sosta ed alti tassi d'occupazione, sono inoltre difficilmente controllabili e la segnaletica verticale può semplicemente sensibilizzare l'utente.

Infine, come accennato nella fase analitica, il CdS (Codice della Strada) prevede, per la viabilità urbana principale (strade di quartiere tavole 8) l'impossibilità di realizzare/mantenere posti auto in sede stradale. Infatti sulle strade di quartiere la sosta è ammessa in aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata (art.2 comma 3e CdS), l'applicazione di questa norma, per gli assi stradali esistenti viene richiesta in occasione di interventi di riqualificazione.

12 INDIRIZZI DI RIQUALIFICA DEL TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA

Con riferimento al servizio di trasporto pubblico attuale, l'immagine in basso mostra gli ambiti di accessibilità dalle fermate, considerando, due soglie d'ambito: rispettivamente un raggio pari a 150 m e 300 m. Dall'immagine emerge che l'attuale distribuzione sul territorio del servizio di trasporto pubblico serve adeguatamente solo

alcuni ambiti della città.

Risulta infatti non adeguatamente servito il comparto ovest e nord-est della città (vie Libertà, delle Cave, Seveso, Milano, Vignazzola, Trieste, ecc.) sia le zone residenziali che quelle produttive.

Emerge quindi la necessità di un miglioramento

del servizio e l'estensione ai quartieri oggi poco serviti, in prima fase con l'istituzione di fermate aggiuntive (a parità di percorso) e in seconda fase, attraverso una riorganizzazione dei percorsi e la partecipazione delle aziende presenti sul territorio.

Gli interventi, proposti dal Piano, con l'istituzione di sensi unici di marcia e delle Zone 30-isole ambientali richiedono una lieve variazione del percorso delle linee lungo l'asse di via Cialdini (il ritorno dal plesso scolastico potrebbe esse-

re effettuato utilizzando via Rho) e una rivisitazione del percorso urbano di collegamento fra i mercati.

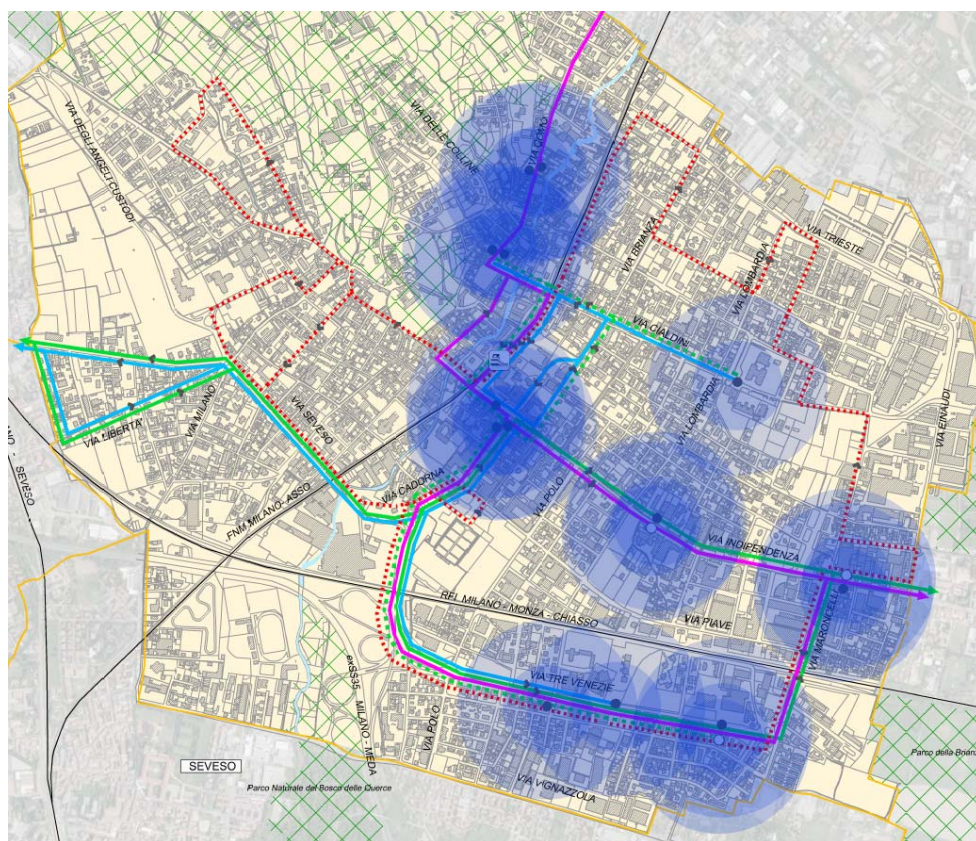
Da una prima analisi, tali modifiche non dovrebbero comportare comunque una variazione sostanziale dei bus chilometri percorsi.

Emerge inoltre la necessità, in corrispondenza delle fermate del trasporto pubblico, in presenza di percorsi ciclabili e/o ciclopeditoni, di garantire la continuità del percorso e contestualmente la sicurezza dei fruitori del trasporto pubblico, individuando sul marciapiede in corrispondenza delle fermate una fascia esclusivamente pedonale.



esempi di messa in sicurezza fermata bus in presenza di una pista ciclabile

La riorganizzazione del servizio è comunque demandata al programma triennale dei servizi.



13 LA MOBILITA' DOLCE: PEDONI E CICLISTI

Con la realizzazione progressiva delle isole ambientali e con gli interventi di fluidificazione e moderazione del traffico su tutta la maglia stradale di Meda, ci si propone di raggiungere una forte compatibilità fra tutte le componenti di traffico.



esempio di attraversamento pedonale protetto

Pedoni e cicli devono poter circolare in sicurezza in tutta la città. Al di fuori delle isole ambientali la componente più debole, i pedoni, deve essere protetta con marciapiedi, dove non sia permesso alle auto parcheggiare.

Gli attraversamenti pedonali devono essere ben segnalati e collocati.

Di norma, la circolazione delle vetture sulla sede stradale deve avere caratteristiche tali da permettere in sicurezza anche quella delle biciclette.

Se i volumi di traffico e le velocità sono elevati, è necessario separare le biciclette dagli altri veicoli, riducendo le possibilità di conflitto, con la realizzazione di piste o corsie ciclabili.



esempio di pista ciclabile su corsia in carreggiata

La normativa relativa alle piste ciclabili (Codice della Strada e DM 557/99) è molto rigida e "massimalista", per cui la loro realizzazione su strade esistenti e all'interno di un tessuto urbano è obiettivamente molto difficile e solitamente comporta una serie di problemi difficilmente risolvibili: problemi geometrici (limitata sezione stradale), rinuncia a spazi per la sosta, presenza di numerosi intersezioni e passi carrai.

Si ritiene quindi che in ambito urbano, sulle strade locali interzonali e locali, sia più opportuno puntare soprattutto sulla complessiva moderazione del traffico, in particolare:

- ✓ mettendo in sicurezza intersezioni e attraversamenti;
- ✓ riducendo la sezione della carreggiata e di conseguenza la velocità delle auto, per ampliare i marciapiedi, che eventualmente possono divenire, con specifica segnaletica verticale ciclopeditoni.

Il riferimento nella progettazione delle piste ciclabili è il DM 557/99: "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili". Ecco in breve le caratteristiche principali richieste per una pista ciclabile:

- ✓ larghezza **minima** 1,50 m se mono-direzionale, 2,50 m se bidirezionale;
- ✓ in sede propria separata da opportuno spartitraffico avente larghezza minima 0,50 m;
- ✓ su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, a senso unico di marcia, concorde con quello della corsia contigua destinata ai veicoli a motore e ubicata in destra, qualora l'elemento di separazione sia costituito da striscia di delimitazione (art. 140 CdS) o da delimitatori di corsia;
- ✓ su corsia riservata, ricavata dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza del marciapiede ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale.

In linea generale, per abbreviare i percorsi dei ciclisti, le piste contromano si realizzano:

- ✓ in carreggiata, separate dal flusso veicolare con uno spartitraffico;
- ✓ su corsia delimitata con segnaletica orizzontale sui marciapiedi [larghezza marciapiede **almeno 3m** (1,50+1,50) se pista monodirezionale, **almeno 4m** (2,50+1,50) se bidirezionale].



esempio di attraversamento ciclo-pedonale rialzato

Per quanto riguarda gli attraversamenti ciclabili, **Il codice della strada, art. 146 del regolamento**, prescrive che:

- ✓ devono essere previsti solo per garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione;
- ✓ sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue di larghezza di 50 cm, con segmenti ed intervalli lunghi 50 cm; la distanza minima tra i bordi interni delle due strisce trasversali è di 1 m per gli attraversamenti a senso unico e di 2 m per quelli a doppio senso;
- ✓ in caso di attraversamento ciclabile contiguo a quello pedonale è sufficiente evidenziare con la striscia discontinua solo la parte non adiacente l'attraversamento pedonale;

- ✓ sulle strade ove è consentita la sosta, per migliorare la visibilità, da parte dei conducenti, nei confronti dei ciclisti che si accingono ad impegnare la carreggiata, gli attraversamenti ciclabili possono essere preceduti, nel verso di marcia dei veicoli, da una striscia gialla a zig zag di lunghezza commisurata alla distanza di visibilità (su tale striscia è vietata la sosta);
- ✓ In corrispondenza degli attraversamenti ciclabili e pedonali, i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza rispettivamente ai ciclisti e ai pedoni che hanno iniziato l'attraversamento (art. 40 Codice della Strada).

Per quanto riguarda, invece, gli attraversamenti pedonali **il codice della strada art.145 del regolamento** prescrive che:

- ✓ gli attraversamenti pedonali sono evidenziati sulla carreggiata mediante zebrastrisce con strisce bianche parallele alla direzione di marcia dei veicoli, di lunghezza non inferiore a 2,50 m sulle strade urbane locali e di quartiere, e a 4 m sulle altre strade; la larghezza delle strisce e degli intervalli è di 50 cm;
- ✓ in presenza del segnale, fermarsi e dare la precedenza, l'attraversamento pedonale, deve essere tracciato a monte della linea di arresto, lasciando uno spazio libero di almeno 5 m.

Per migliorare la visibilità e la sicurezza degli attraversamenti pedonali e ciclabili è possibile colorare (ad esempio di rosso) l'asfalto sottostante l'attraversamento, oppure sopraelevare ad altezza marciapiede l'intero attraversamento. In questo caso è opportuno che gli attraver-

samenti pedonali siano pari almeno a 4 m di larghezza.

I dissuasori di velocità devono essere usati solo dove necessario e sono sostituibili con altri metodi di moderazione (diversa colorazione degli spazi della carreggiata stradale, intersezioni rialzate, ecc.).



esempio di attraversamento pedonale rialzato

Il Piano individua quegli interventi di ricucitura della maglia ciclabile esistente (tavola 10) e come interventi a protezione della mobilità ciclistica e a completamento della rete esistente, oltre all'istituzione delle isole ambientali, anticipando alcuni contenuti di uno specifico Piano di Settore della mobilità ciclabile, propone:

- ✓ la progressiva attuazione di interventi volti alla ricucitura dei percorsi esistenti, al collegamento fra le principali funzioni presenti in città e le residenze e con i comuni contermini:

- nel centro storico, all'interno dell'isola ambientale;
- lungo gli assi nord-sud delle vie Brianza, Pace, Cadorna, Libertà, ecc.;
- lungo gli assi est-ovest delle vie Indipendenza, Cialdini, Trieste, Tre Venezie, Vignazzola, ecc.;
- ✓ la progressiva attuazione delle isole ambientali, che consentirà la mobilità in sicurezza delle componenti deboli;
- ✓ la progressiva realizzazione di strade a precedenza pedonale e degli ambiti pedonali, che consentiranno una maggior mobilità in sicurezza delle componenti deboli;
- ✓ l'individuazione (mediante apposita segnaletica stradale) all'interno delle isole ambientali di percorsi ciclabili, in promiscuo con il traffico veicolare, dei principali itinerari di connessione fra le residenze, i servizi (scuole, aree verdi, uffici, ecc.);
- ✓ la realizzazione di piste ciclo-pedonali separate dal traffico veicolare sugli assi stradali esterni alle isole ambientali, su quelli definiti di quartiere dalla classificazione funzionale (cfr. tavole 7 e 8) ed in presenza di ampie sezioni stradali, in particolare lungo le vie Indipendenza, Cialdini, Trieste, Brianza, Cadorna, Tre Venezie, Vignazzola, Libertà, ecc.

La tavola 10 mostra in dettaglio la rete dei percorsi ciclabili differenziando i tratti esistenti,

quelli proposti e gli itinerari preferenziali. Questi ultimi sono localizzati:

- ✓ negli ambiti a precedenza pedonale;
- ✓ all'interno delle isole ambientali e nei parchi urbani;
- ✓ in promiscuo con il traffico veicolare all'interno delle zone 30 e/o delle isole ambientali;

e individuati generalmente mediante semplice segnaletica verticale d'indirizzo.



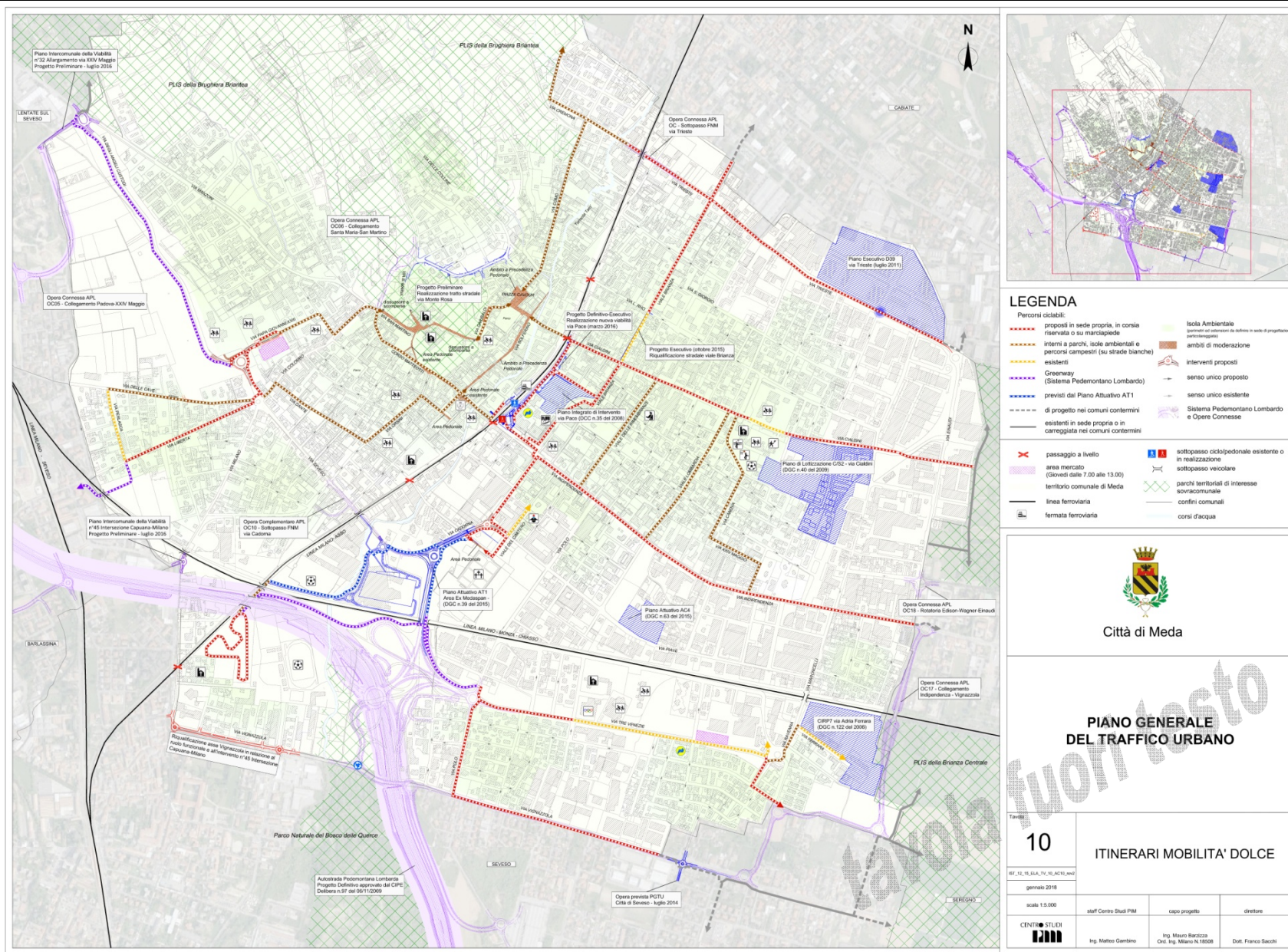
esempio di attraversamento ciclabile-segnaletica di itinerario

Il Piano contempla (cfr. tav. 10) la progressiva realizzazione di circa 19 km di nuovi itinerari ciclabili, di cui circa 9 km sono rappresentati da piste in sede propria (3 km dei quali facenti parte dei percorsi ciclabili connessi alla realizzazione del Sistema Pedemontano Lombardo ed 1 km di quelli del Piano attuativo AT1) e poco più di 6 km da percorsi, nei parchi e in promiscuo con il traffico veicolare nelle isole ambientali.

Rispetto alla dotazione attuale (3 km), il Piano prevede complessivamente una dotazione di piste/percorsi ciclabili e ciclo-pedonali per un'estensione totale prevista di circa 22 km (+630% rispetto alla situazione attuale).

Si segnala inoltre l'importanza di rivitalizzare/potenziare ulteriormente la dotazione di parcheggi per biciclette in prossimità dei poli attrattori (scuole, poste, uffici pubblici, parchi urbani, ecc.).

Per quanto riguarda un sistema di bici pubbliche, simile ad esempio a quello attivo a Milano, esso potrebbe contribuire ad incentivare la mobilità dolce e sostenibile. Va precisato però che tale sistema presenta elevati costi (iniziali e di gestione), che una città come Meda potrebbe difficilmente essere in grado di sostenere interamente se non supportato da altre realtà territoriali o con l'intervento di privati.



14 IL REGOLAMENTO VIARIO

Il Regolamento Viario definisce, con riferimento alla normativa vigente, le caratteristiche geometriche e la disciplina d'uso delle strade e delle altre aree pubbliche impiegate per funzioni a servizio della mobilità sul territorio comunale. Esso fa riferimento alle Direttive del Ministero dei Lavori Pubblici emanate per la redazione, adozione e attuazione dei Piani Urbani del Traffico (Supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n.146 del 24/06/95), nonché alle indicazioni e alle prescrizioni contenute nella normativa vigente:

- ✓ DL 285 30/04/92 e successive modificazioni Codice della strada e Regolamento d'attuazione;
- ✓ DM 05/11/01 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade;
- ✓ DM 19/04/06 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali;
- ✓ DM 577/99 Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili;
- ✓ ecc.

Il Regolamento viario, in quanto ai valori degli standard geometrici previsti, è da considerarsi cogente per le strade di nuova costruzione mentre è da considerarsi come obiettivo da raggiungere per le strade esistenti, laddove

siano presenti vincoli strutturali immediatamente non eliminabili.

Il Regolamento interessa tutte le componenti della mobilità:

- ✓ veicoli a motore privati in movimento e in sosta;
- ✓ trasporto pubblico;
- ✓ biciclette;
- ✓ pedoni.

Il Regolamento si applica all'intera rete delle strade di competenza comunale.



Esempio di mini-rotatoria e porta Isola Ambientale

Il Regolamento Viario viene aggiornato in concomitanza con l'aggiornamento del PGTU (art. 36, comma 5 del CdS), o in tempi inferiori qua-

lora l'Amministrazione Comunale ne ravvisi la necessità.

Nelle pagine successive, in forma sintetica, organizzate in schede, vengono richiamate le principali norme e disposizioni con particolare riferimento a:

- ✓ caratteristiche tecniche, velocità consentite, disciplina della sosta e limitazioni al traffico per la rete extraurbana ed urbana (a titolo informativo, in grigio, vengono riportate anche le prescrizioni per le strade di competenza di altri Enti);
- ✓ fasce di rispetto, sede stradale, confine stradale, centro abitato, ecc.;
- ✓ categorie di traffico ammesse per tipologia di strada;
- ✓ occupazioni temporanee e permanenti;
- ✓ principali elementi e parametri di un'intersezione a rotatoria;
- ✓ caratteristiche degli spazi di sosta;
- ✓ caratteristiche geometriche dei veicoli e raggi minimi di inscrivibilità;
- ✓ parametri e caratteristiche di una pista ciclabile;
- ✓ caratteristiche degli attraversamenti pedonali, ciclabili e ciclo-pedonali.

Per ulteriori dettagli ed approfondimenti si rimanda alla normativa vigente.



CENTRO STUDI Tabella 1: rete viaria extraurbana		A (Autostrade)	B (Principali)	C (Secondarie)	F (locali)
Ente proprietario / gestore		ANAS / Società Autostrade	ANAS / Provincia	ANAS / Provincia / Comune	Provincia / Comune
Caratteristiche tecniche					
sezione (art.2 CdS - DM05/11/01)	almeno 2 corsie per senso di marcia (3,75 m.) con banchina in sinistra (largh. min. 0,70m) e in destra (largh. Min 2,50m) o corsia d'emergenza (largh.3m.)	almeno 2 corsie per senso di marcia (3,75 m.) con banchine (largh. min. 0,50m. se in sinistra, 1,75m. se a destra)	1 corsia per senso di marcia (3,75 - 3,50 m.) con banchina in destra (largh. min. 1,50 - 1,25 m.)	1 corsia per senso di marcia (3,50 - 3,25 m.) con banchina in destra (largh. min. 1,00 m.)	
spartitraffico (art.2 CdS - DM05/11/01)	larghezza minima 2,50m. se in ambito extraurbano, 1,8m. se in ambito urbano	larghezza minima 2,50m		non necessario	no
accessi (art. 22 CdS - art.45 Reg.)	non consentiti accessi privati	coordinati in un numero limitato di immissioni dotate di corsie di accelerazione e di decelerazione ed a una distanza non inferiore a 1000 m. tra loro		consentiti quelli esistenti; in caso di nuove realizzazioni distanza minima 300 m. tra 2 accessi (la distanza può essere ridotta fino ad un minimo di 100m. In situazioni di comprovata necessità, di particolare densità insediativa e in zone edificabili.)	
Intersezioni: (art.2 NCdS - DM 05/11/01 - DM 1904/06)					
con strade di pari livello	svincoli a 2 livelli			rotatoria, canalizzate o semaforizzate	regolamentale anche solamente da segnaletica orizzontale e verticale
con strade di livello immediatamente inferiore				anche semplicemente regolamentale da segnaletica	
Sosta (art.2 NCdS - DM 05/11/01)	ammessa in spazi separati con immissioni ed uscite concentrate, dotate di corsie di accelerazione e di decelerazione	ammessa in spazi separati con immissioni ed uscite concentrate o in piazzole di sosta, dotate di corsie di accelerazione e di decelerazione		ammessa in piazzole di sosta	ammessa in piazzole di sosta
Limitazione alla circolazione di particolari mezzi (art.175 CdS - DM 05/11/01)	pedoni, velocipedi, ciclomotori, mezzi agricoli			no, salvo divieti specifici	
Fasce di rispetto: (art. 16 CdS - art.26 Reg.)					
Costruzioni e ricostruzioni: in generale	60 m.	40 m.	30 m.	20 m., (10 m per le strade vicinali)	
in zone di PRG/PGT edificabili	30 m.	20 m.	10 m.	come da PRG/PGT	
Recinzioni in muratura	5 m.	5 m.	3 m.	3 m.	
Siepi o recinzioni: se di altezza < 1 :	1m (3m. se la recinzione è su cordoli di altezza >30cm)			1m (3m. se la recinzione è su cordoli di altezza >30cm)	
se di altezza > 1 :	3 m.			3 m.	
Alberature	La distanza dal confine stradale non può essere inferiore alla massima altezza raggiungibile per ciascun tipo di essenza a completamento del ciclo vegetativo e comunque non inferiore a 6m.			La distanza dal confine stradale non può essere inferiore alla massima altezza raggiungibile per ciascun tipo di essenza a completamento del ciclo vegetativo e comunque non inferiore a 6m.	
Limiti di velocità (art. 6-142 CdS)	130 km/h	110 km/h	90 km/h (limitazioni in funzione delle caratteristiche geometriche)		
Fermata dei mezzi pubblici (art.157 CdS e art.352 Regolamento- DM05/11/01)	fermate ammesse in spazi separati dalla carreggiata con immissione ed uscita apposite, dotate di corsie di accelerazione e di decelerazione			Fermate organizzate in apposite aree al fianco della carreggiata. Lunghezza minima 12 m con raccordi di 30 m. - Profondità 3 m. Se in prossimità delle intersezioni generalmente sono posizionate dopo l'incrocio ad una distanza maggiore di 20m., sono invece anticipate (almeno 10m.) nel caso di intralcio alla circolazione.	
Piste ciclabili (CdS e DM 557/99)	non ammesse	non ammesse	In sede propria separata da spartitraffico. Largh. min: 1,50 m. a senso unico - 2,50 a doppio senso	In sede propria separata da spartitraffico / su corsia riservata in carreggiata in destra a senso unico concorde con quello veicolare Largh. min: 1,50 m. a senso unico - 2,50 a doppio senso	
Funzioni ammissibili lungo le sedi stradali o le pertinenze delle sedi stradali					
Edicole Chioschi e altre installazioni (art. 20 CdS - art. 60 Reg.)	in spazi esterni alla carreggiata in apposite aree attrezzate con immissione ed uscita apposite, dotate di corsie di accelerazione e di decelerazione			al di fuori delle fasce di rispetto previste per le recinzioni	
Cassonetti per la raccolta dei rifiuti (art. 25 CdS - art. 68 Reg.)				Possono essere collocati fuori dalla carreggiata in modo da non creare pericolo o intralcio alla circolazione, se dotati di adeguata pannellatura segnaletica	

CENTRO STUDI RM		D (Scorrimento)		E (Interquartiere / Quartiere)		E / F (Locali Interzonali)		F (Locali)	
Tabella 2: rete viaria urbana		esistenti		di nuova realizzazione		esistenti		di nuova realizzazione	
Caratteristiche tecniche - DM 05/11/01 - DM 19/04/06									
sezione	almeno 2 corsie per senso di marcia (almeno 3,25 m - 3,50 se percorsa da mezzi pubblici) con banchine (largh. min. 0,50m. se in sinistra, 1m. se a destra)		almeno 1 corsia per senso di marcia		1 corsia per senso di marcia		1 corsia per senso di marcia		
			3 m - 3,50 se percorsa da mezzi pubblici / nel caso di strada a senso unico la larghezza complessiva (carreggiata+banchine) deve essere almeno 5,50m.		3 m - 3,50 se percorsa da mezzi pubblici / nel caso di strada a senso unico la larghezza complessiva (carreggiata+banchine) deve essere almeno 5,50m.		almeno 2,75 m. / nel caso di strada a senso unico la larghezza complessiva (carreggiata +banchine) deve essere almeno 5,50m.		
spartitraffico	larghezza minima 1,80m.		opportuno dove possibile nelle strade di interquartiere		non necessario		non necessario		
accessi (art. 22 CdS - art. 46 Reg.)	ammessi se coordinati a 100 m. dall'intersezione o tra due innesti successivi		distanti almeno 12 m. dalle intersezioni e visibile da una distanza pari allo spazio di frenata		distanti almeno 12 m. dalle intersezioni e visibile da una distanza pari allo spazio di frenata		distanti almeno 12 m. dalle intersezioni e visibile da una distanza pari allo spazio di frenata		
intersezioni con strade di pari livello	svincoli a due livelli, o a raso semaforizzate e a rotatoria		semaforizzate, canalizzate o a rotatoria		semaforizzate, canalizzate o a rotatoria se necessario		regolate anche con semplice segnaletica orizzontale e verticale		
Intersezioni con strade di livello immediatamente inferiore	semaforizzate e a rotatoria		anche regolamentate con segnaletica orizzontale e verticale		regolamentate con segnaletica orizzontale e verticale				
Sosta (art.2 e 157 CdS e Direttive PUT art.36 DL 30/04/92 n.205 CdS)	In via transitoria è consentita anche su spazi esterni alla carreggiata stradale purché distinti dalle corsie di transito. In caso di ristrutturazione della sede stradale le aree per la sosta vanno regolamentate con apposite corsie di manovra	E' consentita solo in aree attrezzate con apposite corsie di manovra esterne alla carreggiata	In via transitoria è consentita anche su spazi esterni alla carreggiata stradale purché distinti dalle corsie di transito. In caso di ristrutturazione della sede stradale le aree per la sosta vanno regolamentate con apposite corsie di manovra	E' consentita solo in aree attrezzate con apposite corsie di manovra esterne alla carreggiata	E' consentita in spazi delimitati sulla sede stradale. Se la strada è a senso unico la sosta è consentita su entrambi i lati				
Limitazione alla circolazione di particolari mezzi DM 05/11/01	pedoni, velocipiedi, mezzi agricoli		no		no		mezzi per il trasporto pubblico collettivo, autotreni, autoarticolati		
Fasce di rispetto: (art.18 CdS-art.28 Regolamento)									
Costruzioni e ricostruzioni	20m.		Come da PRG/PGT (in assenza 20 m)		come da PRG/PGT (in assenza 10m)		come da PRG/PGT (in assenza 10m)		
Recinzioni in muratura	2m.		Come da PRG/PGT (in assenza 20 m)		come da PRG/PGT (in assenza 10m)		come da PRG/PGT (in assenza 10m)		
Piazzole di fermata dei mezzi pubblici art.157 CdS - art. 352 Reg.	Se in prossimità delle intersezioni generalmente sono posizionate dopo l'incrocio ad una distanza maggiore di 20m., sono anticipate (almeno 10m.) nel caso in cui i bus generino intralcio alla circolazione				In carreggiata delimitata con strisce (art.40 NCdS e art.151 Regolamento)		-		
Limiti di velocità (art. 7-142 CdS)	70 km/h		50 km/h		50 km/h in generale				
	limitazioni in funzione delle caratteristiche geometriche		limitazioni in funzione delle caratteristiche geometriche		30 km/h in zone con particolare transito di pedoni e all'interno delle ZTR				
Piste ciclabili (CdS e DM 557/99)	In sede propria esterna alla carreggiata stradale		Devono essere opportunamente delimitate (art. 140 Regolamento CdS). Larghezza minima: 1,50 m. se a senso unico - 2,50 se a doppio senso. In sede propria separata da spartitraffico / su corsia riservata in carreggiata in destra a senso unico concorde con quello veicolare / su corsia riservata ricavata dal marciapiede						
Marciapiedi - DM 05/11/01	minimo 1,50 m.		minimo 1,50 m.		minimo 1,50 m.		minimo 1,50 m.		
Attraversamenti (art.40 CdS-art.145/146 Regolamento)									
Pedonali	Delimitati con strisce lunghe 4 m e larghe 50 cm		Delimitati con strisce lunghe 4 m e larghe 50 cm (sulle strade interquartiere). Delimitati con strisce lunghe almeno 2,50 m e larghe 50 cm						
Ciclabili	Delimitati da due strisce bianche discontinue di larghezza 50 cm con segmenti ed intervalli lunghi 50 cm, distanziate di almeno 1 m (a senso unico) e 2 m (a doppio senso) se contigue a quello pedonale è sufficiente evidenziare con la striscia discontinua solo la parte non adiacente all'attraversamento pedonale								
Funzioni ammissibili lungo le sedi stradali o le pertinenze delle sedi stradali									
Edicole Chioschi e altre installazioni (art. 20 CdS)	Consentiti sui marciapiedi purché rimanga libera una zona per la circolazione dei pedoni larga almeno 2 m. le occupazioni comunque non possono ricadere all'interno dei triangoli di visibilità delle intersezioni. Ai fini dell'ammissibilità, va verificata la disponibilità di spazi regolamentari per la sosta, onde evitare interferenze con la circolazione. Per le occupazioni esistenti è sufficiente garantire una zona adeguata per la circolazione dei pedoni e delle persone con limitata capacità motoria								
Cassonetti per la raccolta dei rifiuti (art. 25 CdS - art. 68 Reg.)	Possono essere collocati fuori dalla carreggiata in modo da non creare pericolo o intralcio alla circolazione, se dotati di adeguata pannellatura segnaletica								

**DEFINIZIONI** (Art.3 Codice della Strada)**FASCIA DI RISPETTO**

Striscia di terreno, esterna al confine stradale, sulla quale esistono vincoli alla realizzazione, da parte dei proprietari del terreno, di costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi e simili.

FASCIA DI PERTINENZA

Striscia di terreno compresa tra la carreggiata ed il confine stradale; è parte della proprietà stradale e può essere utilizzata solo per la realizzazione di altre parti della strada.

SEDE STRADALE

Superficie compresa entro i confini stradali; comprende la carreggiata e le fasce di pertinenza.

CONFINE STRADALE

Limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato; in mancanza, il confine è costituito dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, dal piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea.

CENTRO ABITATO

Insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine. Per insieme di edifici si intende un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini e simili, costituito da non meno di 25 fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada.

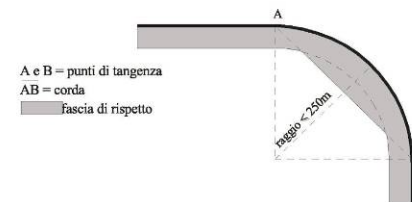
FASCE DI RISPETTO IN RETTILINEO (Artt. 16-18 Codice della Strada; Artt. 26-28 Regolamento)

TIPI DI STRADE	ALL' ESTERNO DEI CENTRI ABITATI (distanze in metri)				ALL' INTERNO DEI CENTRI ABITATI (distanze in metri)	
	COSTRUZIONI E RICOSTRUZIONI		RECINZIONI IN MURATURA	SIEPI O RECINZIONI con altezza	ALBERATURE	
	IN GENERALE	IN ZONE DI P.R.G./P.G.T. EDIFICABILI (distanza minima con piano attuativo già esecutivo)				
A AUTOSTRADA	60	30	5	3	distanza non inferiore alla massima altezza dell'albero adulto e comunque minimo 6 metri	30
B STRADE EXTRAURBANE PRINCIPALI	40	20	5			
C STRADE EXTRAURBANE SECONDARIE	30	10	3			
Fe STRADE EXTRAURBANE LOCALI	20	come da P.R.G./P.G.T.	3			
Fu STRADE VICINALI	10	come da P.R.G./P.G.T.	come da P.R.G./P.G.T.			
D STRADE URBANE DI SCORRIMENTO						20
E STRADE URBANE DI QUARTIERE						20
Fu STRADE URBANE LOCALI						10

FASCE DI RISPETTO NELLE CURVE FUORI DAI CENTRI ABITATI

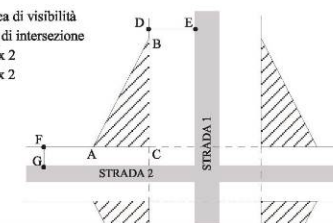
(Art.17 Codice della Strada, Art.27 Regolamento)

- a) Nei tratti di strada con curvatura di raggio superiore a 250 m si osservano le fasce di rispetto per le strade in rettilineo.
- b) Nei tratti di strada con curvatura di raggio inferiore o uguale a 250 m, la fascia di rispetto è delimitata, verso le proprietà latitanti, dalla più esterna tra le seguenti linee:
- la corda congiungente i punti di tangenza;
 - la curva tracciata alla stessa distanza che si avrebbe per le fasce in rettilineo.

**FASCE DI RISPETTO IN CORRISPONDENZA DELLE INTERSEZIONI A RASO DENTRO E FUORI I CENTRI ABITATI** (Artt. 16 e 18 Codice della Strada)

In corrispondenza di intersezioni stradali a raso, alle fasce di rispetto ... deve essere aggiunta l'area di visibilità determinata dal triangolo avente due lati sugli allineamenti delimitanti le fasce di rispetto, la cui lunghezza misurata a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi sia pari al doppio delle distanze stabilite nel regolamento, e il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi.

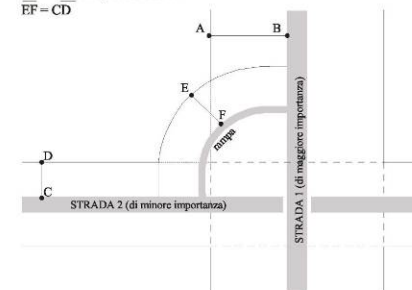
ABC = area di visibilità
C = punto di intersezione
BC = DE x 2
AC = FG x 2

**FASCE DI RISPETTO IN CORRISPONDENZA DI INTERSEZIONI A LIVELLI SFALSAI** (Artt. 16 e 18 Codice della Strada)**FUORI DAI CENTRI ABITATI**

(Art. 16, comma 3 Codice della Strada)

In corrispondenza e all'interno degli svincoli è vietata la costruzione di ogni genere di manufatti in elevazione e le fasce di rispetto da associare alle rampe esterne devono essere quelle relative alla categoria di strada di minore importanza tra quelle che si intersecano.

AB = fascia rispetto strada 1
CD = fascia rispetto strada 2
EF = CD

**ALL'INTERNO DEI CENTRI ABITATI**

(Art. 18, comma 3 Codice della Strada)

In corrispondenza di intersezioni stradali a livelli sfalsati è vietata la costruzione di ogni genere di manufatti in elevazione all'interno dell'area di intersezione che pregiudichino, a giudizio dell'ente proprietario, la funzionalità dell'intersezione stessa e le fasce di rispetto da associare alle rampe esterne devono essere quelle relative alla categoria di strada di minore importanza tra quelle che si intersecano.

Categorie di traffico ammesse per tipologia di strada
Fonte: Decreto n. 6792 - 5 novembre 2001

TIPOLOGIA IL CODICE	AMBITO TERRITORIALE	DENOMINAZIONE	CATEGORIE DI TRAFFICO													
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
A	AUTOSTRADA	PEDONI	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
		VEICOLI A BRACCIA E A TRAZIONE ANIMALE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
	URBANO	VELOCIPEDI	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
		CICLOMOTORI	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
	URBANO	AUTOVETTURE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
		AUTOBUS	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
B	AUTOSTRADA	PEDONI	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
		VEICOLI A BRACCIA E A TRAZIONE ANIMALE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
	URBANO	VELOCIPEDI	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
		CICLOMOTORI	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
	URBANO	AUTOVETTURE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
		AUTOBUS	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
C	AUTOSTRADA	PEDONI	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
		VEICOLI A BRACCIA E A TRAZIONE ANIMALE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
	URBANO	VELOCIPEDI	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
		CICLOMOTORI	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
	URBANO	AUTOVETTURE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
		AUTOBUS	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
D	AUTOSTRADA	PEDONI	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
		VEICOLI A BRACCIA E A TRAZIONE ANIMALE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
	URBANO	VELOCIPEDI	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
		CICLOMOTORI	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
	URBANO	AUTOVETTURE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
		AUTOBUS	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
E	AUTOSTRADA	PEDONI	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
		VEICOLI A BRACCIA E A TRAZIONE ANIMALE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
	URBANO	VELOCIPEDI	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
		CICLOMOTORI	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
	URBANO	AUTOVETTURE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
		AUTOBUS	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
F	AUTOSTRADA	PEDONI	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
		VEICOLI A BRACCIA E A TRAZIONE ANIMALE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
	URBANO	VELOCIPEDI	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
		CICLOMOTORI	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
	URBANO	AUTOVETTURE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○
		AUTOBUS	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	○	○	○

Destino alla carreggiata (in piattaforma)

◆ parzialmente in carreggiata

Non ammessa in piattaforma (3)

◆ in carreggiata

NOTE:

(1) vale se è presente una pista ciclabile.

(2) qualora le categorie 7 e 11 debbano essere ammesse, le dimensioni delle corsie e la geometria dell'asse vanno commisurate con le esigenze dei veicoli appartenenti a tali categorie.

(3) quando è presente una strada di servizio complementare, caso in cui la piattaforma delle due strade (principale e servizio) è unica, la non ammissibilità sulla strada principale è da intendersi limitata alla sola parte di piattaforma che la riguarda.

Occupazioni temporanee e permanenti

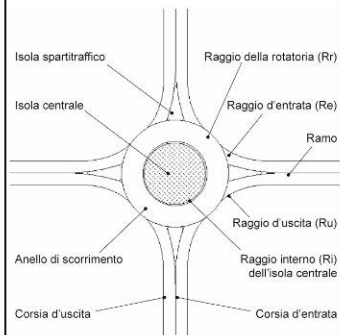
Fonte: Codice della Strada - Regolamento

Occupazioni temporanee (art. 20 - 21 CdS)	
Cantieri	Preventiva autorizzazione dell'autorità competente
Fiere	Tassativamente vietate sulle strade extraurbane e sulle strade urbane di scorrimento, mentre possono avere luogo sulla viabilità urbana secondaria (previa autorizzazione)
Occupazioni permanenti (art. 20 - 21 CdS)	
Ambito extraurbano	Ambito urbano
L'ubicazione di chioschi, edicole od altre installazioni, anche a carattere provvisorio, non è consentita, fuori dei centri abitati, sulle fasce di rispetto previste per le recinzioni dal regolamento.	Consentiti sui marciapiedi purchè rimanga libera una zona per la circolazione dei pedoni larga almeno 2 m. le occupazioni comunque non possono ricadere all'interno dei triangoli di visibilità delle intersezioni. Ai fini della ammissibilità, va verificata la disponibilità di spazi regolamentari per la sosta, onde evitare interferenze con la circolazione. Per le occupazioni esistenti è sufficiente garantire una zona adeguata per la circolazione dei pedoni e delle persone con limitata capacità motoria.
Occupazioni permanenti: Prescrizione per il posizionamento di cartelli pubblicitari (art. 23-24 C.d.S. ed art. 50, 60, 61 Reg)	
Fuori dai centri abitati e fuori dai tratti di strade extraurbane dove vige il limite di velocità di 50 Km/h	Entro i centri abitati ed entro i tratti di strade extraurbane dove vige il limite di velocità di 50 Km/h
3 m. dal limite della carreggiata (scheda)	50 m. lungo le strade urbane di scorrimento e le strade urbane di quartiere, prima dei segnali stradali di pericolo e di prescrizione, degli impianti semaforici e delle intersezioni
100 m. dagli altri cartelli e mezzi pubblicitari	
250 m. prima dei segnali stradali di pericolo e prescrizione	
150 m. dopo i segnali stradali di pericolo e prescrizione	30 m. lungo le strade locali, prima dei segnali di pericolo e prescrizione, degli impianti semaforici e delle intersezioni
150 m. prima dei segnali di indicazione	
100 m. dopo i segnali di indicazione	
100 m. dal punto di tangenza delle curve	25 m. dagli altri cartelli e mezzi pubblicitari, dai segnali di indicazione e dopo i segnali di pericolo e prescrizione, gli impianti semaforici e le intersezioni
250 m. prima delle intersezioni	
100 m. dopo le intersezioni.	
200 m. dagli imbocchi delle gallerie	100 m. dagli imbocchi delle gallerie
È fatto divieto di	
Sulle corsie esterne alle carreggiate, sulle cunette e sulle pertinenze di esercizio delle strade che risultano comprese tra carreggiate contigue	
In corrispondenza delle intersezioni	
Lungo le curve e su tutta l'area compresa tra la curva stessa e la corda tracciata tra i due punti di tangenza	
Sulle scarpate stradali sovrastanti la carreggiata in terreni di qualsiasi natura e pendenze superiori a 45°	
In corrispondenza dei raccordi verticali concavi e convessi segnalati	
Sui ponti e sottoponti non ferroviari	
Sui cavalcavia stradali e le loro rampe	
Sui parapetti stradali, sulle barriere di sicurezza e sugli altri dispositivi laterali di protezione e di segnalamento	



Principali elementi e parametri di una rotatoria

Fonte: Decreto 19 aprile 2006



Tipologie di rotatoria

Rotatorie convenzionali:
con diametro esterno compreso tra 40 e 50 m;

Rotatorie compatte:
con diametro esterno compreso tra 25 e 40 m
(consentite per gli incroci tra strade di tipo C/C - C/F - F/C in ambito extraurbano)

Mini rotatorie:
con diametro esterno compreso tra 14 e 25 m
(consentite per gli incroci tra strade di tipo F/F in ambito extraurbano)

L'isola circolare centrale, in mini rotatorie con diametro esterno tra 25 e 18 m, può essere resa in parte transitabile per le manovre dei veicoli pesanti, mentre lo diventa completamente per quelle tra 18 e 14 m; le rotatorie compatte sono invece caratterizzate da bordure non sormontabili dell'isola centrale.

Elemento modulare	Diametro esterno della rotatoria (m)	Larghezza corsie (m) (***)
Corsie nella corona rotatoria (*), per ingressi ad una corsia	≥ 40	6.00
	Compreso tra 25 e 40	7.00
	Compreso tra 14 e 25	7.00 - 8.00
Corsie nella corona rotatoria (*), per ingressi a più corsie	≥ 40	9.00
	< 40	8.50 - 9.00
Bracci di ingresso (**)		3.50 per una corsia
		6.00 per due corsie
Bracci in uscita (**)	< 25	4.00
	≥ 25	4.50

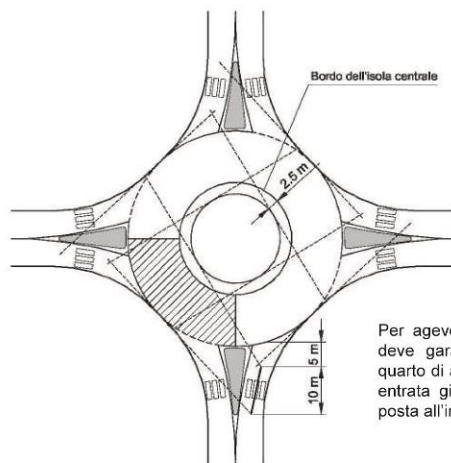
(**) deve essere organizzata sempre su una sola corsia

(***) organizzati al massimo con due corsie

(***) larghezza corsia da commisurare anche in relazione alla tipologia ed entità dei mezzi pesanti

Criteri di visibilità da osservare

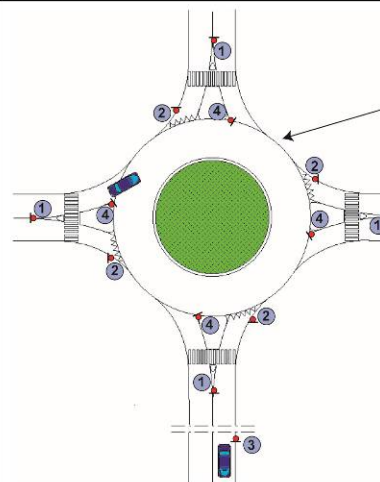
Fonte: Decreto 19 aprile 2006



Per agevolare l'immissione dei veicoli si deve garantire la visione completa del quarto di anello sinistro rispetto al ramo di entrata già a 15 m dalla linea d'arresto posta all'ingresso della rotatoria.

Segnaletica orizzontale e verticale tipo

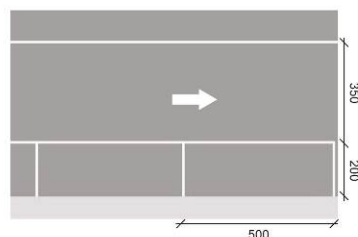
Fonte: Codice della Strada - Regolamento



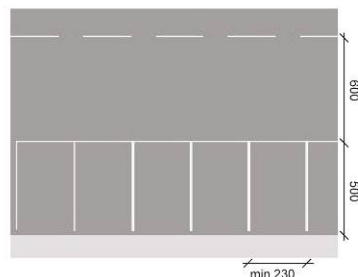
L'anello di circolazione è da considerarsi area di scambio, entro la quale le correnti veicolari devono essere libere di intrecciarsi. Deve, quindi, essere sempre organizzato in un'unica corsia.

- 1 - articoli 122/4, 135/3, 177/6 Reg.
2 - articoli 106/1, 122/6 Reg.
3 - articolo 96/6 Reg.
4 - articoli 122/4, 177/6 Reg.

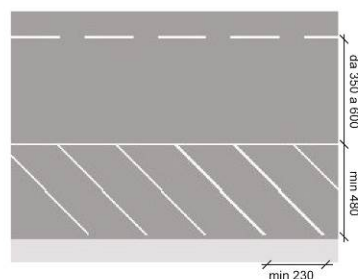
CENTRO STUDI
Elaborato



Parcheggio in linea



Parcheggio a pettine



Parcheggio a spina di pesce (45°)

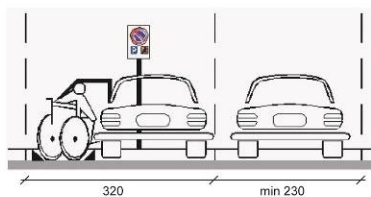
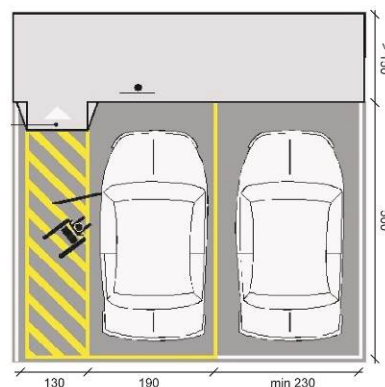
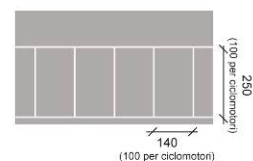
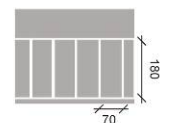


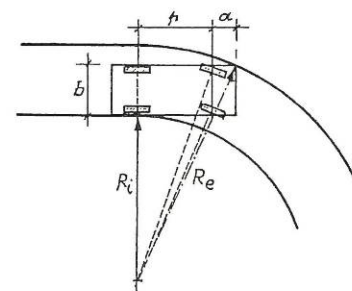
Figura II 445/a Art. 149 degli allegati al regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada (DPR n. 495/1992 come modificato dal DPR n. 610/1996). Stallo di sosta riservato agli invalidi con uno spazio libero laterale. (dimensioni in cm)



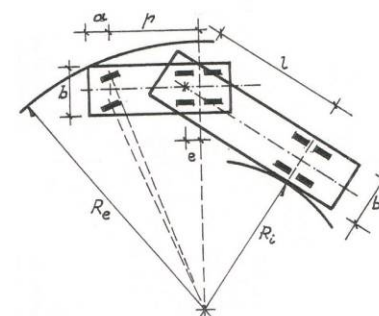
Parcheggio per motociclette



Spazi per le biciclette



Inscrizione in curva di un veicolo



Inscrizione in curva di un autoarticolato

Caratteristiche geometriche dei veicoli

AUTOBUS LUNGO

lunghezza: 12.00 m
larghezza (b): 2.50 m
passo (p): 6.21 m
sbalzo anteriore (a): 2.55 m

AUTOBUS MEDIO

lunghezza: 10.40 m
larghezza (b): 2.26 m
passo (p): 5.10 m
sbalzo anteriore (a): 2.32 m

AUTOARTICOLATO

lunghezza: 16.00 m
larghezza (b): 2.50 m
passo motrice (p): 3.49 m
sbalzo anteriore (a): 1.20 m
distanza ralla-assale
posteriore del rimorchio (l): 8.37 m
distanza ralla-assale
posteriore della motrice (e): 0.50 m

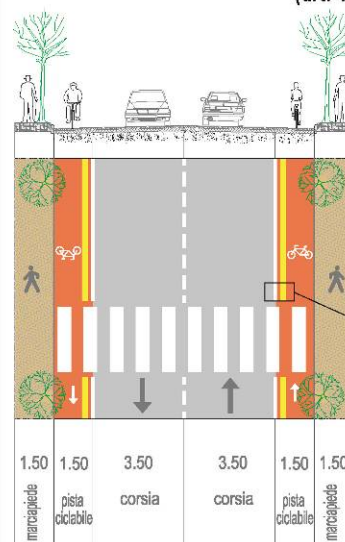
VEICOLI	RAGGI MINIMI DI INSCRIVIBILITÀ	
	larghezza superficie transitabile per senso di marcia	
	4.00 m	7.00 m
AUTOBUS MEDIO lunghezza: 10.40 m	25 m	4 m
AUTOBUS LUNGO lunghezza: 12.00 m	40 m	6 m
AUTOARTICOLATO trattore stradale+rimorchio lunghezza: 16.00 m	50 m	9 m

**Piste ciclabili: caratteristiche tecniche***(art. 7, 8 D.M. 557 del 30/11/1999)***Larghezza minima delle corsie:**

- 1,50 m per ciclabili monodirezionali (comprese le strisce di margine)
- 1,25 m per direzione di marcia per ciclabili bidirezionali (larghezza totale pari a 2,50 m)
- 1,00 m per direzione di marcia solo se per brevi tratti adeguatamente segnalati

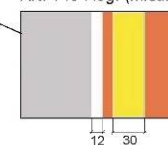
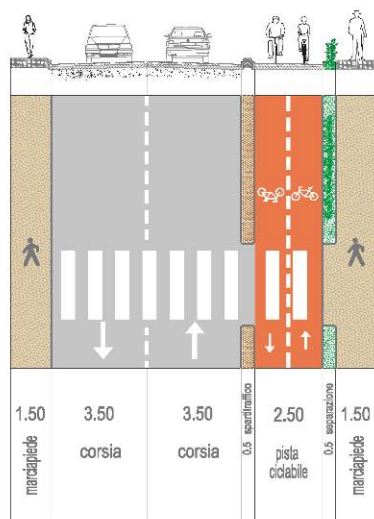
Pendenze e raggi minimi:

- Pendenza longitudinale massima 5%
- Pendenza longitudinale media (valutata su base chilometrica) $\leq 2\%$
- Pendenza trasversale pari al 2% per lo smaltimento delle acque meteoriche
- Raggi planimetrici minimi pari a 5 m (misurati dal ciglio interno della curva), ridotti a 3 m se garantita la distanza di visuale libera

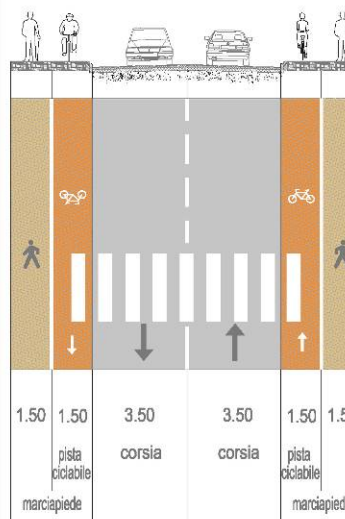
Piste ciclabili su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale*(art. 4, 6, 7, 10 D.M. 557 del 30/11/1999, art. 122 CdS)*

Ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore, sono ubicate di norma in destra rispetto a quest'ultima. L'elemento di separazione è costituito da apposita segnaletica orizzontale (12 cm striscia bianca, 30 cm striscia gialla). È prevista una colorazione della pavimentazione diversa dalle contigue parti di sede stradale.

Art. 140 Reg. (misure in cm)

**Piste ciclabili in sede propria***(art. 4, 6, 7, 10 D.M. 557 del 30/11/1999, art. 122 CdS)*

Ad unico o doppio senso di marcia, sono in sede propria quelle piste ciclabili la cui sede è separata fisicamente da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni attraverso idoneo spartitraffico longitudinale, fisicamente invalicabile, di larghezza minima pari a 0,5 m.

Piste ciclabili su corsia riservata ricavata dal marciapiede*(art. 4, 6, 7, 10 D.M. 557 del 30/11/1999, art. 122 CdS)*

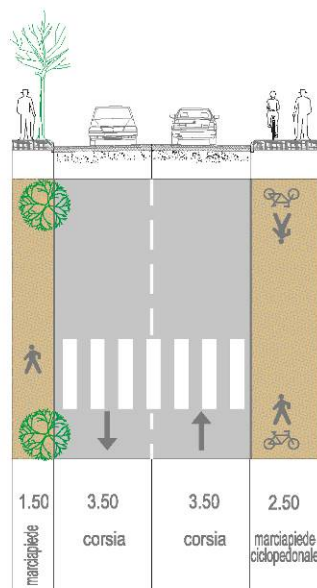
Ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni, sono ubicate sul lato adiacente la carreggiata stradale. È prevista una colorazione della pavimentazione diversa dalle contigue parti di sede stradale.

Larghezza marciapiede:

- almeno 3 m (1,50 + 1,50) se pista monodirezionale
- almeno 4 m (2,50 + 1,50) se pista bidirezionale

Percorsi promiscui pedonali e ciclabili

(art. 4 D.M. 557 del 30/11/1999)

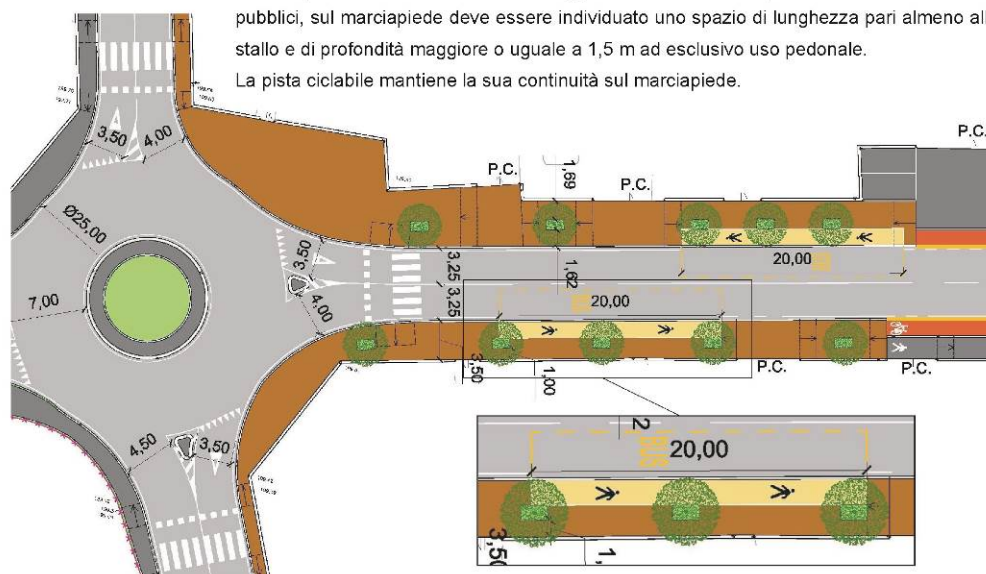


Possono essere realizzati sui marciapiedi qualora questi ultimi non abbiano le dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e qualora siano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili. In tali casi il marciapiede su cui si intende istituire il percorso promiscuo deve avere: larghezza incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili, traffico pedonale ridotto ed assenza di attività attrattrici di traffico pedonale.

Piste ciclabili (su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale o dal marciapiede e percorsi promiscui pedonali e ciclabili) in corrispondenza della fermata del Trasporto Pubblico Locale

In corrispondenza dello stallo in carreggiata che delimita lo spazio di fermata dei mezzi pubblici, sul marciapiede deve essere individuato uno spazio di lunghezza pari almeno allo stallo e di profondità maggiore o uguale a 1,5 m ad esclusivo uso pedonale.

La pista ciclabile mantiene la sua continuità sul marciapiede.



Percorsi promiscui pedonali e veicolari

(art. 4 D.M. 557 del 30/11/1999, art.122 CdS)

Sono ammessi, in ambito urbano, all'interno delle isole ambientali (D.M. 24/06/95), per dare continuità alla rete di itinerari pedonali-ciclabili e favorire la mobilità debole, in particolare quando le sezioni disponibili non consentono la separazione delle diverse componenti della mobilità e quando esiste una forte relazione pedonale-ciclabile fra i fronti edificati in affaccio.

In tali ambiti generalmente tutte le componenti si muovono sul medesimo livello (a quota marciapiede); elementi di arredo consentono di limitare gli spazi e garantire basse velocità ai veicoli a motore.

Segnaletica verticale

L'art 122 Reg. CdS stabilisce che i cartelli di inizio/fine pista ciclabile/percorso ciclopeditoneo devono essere ripetuti dopo ogni interruzione o intersezione.

L'art.146 Reg. CdS stabilisce che l'attraversamento ciclabile è realizzato al fine di garantire la continuità dell'itinerario ciclabile; di conseguenza quest'ultimo non costituisce un'interruzione.



La segnaletica verticale indicante l'attraversamento pedonale e/o ciclabile sulle strade extraurbane ed urbane di scorrimento deve essere preceduto da apposita segnaletica di pericolo con funzione di preavviso.



“Bici contromano”

In linea generale non è ammessa la circolazione di cicli contromano, se la pista ciclabile non è fisicamente separata dalla corrente veicolare.

Per abbreviare i percorsi dei ciclisti, le piste contromano si possono realizzare:

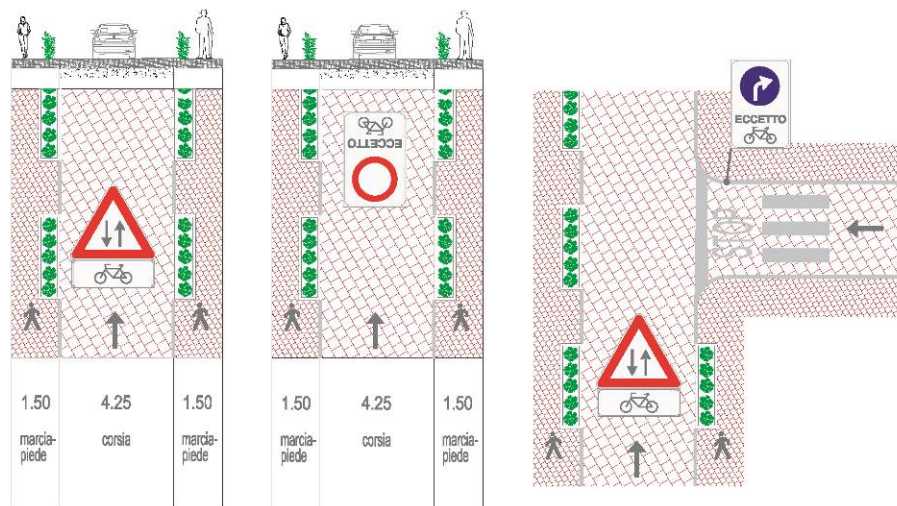
- in carreggiata, separate dal flusso veicolare con uno spartitraffico;
- su corsia delimitata con segnaletica orizzontale sui marciapiedi
[larghezza marciapiede almeno 3 m (1,50 + 1,50) se pista monodirezionale, almeno 4 m (2,50 + 1,50) se bidirezionale]

Protocollo n. 6234 del 21/12/2011 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

In ambito urbano nelle ZTL (Zone a Traffico Limitato), nelle Isole Ambientali / Zone 30, in condizioni di velocità limitata, assenza di traffico pesante e ridotto traffico veicolare, qualora non sia tecnicamente possibile realizzare una pista ciclabile in sede propria, è possibile realizzare percorsi promiscui limitando il transito in senso opposto ai soli velocipedi mediante l'ausilio di adeguata segnaletica (art. 83 e 122 Reg. CdS) integrata da opportuni pannelli per indicare eccezioni o limitazioni.

La sezione stradale minima dovrà essere pari ad almeno 4,25 m, composta da elementi aventi le dimensioni minime previste dalle relative norme di riferimento:

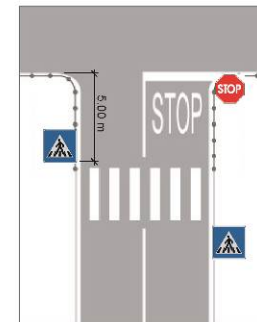
- corsia veicolare di almeno 2,75 m (art. 140 Reg. CdS);
- corsia ciclabile pari a 1,50 m (art. 7 D.M. 557/99);
- non devono essere indicate le corsie di marcia (come consentito dal CdS, art. 138 Reg.).



Attraversamenti

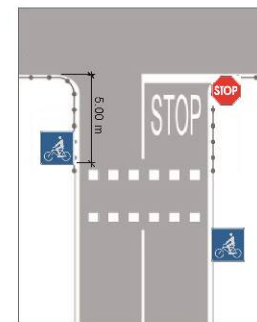
Codice della Strada, art. 145 Reg - attraversamenti pedonali

- sono evidenziati sulla carreggiata mediante zebrastrisce con strisce bianche parallele alla direzione di marcia dei veicoli, di lunghezza non inferiore a 2,50 m sulle strade urbane locali e di quartiere e a 4 m sulle altre strade, e comunque commisurata all'entità del traffico pedonale; la larghezza delle strisce e degli intervalli è di 50 cm;
- in presenza del segnale fermarsi e dare la precedenza, l'attraversamento pedonale deve essere tracciato a monte della linea di arresto, lasciando uno spazio libero di almeno 5 m.

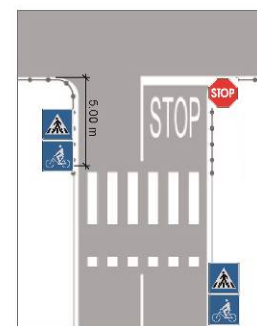


Codice della Strada, art. 146 Reg - attraversamenti ciclabili

- devono essere previsti solo per garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione;
- sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue di larghezza di 50 cm, con segmenti ed intervalli lunghi 50 cm; la distanza minima tra i bordi interni delle due strisce trasversali è di 1 m per gli attraversamenti a senso unico e di 2 m per quelli a doppio senso;
- in caso di attraversamento ciclabile contiguo a quello pedonale è sufficiente evidenziare con la striscia discontinua solo la parte non adiacente l'attraversamento pedonale posta ad una distanza (tra i bordi interni) pari a quella degli attraversamenti ciclabili.

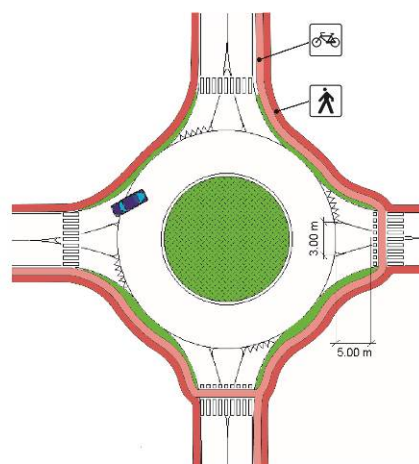


In corrispondenza degli attraversamenti ciclabili e pedonali, i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza rispettivamente ai ciclisti e ai pedoni che hanno iniziato l'attraversamento (art. 40 Codice della Strada).





Attraversamenti in rotonda e di un asse stradale urbano



La continuità dei percorsi ciclo-pedonali è garantita da appositi attraversamenti posti ad una distanza di 5 metri dalle linee di arresto. La sicurezza è garantita dall'utilizzo di una separazione fisica (ad esempio un'aiuola) e dall'andamento tangente dei percorsi ciclo-pedonali alla rotonda che favorisce un buon grado di visibilità tra veicoli e biciclette/pedoni.

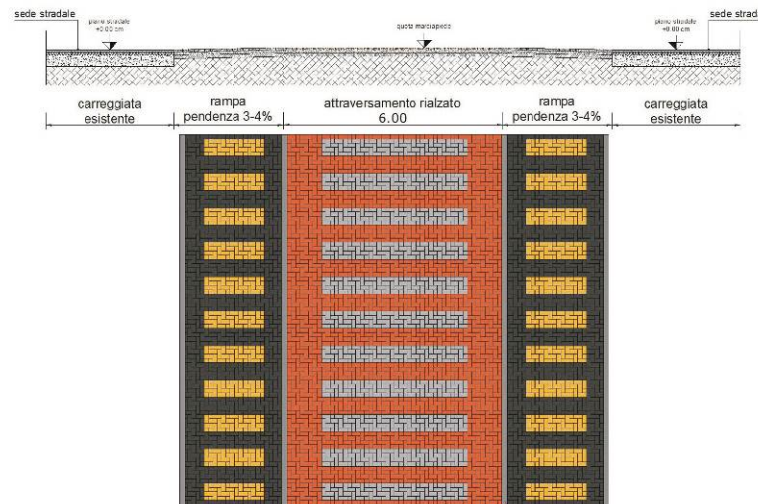
Al fine di garantire la sicurezza negli attraversamenti, è opportuno attuare accorgimenti finalizzati a far fermare i veicoli a motore, ad aumentare la visibilità e se necessario a moderare la velocità anche delle biciclette. La realizzazione di un attraversamento non in linea con l'asse dell'itinerario ciclabile costringe le biciclette a rallentare e percorrere un tratto di strada parallelamente alla direzione di marcia dei veicoli, rendendo così più evidente la loro presenza e l'intenzione di attraversare.



Attraversamenti rialzati

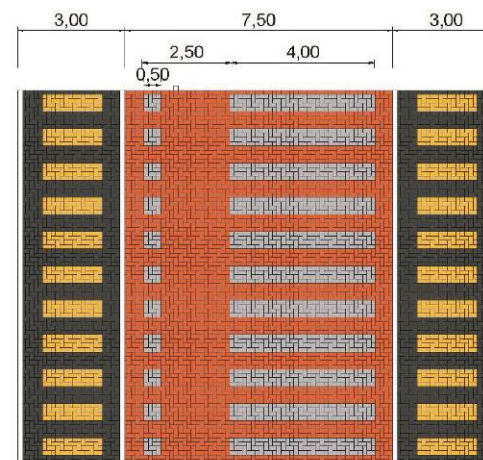
Risultano misure efficaci, oltre alla calibrazione della corsia veicolare, per ridurre ulteriormente la velocità dei veicoli e garantire maggior sicurezza per l'attraversamento di pedoni e/o ciclisti.

La tipologia dei rialzi degli attraversamenti a quota marciapiede deve essere tale da consentire in sicurezza il transito dei mezzi pubblici urbani, dei mezzi a due ruote (moto) e dei mezzi di soccorso (ambulanze).



Le rampe devono essere di lieve pendenza (3-4%) e la lunghezza del rialzamento di min. 6/7 m.

È importante, inoltre, la larghezza della corsia carrabile, in quanto se troppo ampia si riduce sensibilmente l'effetto di rallentamento dei veicoli.



15 LE FASI D'ATTUAZIONE DEL PIANO

La programmazione economico-finanziaria delle amministrazioni comunali ha in questi anni subito molte pressioni per via di due macro fattori: il contesto economico generale che ha portato gradualmente ad una progressiva diminuzione della contribuzione da parte dello Stato alle attività svolte dalla municipalità, dall'altro una serie di norme che hanno imposto o impongono come gli enti locali debbano spendere le proprie disponibilità. Nonostante questo, anche per procedere con le necessarie metodologie alla progettazione e alla concertazione dei diversi provvedimenti da adottare, si fornisce una proposta delle diverse fasi di attuazione del Piano, che potrà essere modificata per meglio armonizzarla con gli altri interventi (di asfaltatura della rete stradale, ai sottoservizi, ecc.).

Come urgenti e realizzabili in tempi brevi sono indicati in **prima fase** i seguenti interventi:

- ✓ sistemazione delle situazioni puntuali di maggiore pericolosità o disagio, per la mobilità dei pedoni e dei cicli;
- ✓ avvio dell'istituzione delle isole ambientali, e dei percorsi ciclabili al loro interno e progressiva attuazione dei sensi unici, in particolare per gli ambiti: Centro, Cadorna Indipendenza-Cialdini, Brianza-Trieste, Tre Venezie, ecc.;
- ✓ attuazione della classificazione funzionale di Piano (tav. 7) e riordino puntuale della se-

gnale, con particolare riferimento a quella d'indirizzo;

- ✓ avvio della riqualificazione di via Pace nel tratto compreso fra le vie Indipendenza e Cialdini;
- ✓ attuazione di un ambito a precedenza pedonale lungo le vie Solferino, Cialdini (nel tratto a nord di via Solferino), Garibaldi (nel tratto fra piazza Cavour e Traversi), vicolo Taro e piazza Cavour;
- ✓ avvio della realizzazione dell'area pedonale di via Roma, nel tratto compreso fra le vie Verdi e Mazzini.
- ✓ avvio degli interventi di riqualifica lungo le vie Papa Giovanni XXIII, Brianza, Cialdini.

Sono collocabili in **seconda fase** i seguenti interventi:

- ✓ monitoraggio e verifica degli esiti degli interventi di prima fase;
- ✓ progressiva istituzione delle isole ambientali e dei percorsi ciclabili al loro interno in particolare quelli di relazione tra gli spazi verdi, le residenze e le funzioni;
- ✓ progressiva attuazione dei sensi unici previsti dal Piano;
- ✓ attuazione dell'area pedonale in via dei Cipressi (nel tratto a sud di via Cadorna);
- ✓ completamento degli interventi previsti nell'ambito del Centro;

- ✓ completamento degli interventi di riqualifica lungo via Papa Giovanni XXIII e avvio della riqualificazione dell'intersezione Papa Giovanni XXIII-Angeli Custodi;
- ✓ riqualificazione dell'asse di via Libertà e di via delle Cave;
- ✓ avvio della riqualificazione dell'intersezione Cadorna-Piave;
- ✓ avvio delle interlocuzioni con i comuni di Barlassina e di Lentate sul Seveso finalizzate alla riqualificazione di via delle Cave e delle vie circostanti: Canturina, ecc.
- ✓ avvio delle interlocuzioni con il comune di Seveso finalizzate alla riqualificazione dell'asse di via Vignazzola.

Sono collocabili in **terza fase** di medio periodo i seguenti interventi:

- ✓ monitoraggio e verifica degli esiti degli interventi attuati nelle fasi precedenti;
- ✓ completamento dell'istituzione delle isole ambientali e dei percorsi ciclabili al loro interno;
- ✓ completamento degli interventi previsti dal Piano.

Sono infine collocabili in una **fase a se stante** gli interventi, la cui realizzazione prevede il coinvolgimento diretto di altri soggetti (pubblici o privati), come la realizzazione delle opere connesse alla A36 Autostrada Pedemontana: la riqualificazione di via Vignazzola, ecc..



Centro Studi PIM
AZIENDA CON
SISTEMA DI GESTIONE QUALITÀ
UNI EN ISO 9001:2008
CERTIFICATO DA CERTIQUALITY

via F. Orsini 21 - 20157 Milano - tel. 02 6311901 - fax 02 653954
e-mail staff@pim.milano.it - sito internet: www.pim.milano.it



CITTA' DI MEDA

PIANO GENERALE del TRAFFICO URBANO

Allegato cartografico e tabelle rilievi di traffico

gennaio 2018



PIANO GENERALE del TRAFFICO URBANO


Allegato

Il presente documento “**Piano Generale del Traffico Urbano**” è stato realizzato dal Centro Studi PIM nell'ambito dei Programmi di collaborazione PIM-Comune di Meda per l'anno 2015 (IST_12_15) e 2017-2018 (IST_22_17).

Il documento oltre al presente allegato (rilievi di traffico e tavole in formato A3-A0), comprende la relazione (in formato A4).

Il gruppo di lavoro che ha curato la realizzazione del documento è composto da:

Centro Studi PIM

 dott. Franco Sacchi (Direttore),
ing. Mauro Barzizza (capo progetto), ing. Maria Evelina Saracchi, ing. Matteo Gambino [staff PIM]
arch. Sara Bonvissuto, [collaboratore esterno].



Referenti per il Comune di Meda

Comandante Polizia Locale Valter Bragantini, Sindaco Luca Santambrogio.

Elenco Tavole

Fase analitica

Tavola 1	Schema di circolazione. (tavola A0)	5
Tavola 2	Trasporto pubblico locale	6
Tavola 3	Regolamentazione della sosta (tavola A0)	7
Tavola 4	Rete mobilità dolce (pedoni e ciclisti)	8
Tavola 5	Incidentalità. Anno 2014	9
Tavola 6	- Rilievi di traffico. Ora di punta del mattino 7.30-8.30	10

Fase Propositiva/progettuale

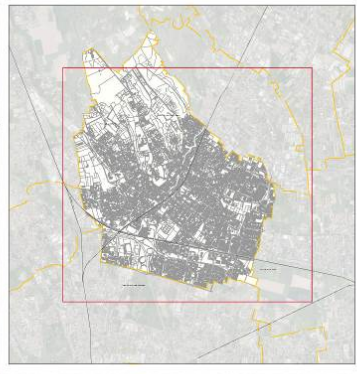
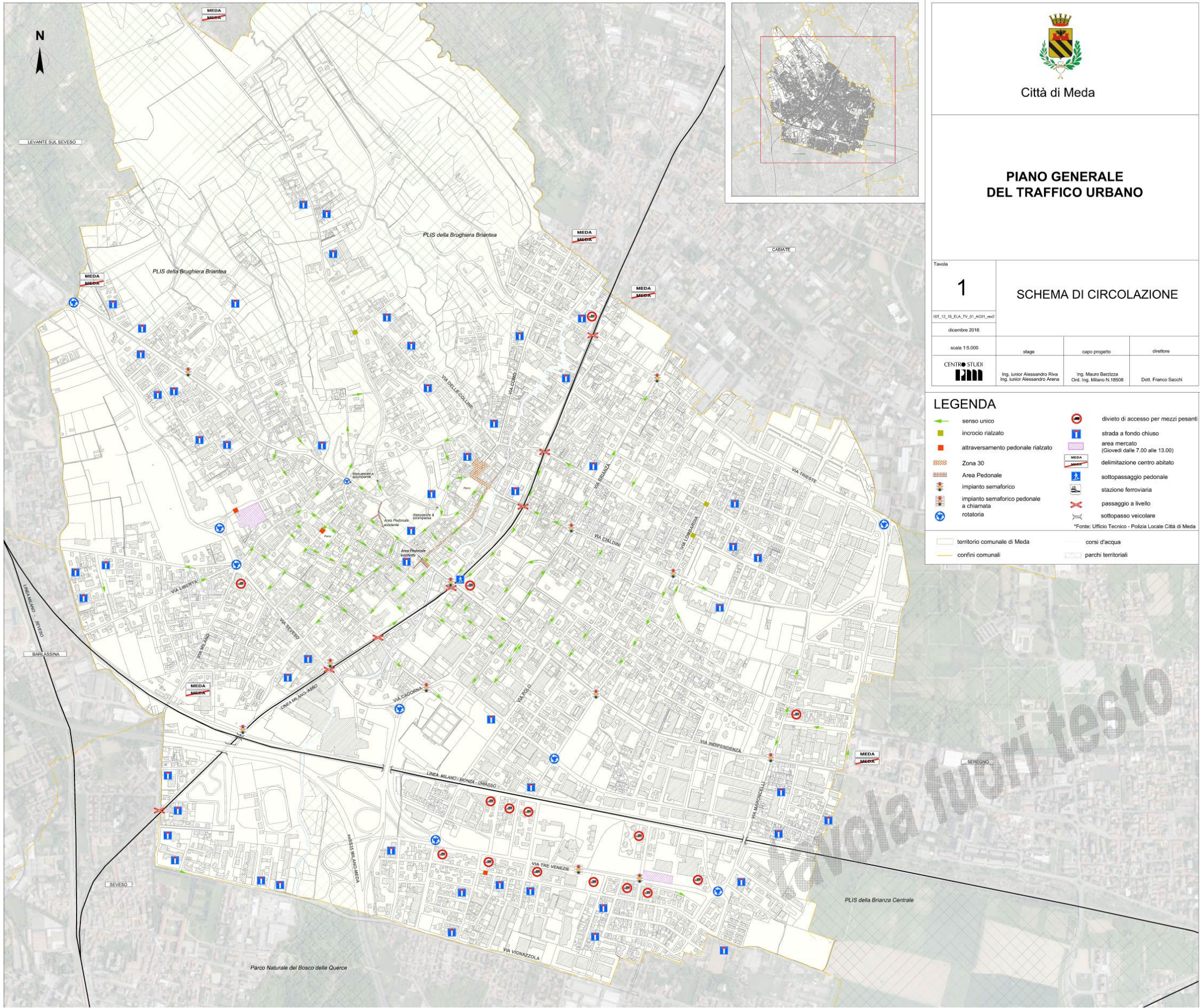
Tavola 7	Classificazione funzionale. Scenario di Piano (breve periodo)	12
Tavola 8	Classificazione funzionale. Scenario di medio-lungo periodo	13
Tavola 9	Interventi proposti (tavola A0)	14
Tavola 10	itinerari mobilità dolce (tavola A0)	15

Elenco Tabelle Rilievi Traffico

Intersezione 1: Val Seriana – vicolo L. Rho - Trieste	17
Intersezione 2: L. Rho - Trento	18
Intersezione 3: Trento - Cialdini	19
Intersezione 4: Indipendenza – Francia – Pace - Matteotti	20
Intersezione 5: dei Cipressi – Dante - Francia	21
Intersezione 6: Seveso – Francia – Cadorna - Busnelli	22
Intersezione 7: Rotatoria Cadorna – Sovr. Ferroviario	24
Intersezione 8: Trieste - Bologna	25
Intersezione 9: Indipendenza – Fermi - Maroncelli	26
Intersezione 10: Piave - Maroncelli	27
Intersezione 11: Matteotti - Italia	28



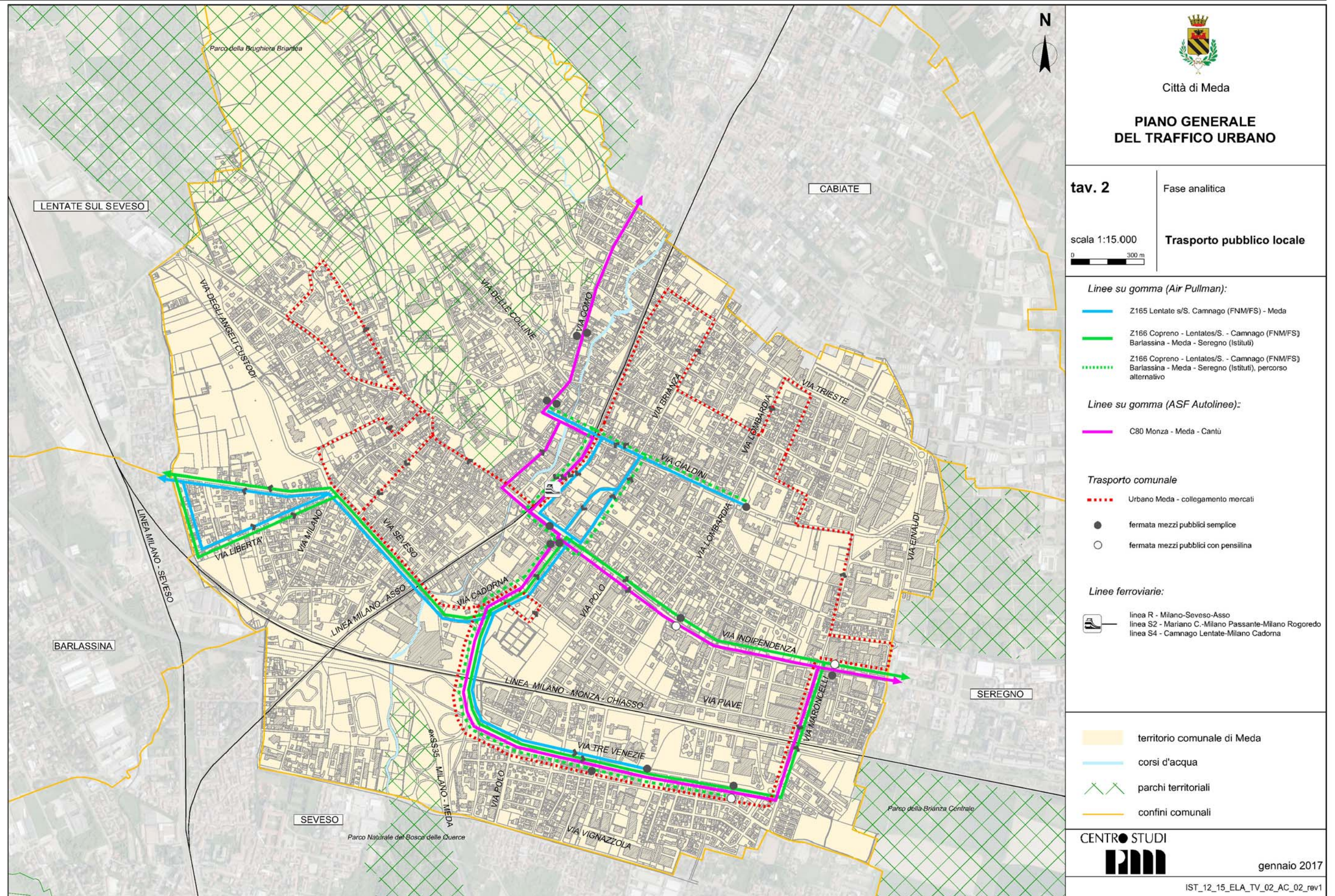
FASE ANALITICA

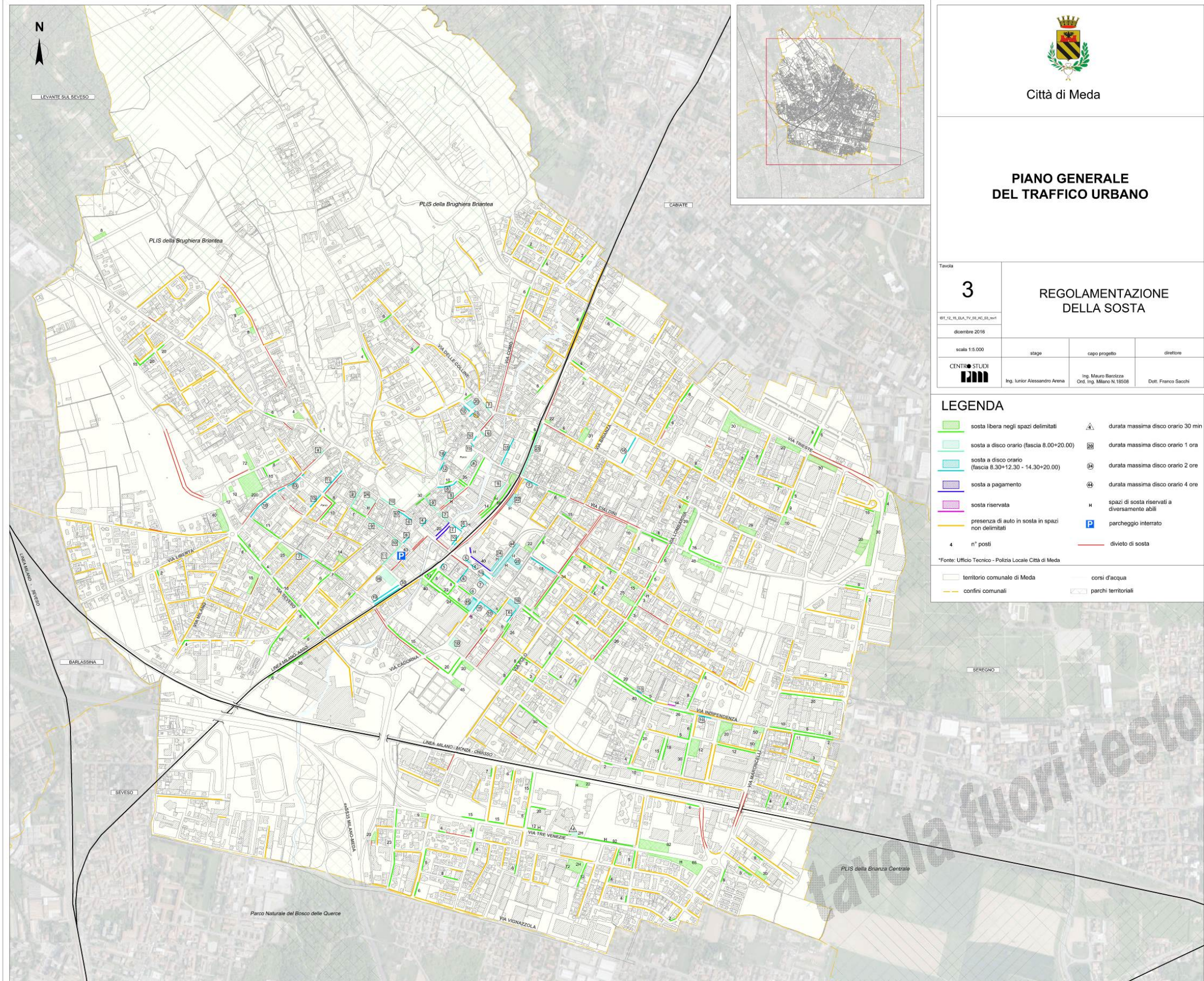


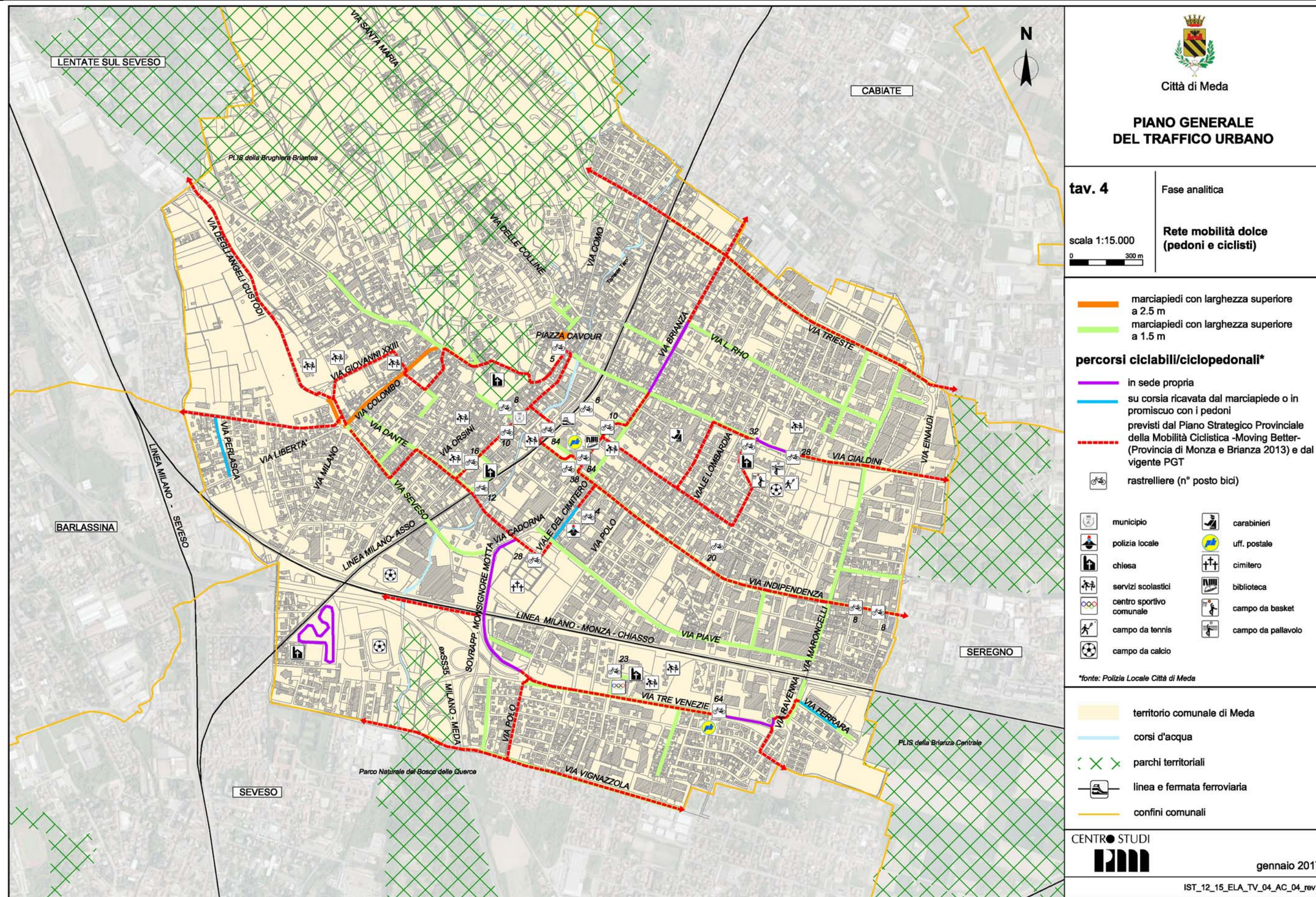
PIANO GENERALE
DEL TRAFFICO URBANO

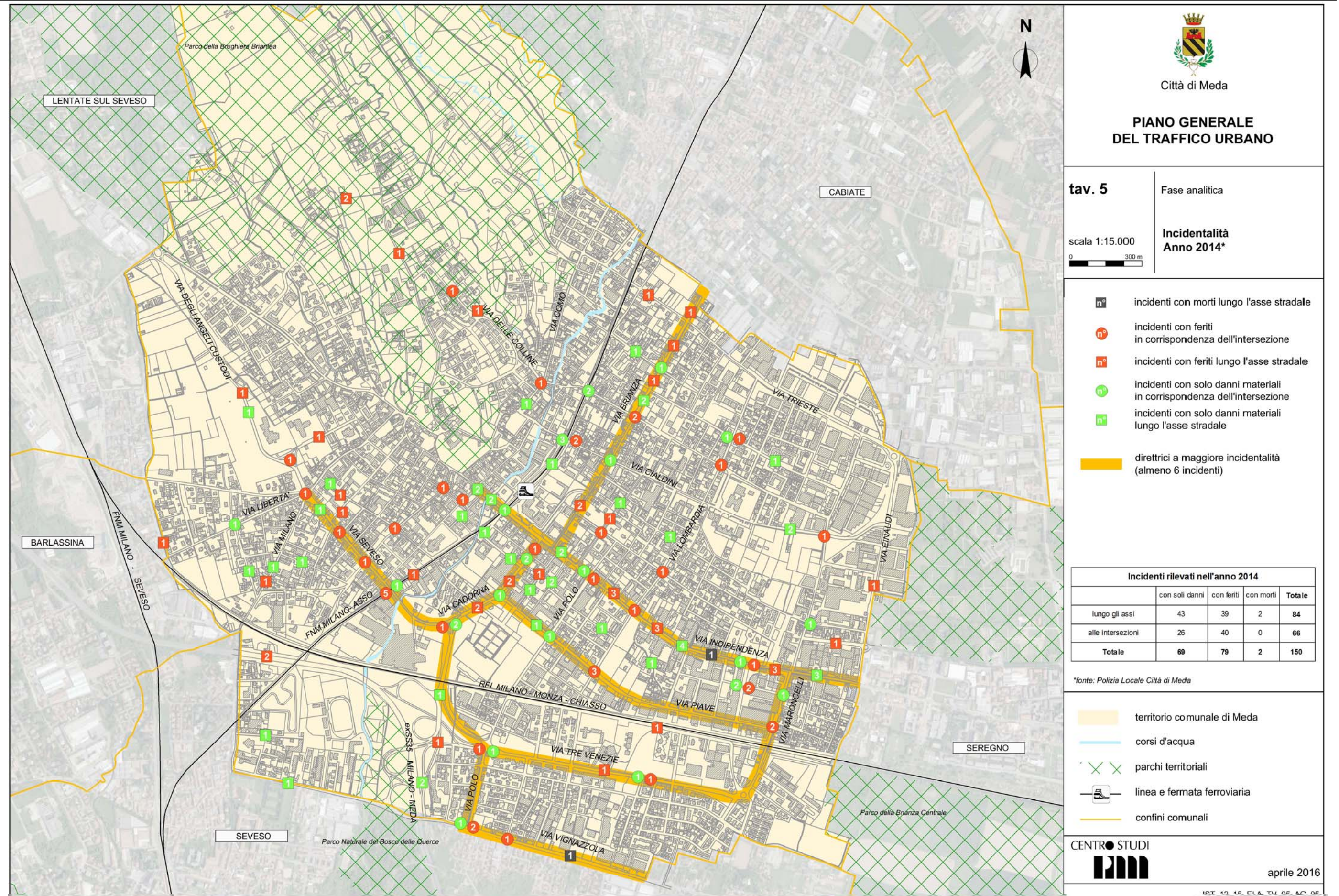
Tavola			
1			
IST_12_15_ELA_TV_01_A001.mxd			
dicembre 2016			
scale 1:5.000	stige	capo progetto	direttore
CENTRO STUDI mm	Ing. Junior Alessandro Riva Ing. Junior Alessandro Arena	Ing. Mauro Bardiccia Ord. Ing. Milano N.18506	Dott. Franco Sacchi

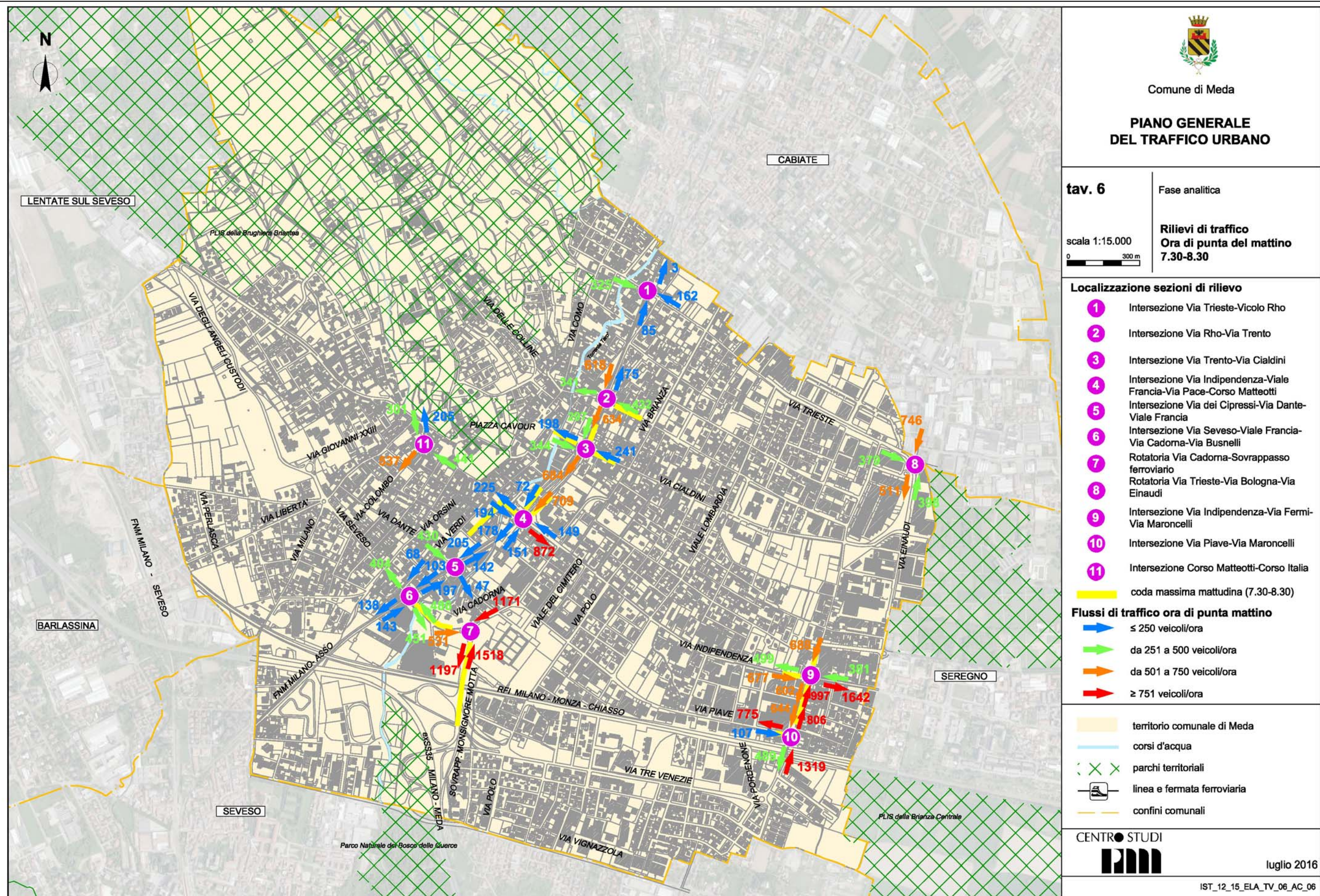
LEGENDA	
senso unico	divieto di accesso per mezzi pesanti
incrocio rialzato	strada a fondo chiuso
attraversamento pedonale rialzato	area mercato (Giovedì dalle 7.00 alle 13.00)
Zona 30	delimitazione centro abitato
Area Pedonale	sottopassaggio pedonale
impianto semaforico	stazione ferroviaria
impianto semaforico pedonale a chiamata	passaggio a livello
rotatoria	sottopasso veicolare
*Fonte: Ufficio Tecnico - Polizia Locale Città di Meda	
territorio comunale di Meda	corsi d'acqua
confini comunali	parchi territoriali



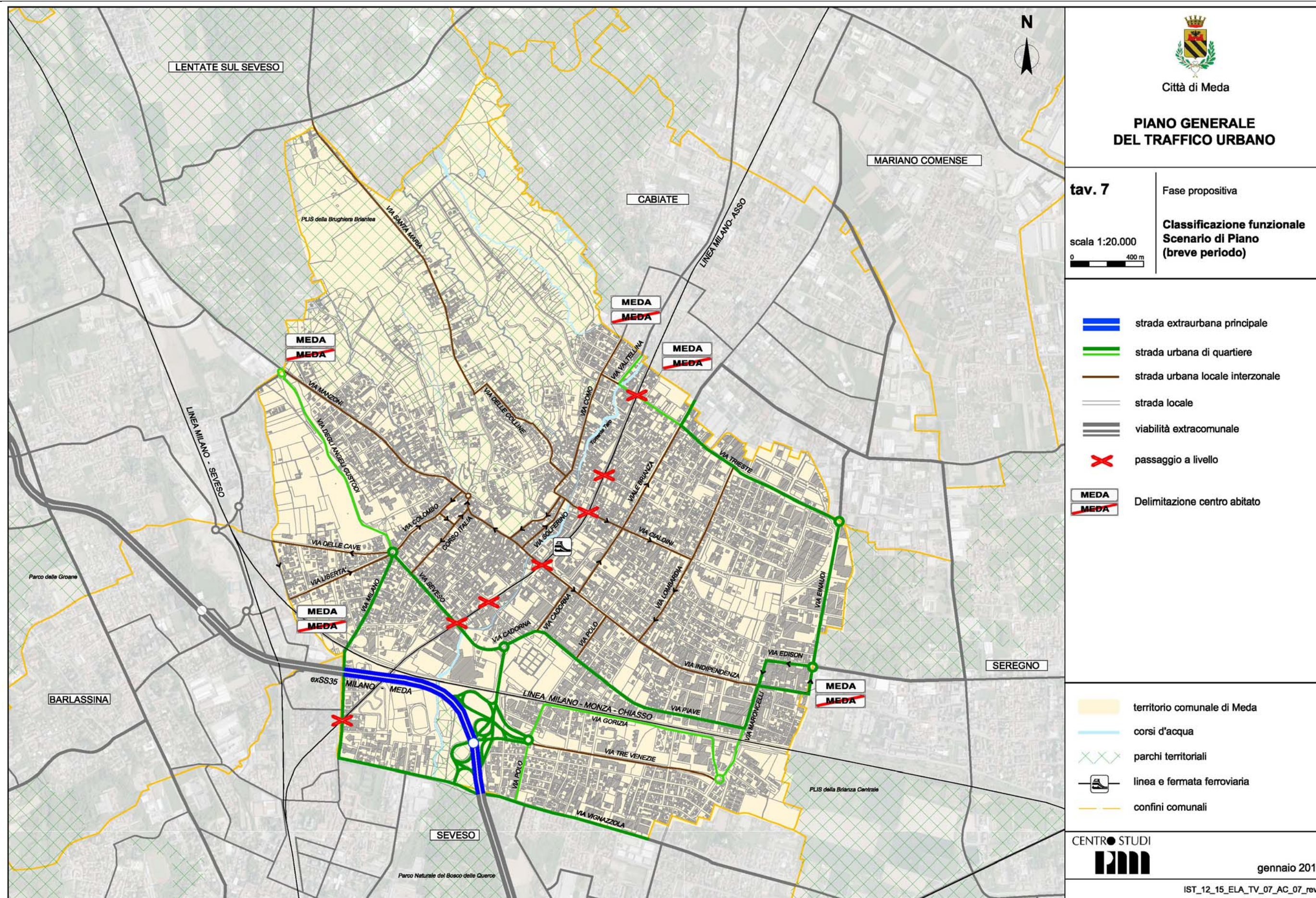


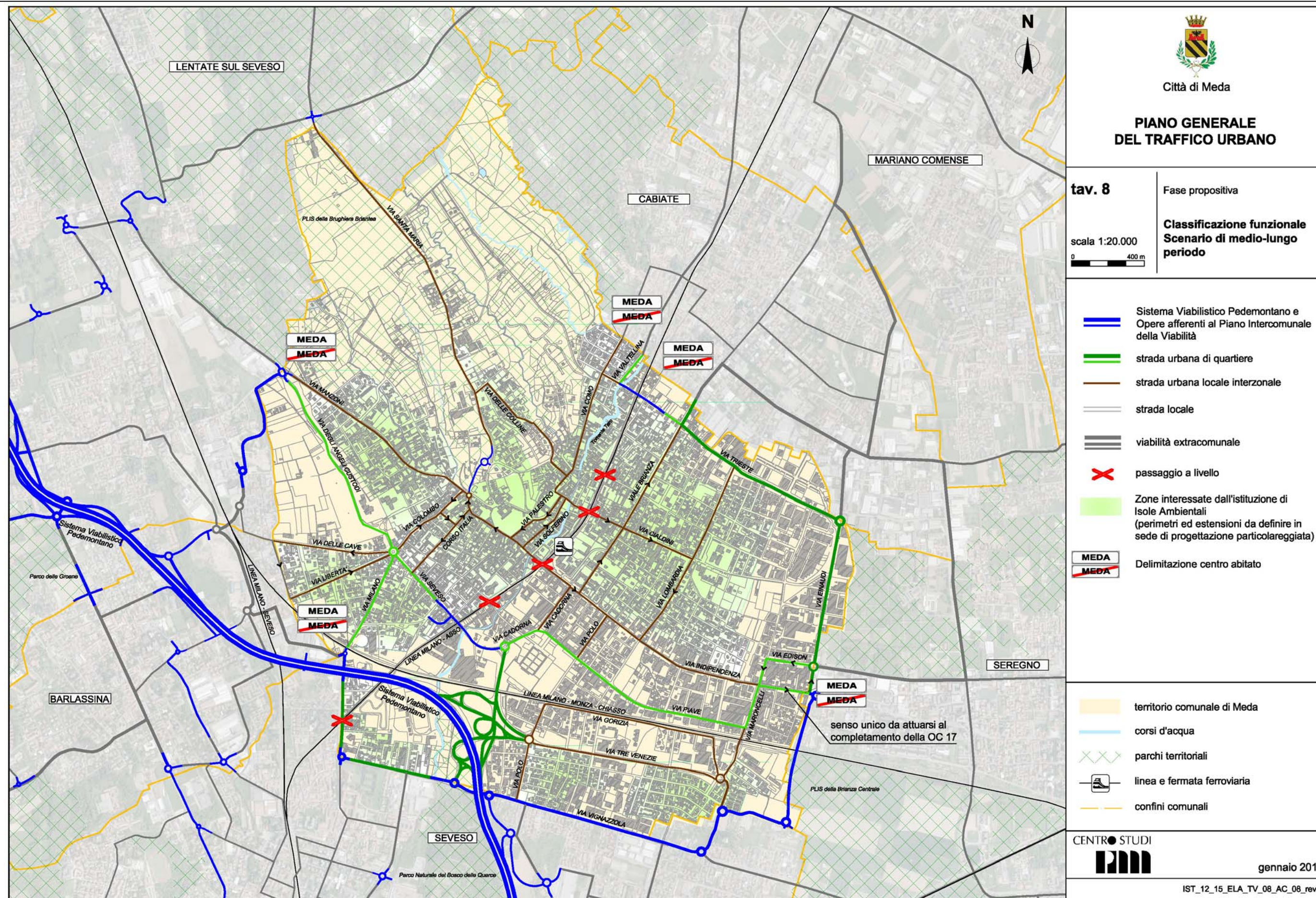


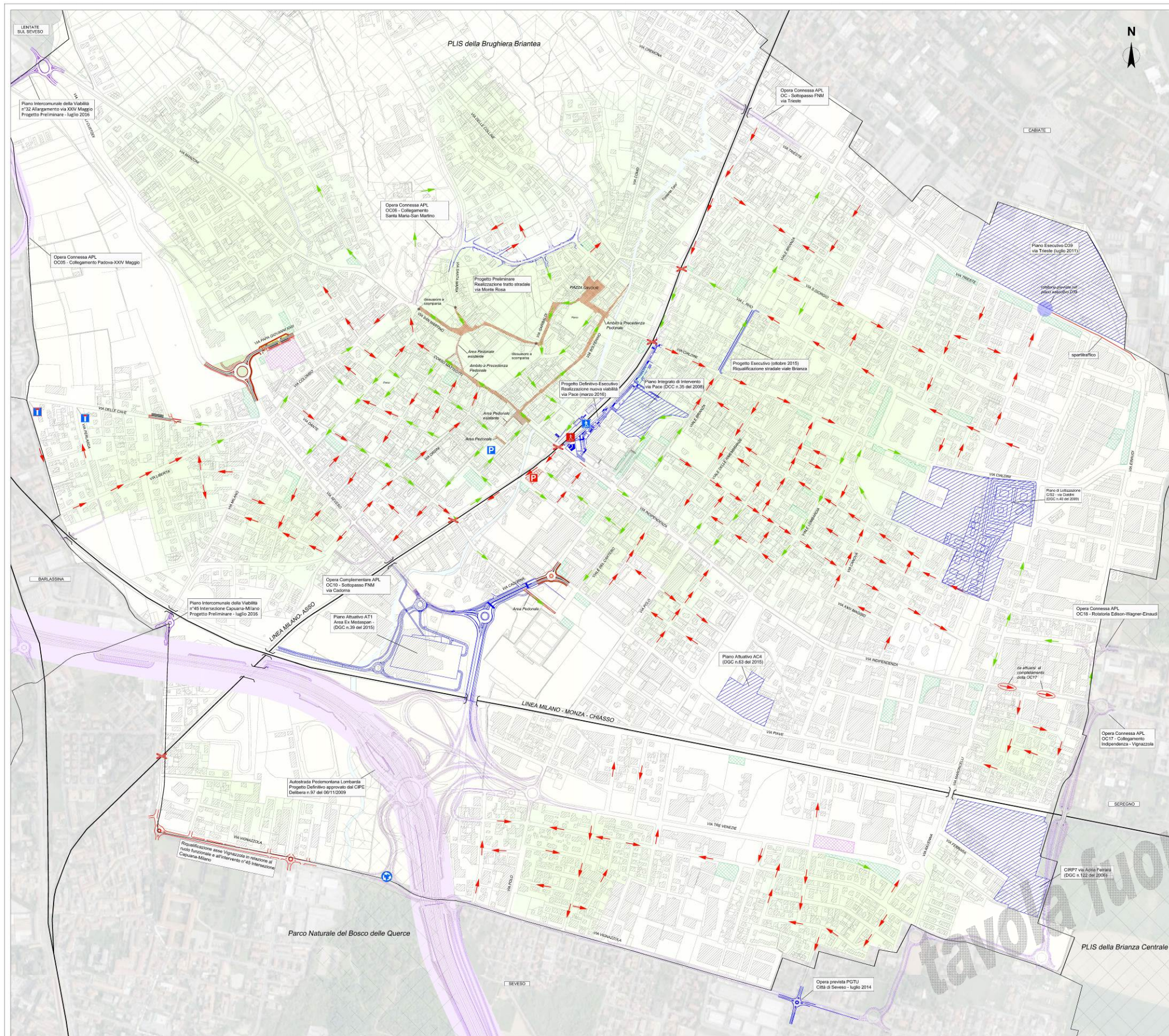




FASE PROPOSITIVA/PROGETTUALE

























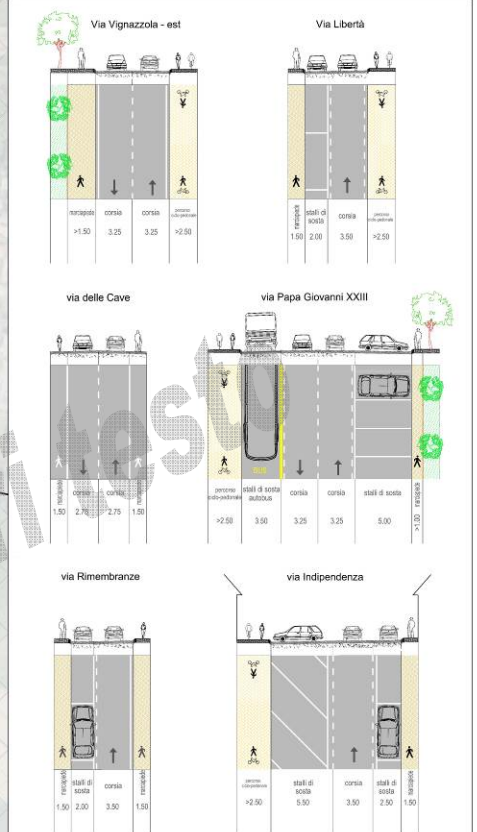


Città di Meda

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Tavola 9	INTERVENTI PROPOSTI		
IST_12_15_ELA_TE_08_001_v02 gennaio 2018	scala 1:3.500	staff Centro Studi PIM	capo progetto direttore
	Ing. Matteo Gambino	Ing. Mauro Bariccia Ord. Ing. Milano N.18508	Dott. Franco Sacchi

LEGENDA  interventi proposti  senso unico proposto  senso unico esistente  Sistema Pedemontano Lombardo e Opere Connesse	 Isola Ambientale  ambili di moderazione  riqualifica/messa in sicurezza area di sosta  principali aree di sosta esistenti  parcheggio in struttura esistente
 passaggio a livello  area di sosta / area mercato (Giovetti dalle 7.00 alle 13.00)  territorio comunale di Meda  linea ferroviaria  fermata ferroviaria	 sottopasso ciclo/pedonale esistente o in realizzazione  sottopasso veicolare  parchi territoriali di interesse sovramunicipale  confini comunali  corsi d'acqua



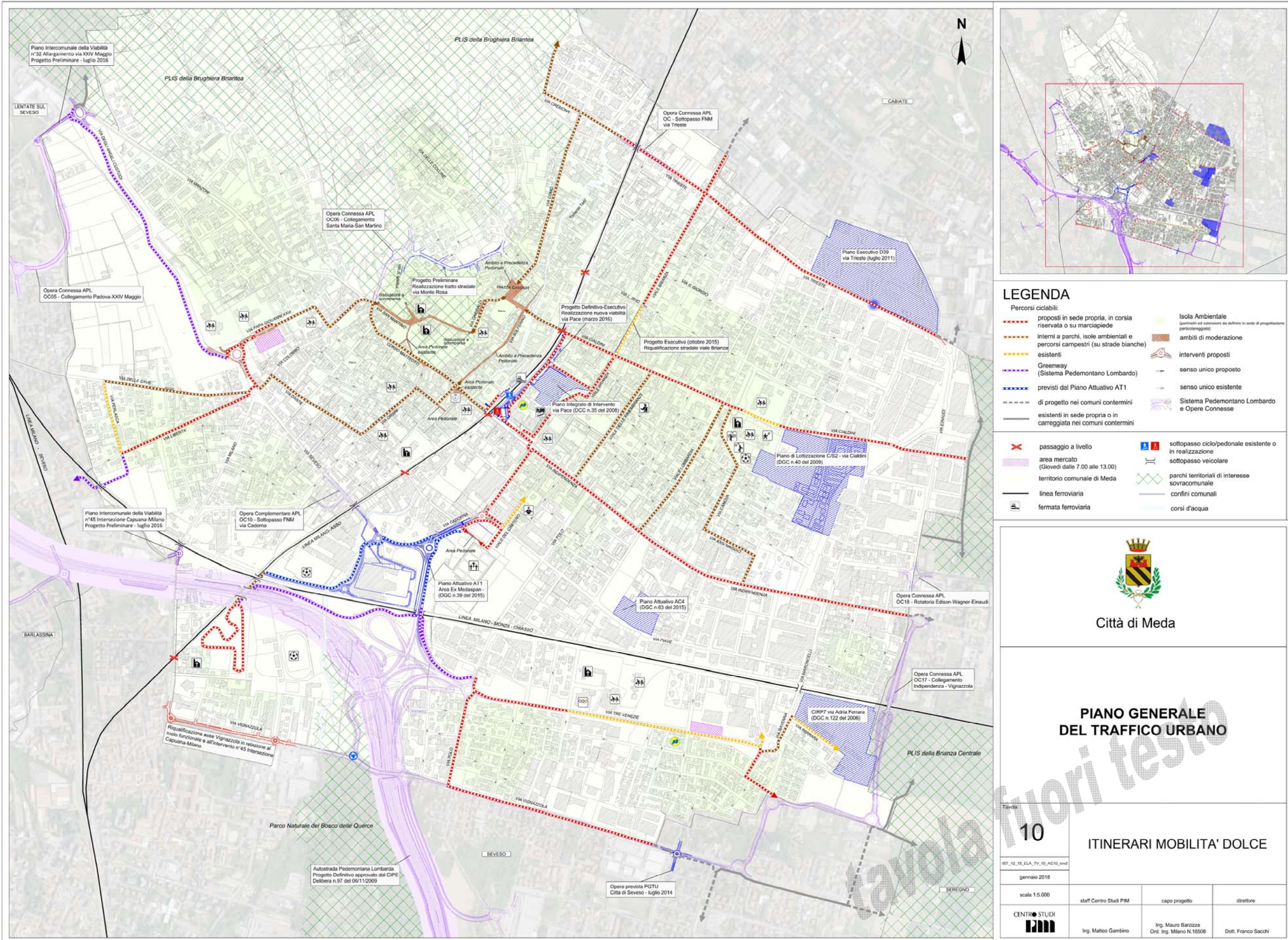


TABELLE RILIEVI DI TRAFFICO

[2015-2016]

INTERSEZIONE 1 - Val Seriana-vicolo L.Rho-Trieste

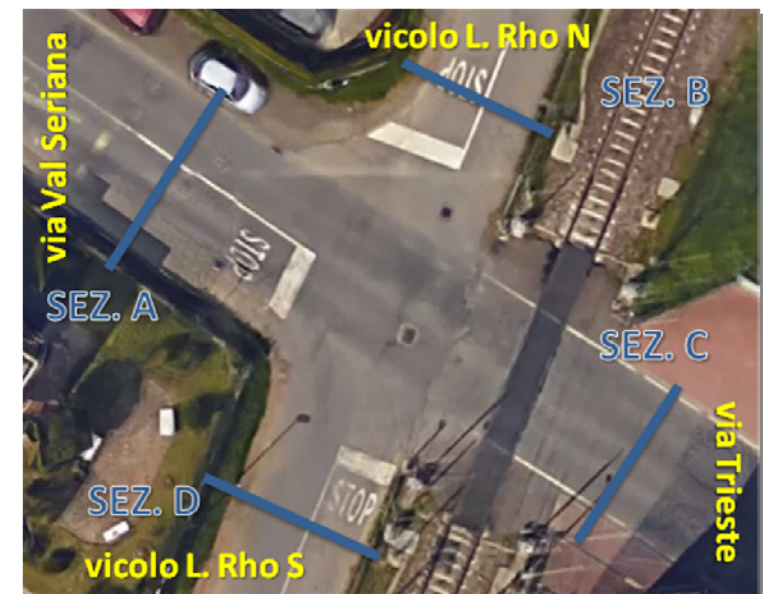
Feriale (27 ottobre 2015)

Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Sezione A - Via Val Seriana																				
Ora	Svolta a sinistra in vicolo L.Rho Ramo Nord (sez. B)						Dritto in via Trieste (sez. C)						Svolta a destra in vicolo L.Rho Sud (sez. D)						TOTALE	
	Auto	Furgoni	Merc<35q	Merc>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merc<35q	Merc>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merc<35q	Merc>35q	Bus	Totale		
7.00 - 7.15	-	-	-	-	-	-	22	2	1	-	-	25	1	-	-	-	-	-	1	26
7.15 - 7.30	-	-	-	-	-	-	46	5	1	1	-	53	-	-	-	-	-	-	-	53
7.30 - 7.45	-	-	-	-	-	-	82	5	2	-	-	89	2	-	-	-	-	-	2	91
7.45 - 8.00	1	-	-	-	-	1	74	2	5	-	-	81	4	-	-	-	-	-	4	86
8.00 - 8.15	-	-	-	-	-	-	87	3	2	1	-	93	-	1	-	-	-	-	1	94
8.15 - 8.30	-	-	-	-	-	-	45	1	4	-	-	50	2	1	1	-	-	-	4	54
8.30 - 8.45	-	-	-	-	-	-	47	1	1	1	-	50	-	-	1	-	-	-	1	51
8.45 - 9.00	-	-	-	-	-	-	31	-	-	-	-	31	-	-	-	-	-	-	-	31
TOTALE 7.00-8.00	1	-	-	-	-	1	224	14	9	1	-	248	7	-	-	-	-	-	7	256
TOTALE 7.30-8.30	1	-	-	-	-	1	288	11	13	1	-	313	8	2	1	-	-	-	11	325
TOTALE 8.00-9.00	-	-	-	-	-	-	210	5	7	2	-	224	2	2	2	-	-	-	6	230

Sezione C - Via Trieste																			
Ora	Svolta a sinistra in vicolo L.Rho Sud(sez. D)						Dritto in via Val Seriana (sez. A)						Svolta a destra in vicolo L.Rho Nord(sez. B)						TOTALE
	Auto	Furgoni	Merc<35q	Merc>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merc<35q	Merc>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merc<35q	Merc>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	1	-	-	-	-	1	9	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	10
7.15 - 7.30	1	-	-	-	-	1	19	3	-	-	-	22	1	-	-	-	-	1	24
7.30 - 7.45	5	-	-	-	-	5	31	10	3	-	-	44	-	-	-	-	-	-	49
7.45 - 8.00	2	-	-	-	-	2	19	5	2	-	-	26	-	-	-	-	-	-	28
8.00 - 8.15	2	-	-	-	-	2	38	3	1	1	2	45	1	-	-	-	-	1	48
8.15 - 8.30	2	-	-	-	-	2	33	1	-	-	-	34	1	-	-	-	-	1	37
8.30 - 8.45	2	1	-	-	-	3	34	2	1	-	-	37	-	2	-	-	-	2	42
8.45 - 9.00	1	-	-	-	-	1	42	8	6	-	-	56	-	-	-	-	-	-	57
TOTALE 7.00-8.00	9	-	-	-	-	9	78	18	5	-	-	101	1	-	-	-	-	1	111
TOTALE 7.30-8.30	11	-	-	-	-	11	121	19	6	1	2	149	2	-	-	-	-	2	162
TOTALE 8.00-9.00	7	1	-	-	-	8	147	14	8	1	2	172	2	2	-	-	-	4	184

Sezione D - Vicolo L.Rho Ramo Sud																				
Ora	Svolta a sinistra in via Val Seriana (sez. A)						Dritto in vicolo L.Rho Ramo Nord (sez. B)						Svolta a destra in via Trieste (sez. C)						TOTALE	
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale		
7.00 - 7.15	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	6	8
7.15 - 7.30	4	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	7	11
7.30 - 7.45	5	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	16	-	-	-	-	-	16	21
7.45 - 8.00	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	23	-	-	-	-	-	23	24
8.00 - 8.15	6	1	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	23	1	-	1	-	-	25	32
8.15 - 8.30	3	1	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	4	8
8.30 - 8.45	3	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	4	7
8.45 - 9.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	6	6
TOTALE 7.00-8.00	12	-	-	-	-	12	-	-	-	-	-	-	52	-	-	-	-	-	52	64
TOTALE 7.30-8.30	15	2	-	-	-	17	-	-	-	-	-	-	66	1	-	1	-	68	85	
TOTALE 8.00-9.00	12	2	-	-	-	14	-	-	-	-	-	-	37	1	-	1	-	39	53	



INTERSEZIONE 2 - L.Rho-Trento
Feriale (21 ottobre 2015)
Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Sezione A - Via Trento Ramo Nord												
Ora	Dritto in via Trento Ramo Sud (sez.D)						Svolta a destra in via L.Rho Ramo Ovest (sez. A)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	50	12	-	-	-	62	20	7	-	-	-	27
7.15 - 7.30	45	7	-	-	-	52	10	1	-	-	-	11
7.30 - 7.45	110	25	-	2	-	137	30	3	-	-	-	33
7.45 - 8.00	115	8	-	6	-	129	35	4	-	2	-	41
8.00 - 8.15	80	7	-	3	-	90	28	6	-	-	-	34
8.15 - 8.30	110	7	-	-	-	117	26	11	-	-	-	37
8.30 - 8.45	80	9	-	1	-	90	18	5	-	-	-	23
8.45 - 9.00	79	11	-	1	-	91	21	7	-	-	-	28
TOTALE 7.00-8.00	320	52	-	8	-	380	95	15	-	2	-	112
TOTALE 7.30-8.30	415	47	-	11	-	473	119	24	-	2	-	145
TOTALE 8.00-9.00	349	34	-	5	-	388	93	29	-	-	-	122

Sezione B - Via L.Rho Ramo Est													
Ora	Svolta a sinistra in via Trento Ramo Sud(sez.D)						Dritto in via L.Rho Ramo Ovest (sez. A)						TOTALE
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	22	9	-	-	-	31	34	4	-	-	-	38	85
7.15 - 7.30	20	-	-	-	-	20	27	7	-	-	-	34	65
7.30 - 7.45	45	4	-	1	-	50	53	9	2	4	-	68	140
7.45 - 8.00	30	7	-	-	-	37	30	9	-	5	-	44	95
8.00 - 8.15	30	9	-	-	-	39	44	7	-	-	-	51	112
8.15 - 8.30	29	6	-	-	-	35	25	7	-	-	1	33	85
8.30 - 8.45	17	10	-	-	-	27	26	7	-	-	-	33	87
8.45 - 9.00	39	5	-	-	-	44	35	6	-	-	-	41	114
TOTALE 7.00-8.00	117	20	-	1	-	138	144	29	2	9	-	184	385
TOTALE 7.30-8.30	134	26	-	1	-	161	152	32	2	9	1	196	432
TOTALE 8.00-9.00	115	30	-	-	-	145	130	27	-	-	1	158	398



INTERSEZIONE 3 - Trento-Cialdini

Feriale (27 ottobre 2015)

Rilevi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Sezione A - Ramo Ovest Via Cialdini						
Ora	Svolta a destra in via Pace (sez.D)					Totale
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	
7.00 - 7.15	32	2	-	-	-	34
7.15 - 7.30	51	1	3	-	3	58
7.30 - 7.45	86	4	2	-	-	92
7.45 - 8.00	73	4	1	1	-	79
8.00 - 8.15	81	5	1	-	1	88
8.15 - 8.30	75	5	2	-	3	85
8.30 - 8.45	73	6	3	1	-	83
8.45 - 9.00	72	3	5	1	-	81
TOTALE 7.00-8.00	242	11	6	1	3	263
TOTALE 7.30-8.30	315	18	6	1	4	344
TOTALE 8.00-9.00	301	19	11	2	4	337

Sezione B - Via Trento												
Ora	Dritto in via Pace (sez.D)						Svolta a destra in via Cialdini Ramo Ovest (sez. A)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	50	3	1	-	-	54	1	-	-	-	-	1
7.15 - 7.30	50	-	2	-	-	52	2	-	-	-	-	2
7.30 - 7.45	68	1	2	-	-	71	5	-	-	-	-	5
7.45 - 8.00	92	4	3	-	-	99	3	1	1	-	-	5
8.00 - 8.15	56	2	1	-	-	59	1	-	-	-	-	1
8.15 - 8.30	50	2	4	-	-	56	1	-	-	-	-	1
8.30 - 8.45	76	2	5	-	-	83	1	1	-	-	-	2
8.45 - 9.00	51	1	1	-	-	53	-	-	-	-	-	-
TOTALE 7.00-8.00	260	8	8	-	-	276	11	1	1	-	-	13
TOTALE 7.30-8.30	266	9	10	-	-	285	10	1	1	-	-	12
TOTALE 8.00-9.00	233	7	11	-	-	251	3	1	-	-	-	4

Sezione C - Ramo Est Via Cialdini												
Ora	Svolta a sinistra in via Pace (sez.D)						Dritto in via Cialdini Ramo Ovest (sez. A)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	8	1	-	1	-	10	36	2	-	-	1	39
7.15 - 7.30	11	-	-	-	-	11	25	1	-	-	1	27
7.30 - 7.45	16	-	-	1	-	17	48	1	-	-	-	49
7.45 - 8.00	19	1	-	-	-	20	47	1	1	-	-	49
8.00 - 8.15	11	1	-	-	-	12	57	3	-	-	2	62
8.15 - 8.30	6	-	-	-	-	6	22	1	1	-	2	26
8.30 - 8.45	9	-	-	-	-	9	60	2	1	-	-	63
8.45 - 9.00	6	-	-	-	-	6	25	-	-	-	1	26
TOTALE 7.00-8.00	54	2	-	2	-	58	156	5	1	-	2	164
TOTALE 7.30-8.30	52	2	-	1	-	55	174	6	2	-	4	186
TOTALE 8.00-9.00	32	1	-	-	-	33	164	6	2	-	5	177



INTERSEZIONE 4 - Indipendenza-Francia-Pace-Matteotti

Feriale (4 maggio 2015)

Rilevi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Sezione A - Corso Matteotti												
Ora	Dritto in via Indipendenza (sez.D)					Svolta a destra in viale Francia (sez. E)					Totale	TOTALE
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus		
7.00 - 7.15	7	-	-	-	-	7	-	-	-	-	7	7
7.15 - 7.30	32	-	-	-	-	32	1	-	-	-	1	33
7.30 - 7.45	32	1	-	-	-	33	-	-	-	-	-	33
7.45 - 8.00	52	2	-	-	-	54	-	-	-	-	-	54
8.00 - 8.15	51	3	-	-	-	54	1	-	-	-	1	55
8.15 - 8.30	44	7	-	-	-	51	1	-	-	-	1	52
8.30 - 8.45	59	6	-	-	-	65	2	-	-	-	2	67
8.45 - 9.00	10	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	10
TOTALE 7.00-8.00	123	3	-	-	-	126	1	-	-	-	1	127
TOTALE 7.30-8.30	179	13	-	-	-	192	2	-	-	-	2	194
TOTALE 8.00-9.00	164	16	-	-	-	180	4	-	-	-	4	184

Sezione D - Via Indipendenza												
Ora	Svolta a sinistra in viale Francia (sez.E)					Dritto in via Corso Matteotti (sez.A)					Totale	TOTALE
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus		
7.00 - 7.15	-	-	-	-	-	-	8	2	-	-	10	10
7.15 - 7.30	1	-	-	-	-	1	16	1	1	-	18	19
7.30 - 7.45	4	-	-	-	-	4	11	2	1	-	15	19
7.45 - 8.00	12	-	-	-	-	12	30	3	-	-	33	45
8.00 - 8.15	5	-	-	-	-	5	31	1	1	1	34	39
8.15 - 8.30	2	1	-	-	-	3	40	2	1	-	43	46
8.30 - 8.45	3	-	-	-	-	3	23	1	1	-	25	28
8.45 - 9.00	2	-	-	-	-	2	37	-	3	-	40	42
TOTALE 7.00-8.00	17	-	-	-	-	17	65	8	2	-	76	93
TOTALE 7.30-8.30	23	1	-	-	-	24	112	8	3	1	125	149
TOTALE 8.00-9.00	12	1	-	-	-	13	131	4	6	1	142	155

Sezione B - Piazza della Stazione												
Ora	Svolta a sinistra in Corso Matteotti (sez.A)					Svolta a destra in Via Indipendenza (sez. D)					Totale	TOTALE
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus		
7.00 - 7.15	4	-	1	-	-	5	5	-	1	-	6	11
7.15 - 7.30	19	-	-	-	-	19	10	-	1	-	11	30
7.30 - 7.45	5	-	-	-	-	5	4	-	-	-	4	9
7.45 - 8.00	11	-	-	-	-	11	10	-	-	-	10	21
8.00 - 8.15	6	-	-	-	-	6	13	-	-	-	13	19
8.15 - 8.30	9	2	-	-	-	11	8	3	1	-	12	23
8.30 - 8.45	11	1	-	-	-	12	10	1	-	-	11	23
8.45 - 9.00	5	-	-	-	-	5	7	2	-	-	9	14
TOTALE 7.00-8.00	39	-	1	-	-	40	29	-	2	-	31	71
TOTALE 7.30-8.30	31	2	-	-	-	33	35	3	1	-	39	72
TOTALE 8.00-9.00	31	3	-	-	-	34	38	6	1	-	45	79

Sezione E - Viale Francia												
Ora	Svolta a sinistra in Corso Matteotti (sez.A)					Dritto in via Pace (sez. C)					Totale	TOTALE
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus		
7.00 - 7.15	5	1	1	-	-	7	3	-	-	-	3	10
7.15 - 7.30	5	-	1	-	-	6	8	-	1	-	9	15
7.30 - 7.45	25	-	-	-	-	25	22	2	1	-	25	50
7.45 - 8.00	3	-	-	-	-	3	33	1	4	-	38	41
8.00 - 8.15	6	-	-	1	-	7	21	-	1	1	23	30
8.15 - 8.30	13	-	2	-	-	15	11	-	4	-	15	30
8.30 - 8.45	5	-	1	-	-	6	11	-	-	-	11	17
8.45 - 9.00	12	-	-	-	-	12	19	1	2	-	22	34
TOTALE 7.00-8.00	38	1	2	-	-	41	66	3	6	-	75	116
TOTALE 7.30-8.30	47	-	2	1	-	50	87	3	10	1	101	151
TOTALE 8.00-9.00	36	-	3	1	-	40	62	1	7	1	71	111

Sezione C - Via Pace													
Ora	Svolta a sinistra in via Indipendenza(sez.D)					Dritto in viale Francia (sez.E)					Svolta a destra in Corso Matteotti(sez.A)		
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Auto	Furgoni	Merci<35q
7.00 - 7.15	65	11	-	-	-	76	8	3	-	-	11	1	-
7.15 - 7.30	112	13	2	-	3	130	20	-	-	-	4	-	-
7.30 - 7.45	102	8	3	-	-	113	25	-	-	-	3	-	-
7.45 - 8.00	140	8	-	1	-	149	46	6	-	-	2	-	-
8.00 - 8.15	116	9	1	-	2	128	32	2	-	-	5	-	-
8.15 - 8.30	135	10	2	1	2	150	36	5	-	-	6	-	-
8.30 - 8.45	101	8	3	-	-	112	28	5	-	-	6	1	-
8.45 - 9.00	108	15	2	1	-	126	38	5	1	2	8	4	-
TOTALE 7.00-8.00	419	40	5	1	3	468	99	9	-	-	10	-	-
TOTALE 7.30-8.30	493	35	6	2	4	540	139	13	-	-	16	-	-
TOTALE 8.00-9.00	460	42	8	2	4	516	134	17	1	2	25	5	-



INTERSEZIONE 5 - dei Cipressi-Dante-Francia

Feriale (10 maggio 2016)

Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Sezione A - Via Dante													
Ora	Svolta a sinistra in P.za della Chiesa (sez. B)						Dritto in via dei Cipressi (sez. D) DIVIETO						TOTALE
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	23	-	-	-	1	24	-	-	-	-	-	-	24
7.15 - 7.30	46	3	-	-	1	50	-	-	-	-	-	-	50
7.30 - 7.45	75	5	-	-	-	80	1	-	-	-	-	1	81
7.45 - 8.00	126	4	-	-	-	130	-	-	-	-	-	-	130
8.00 - 8.15	96	7	-	-	-	103	-	-	-	-	-	-	103
8.15 - 8.30	107	8	-	-	-	115	1	-	-	-	-	1	116
8.30 - 8.45	69	2	-	-	-	71	-	-	-	-	-	-	71
8.45 - 9.00	74	4	-	-	1	79	-	-	-	-	-	-	79
TOTALE 7.00-8.00	270	12	-	-	2	284	1	-	-	-	-	1	285
TOTALE 7.30-8.30	404	24	-	-	-	428	2	-	-	-	-	2	430
TOTALE 8.00-9.00	346	21	-	-	1	368	1	-	-	-	-	1	369

Sezione C - Viale Francia Ramo Est																			
Ora	Svolta a sinistra in via dei Cipressi (sez. D)						Dritto in viale Francia Ramo Ovest (sez. E)						Svolta a destra in via Dante (sez. A)						TOTALE
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	2	-	1	-	-	3	9	3	-	-	-	12	1	1	-	-	-	2	17
7.15 - 7.30	6	-	-	-	-	6	7	-	-	-	-	7	6	2	-	-	-	8	21
7.30 - 7.45	7	1	-	-	-	8	17	-	-	-	-	17	8	-	-	-	-	8	33
7.45 - 8.00	11	2	-	-	-	13	25	-	-	-	-	25	17	-	-	-	-	17	55
8.00 - 8.15	9	-	-	-	-	9	26	5	1	-	-	32	22	-	-	-	-	22	63
8.15 - 8.30	11	2	-	-	-	13	22	6	-	1	-	29	12	-	-	-	-	12	54
8.30 - 8.45	5	1	-	-	-	6	13	3	-	-	-	16	5	2	-	-	-	7	29
8.45 - 9.00	11	2	-	-	-	13	23	3	1	-	-	27	8	1	-	-	-	9	49
TOTALE 7.00-8.00	26	3	1	-	-	30	58	3	-	-	-	61	32	3	-	-	-	35	126
TOTALE 7.30-8.30	38	5	-	-	-	43	90	11	1	1	-	103	59	-	-	-	-	59	205
TOTALE 8.00-9.00	36	5	-	-	-	41	84	17	2	1	-	104	47	3	-	-	-	50	195

Sezione E - Viale Francia Ramo Ovest																			
Ora	Svolta a sinistra in via Dante (sez. A)						Dritto in viale Francia Ramo Est (sez. C)						Svolta a destra in via dei Cipressi (sez. D)						TOTALE
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	3	-	-	-	-	3	3	2	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	8
7.15 - 7.30	6	1	-	-	-	7	25	5	-	-	-	30	1	1	-	-	-	2	39
7.30 - 7.45	5	-	-	-	-	5	33	1	-	-	-	34	1	-	-	-	-	1	40
7.45 - 8.00	13	1	-	-	-	14	54	4	2	-	-	60	1	-	-	-	-	1	75
8.00 - 8.15	4	-	-	1	-	5	22	1	-	-	-	23	1	-	-	-	-	1	29
8.15 - 8.30	7	1	-	-	-	8	20	3	2	-	-	25	-	1	-	-	-	1	34
8.30 - 8.45	7	-	1	-	-	8	10	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	18
8.45 - 9.00	7	-	-	-	-	7	15	2	-	-	-	17	2	-	-	-	-	2	26
TOTALE 7.00-8.00	27	2	-	-	-	29	115	12	2	-	-	129	3	1	-	-	-	4	162
TOTALE 7.30-8.30	29	2	-	1	-	32	129	9	4	-	-	142	3	1	-	-	-	4	178
TOTALE 8.00-9.00	25	1	1	1	-	28	67	6	2	-	-	75	3	1	-	-	-	4	107



INTERSEZIONE 6 - Seveso-Francia-Cadorna-Busnelli

Feriale (4 novembre 2015)

Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Sezione A - Via Seveso																			
Ora	Svolta a sinistra in viale Francia (sez. B) DIVIETO						Dritto in via Cadorna (sez. C)						Svolta a destra in via Busnelli (sez. D)						TOTALE
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	-	-	-	-	-	-	73	13	4	-	2	92	2	-	-	-	-	2	94
7.15 - 7.30	2	1	-	-	-	3	87	12	7	-	-	106	3	-	-	-	-	3	112
7.30 - 7.45	12	2	-	-	-	14	64	5	3	-	-	72	-	1	-	-	-	1	87
7.45 - 8.00	13	2	1	-	-	16	101	9	-	3	2	115	5	4	1	-	-	10	141
8.00 - 8.15	7	-	-	-	-	7	70	15	5	1	-	91	2	2	-	-	-	4	102
8.15 - 8.30	5	1	-	-	-	6	92	18	3	2	1	116	2	4	-	-	-	6	128
8.30 - 8.45	8	1	-	-	-	9	67	13	6	-	2	88	1	3	-	-	-	4	101
8.45 - 9.00	2	-	-	-	-	2	62	7	3	-	1	73	1	1	-	-	-	2	77
TOTALE 7.00-8.00	27	5	1	-	-	33	325	39	14	3	4	385	10	5	1	-	-	16	434
TOTALE 7.30-8.30	37	5	1	-	-	43	327	47	11	6	3	394	9	11	1	-	-	21	458
TOTALE 8.00-9.00	22	2	-	-	-	24	291	53	17	3	4	368	6	10	-	-	-	16	408

Sezione B - Viale Francia																				
Ora	Svolta a sinistra in via Cadorna (sez. C)						Dritto in via Busnelli (sez. D)						Svolta a destra in via Seveso (sez. A)						TOTALE	
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale		
7.00 - 7.15	7	3	-	-	-	10	5	2	-	-	-	7	4	-	-	-	-	-	4	21
7.15 - 7.30	8	-	-	-	-	8	10	-	-	-	-	10	1	-	-	-	-	-	1	19
7.30 - 7.45	7	2	-	-	-	9	9	1	-	-	-	10	2	-	-	-	-	-	2	21
7.45 - 8.00	3	-	-	-	-	3	27	4	-	-	-	31	1	-	-	-	-	-	1	35
8.00 - 8.15	8	1	-	-	-	9	14	1	-	-	-	15	-	-	-	-	-	-	-	24
8.15 - 8.30	7	3	-	-	-	10	12	1	-	-	-	13	-	-	-	-	-	-	-	23
8.30 - 8.45	5	2	-	-	-	7	6	2	-	-	-	8	2	-	-	-	-	-	2	17
8.45 - 9.00	7	-	-	-	-	7	10	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	17
TOTALE 7.00-8.00	25	5	-	-	-	30	51	7	-	-	-	58	8	-	-	-	-	-	8	96
TOTALE 7.30-8.30	25	6	-	-	-	31	62	7	-	-	-	69	3	-	-	-	-	-	3	103
TOTALE 8.00-9.00	27	6	-	-	-	33	42	4	-	-	-	46	2	-	-	-	-	-	2	81

Sezione C - Via Cadorna																			
Ora	Svolta a sinistra in via Busnelli (sez. D)						Dritto in via Seveso (sez. A)						Svolta a destra in viale Francia (sez. B)						TOTALE
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	5	-	1	-	-	6	42	4	3	-	-	49	3	1	-	-	-	4	59
7.15 - 7.30	2	2	1	-	-	5	48	5	5	1	-	59	4	-	1	-	-	5	69
7.30 - 7.45	5	-	-	-	-	5	51	2	7	3	-	63	9	-	1	-	-	10	78
7.45 - 8.00	16	-	1	-	-	17	118	8	5	1	-	132	7	-	2	-	-	9	158
8.00 - 8.15	13	1	1	1	-	16	92	10	5	2	1	110	16	-	-	-	-	16	142
8.15 - 8.30	7	1	1	1	-	10	73	4	3	3	1	84	9	1	4	-	-	14	108
8.30 - 8.45	11	-	-	2	-	13	71	5	9	3	1	89	5	-	-	1	-	6	108
8.45 - 9.00	15	1	-	-	-	16	65	5	7	2	-	79	7	-	1	-	-	8	103
TOTALE 7.00-8.00	28	2	3	-	-	33	259	19	20	5	-	303	23	1	4	-	-	28	364
TOTALE 7.30-8.30	41	2	3	2	-	48	334	24	20	9	2	389	41	1	7	-	-	49	486
TOTALE 8.00-9.00	46	3	2	4	-	55	301	24	24	10	3	362	37	1	5	1	-	44	461



INTERSEZIONE 6 - Seveso-Francia-Cadorna-Busnelli

Feriale (4 novembre 2015)

Rilevi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Sezione D - Via Busnelli																		
Ora	Svolta a sinistra in via Seveso (sez. A)						Dritto in viale Francia (sez. B)						Svolta a destra in via Cadorna (sez. C)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	-	-	-	-	-	-	8	1	-	-	-	9	-	-	1	-	-	1
7.15 - 7.30	-	-	2	-	-	2	8	-	-	1	-	9	3	-	-	-	-	3
7.30 - 7.45	1	-	1	-	-	2	28	3	-	-	-	31	6	-	-	-	-	6
7.45 - 8.00	-	1	1	-	-	2	32	2	-	-	-	34	2	-	1	-	-	3
8.00 - 8.15	2	-	1	-	-	3	16	1	1	-	-	18	5	-	2	1	-	8
8.15 - 8.30	1	-	4	-	-	5	22	-	-	-	-	22	6	1	2	-	-	9
8.30 - 8.45	-	-	2	1	-	3	11	-	1	-	-	12	4	-	4	1	-	9
8.45 - 9.00	3	-	1	-	-	4	16	1	-	-	-	17	6	-	5	-	-	11
TOTALE 7.00-8.00	1	1	4	-	-	6	76	6	-	1	-	83	11	-	2	-	-	13
TOTALE 7.30-8.30	4	1	7	-	-	12	98	6	1	-	-	105	19	1	5	1	-	26
TOTALE 8.00-9.00	6	-	8	1	-	15	65	2	2	-	-	69	21	1	13	2	-	37

Sezione E - Via Giuseppe Verdi						
Ora	Svolta a sinistra in via Seveso - Ramo Ovest					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	4	-	-	-	-	4
7.15 - 7.30	3	-	-	-	-	3
7.30 - 7.45	13	1	-	-	-	14
7.45 - 8.00	17	1	-	-	-	18
8.00 - 8.15	23	1	-	-	-	24
8.15 - 8.30	6	-	-	-	-	6
8.30 - 8.45	12	2	-	-	-	14
8.45 - 9.00	10	-	-	-	-	10
TOTALE 7.00-8.00	37	2	-	-	-	39
TOTALE 7.30-8.30	59	3	-	-	-	62
TOTALE 8.00-9.00	51	3	-	-	-	54

Sezione E - Via Giuseppe Verdi						
Ora	Svolta a destra in via Seveso - Ramo Est					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	1	-	-	-	-	1
7.15 - 7.30	-	-	-	-	-	-
7.30 - 7.45	1	-	-	-	-	1
7.45 - 8.00	1	-	-	-	-	1
8.00 - 8.15	4	-	-	-	-	4
8.15 - 8.30	-	-	-	-	-	-
8.30 - 8.45	-	-	-	-	-	-
8.45 - 9.00	-	-	-	-	-	-
TOTALE 7.00-8.00	3	-	-	-	-	3
TOTALE 7.30-8.30	6	-	-	-	-	6
TOTALE 8.00-9.00	4	-	-	-	-	4



INTERSEZIONE 7 - Rotatoria Cadorna-Sovr. Ferroviario

Feriale (20 ottobre 2015)

Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Sezione A - Via Cadorna Ramo Ovest												
Ora	Svolta a sinistra in via Cadorna Ramo Nord (sez. B) ®						Svolta a destra verso sovrappasso ferroviario (sez. C)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	22	2	2	1	-	27	15	1	3	2	-	21
7.15 - 7.30	76	5	2	-	-	83	55	7	1	-	-	63
7.30 - 7.45	80	6	1	2	-	89	38	2	-	2	-	42
7.45 - 8.00	88	3	2	-	-	93	53	6	1	1	-	61
8.00 - 8.15	46	3	2	-	-	51	37	3	3	2	-	45
8.15 - 8.30	79	5	4	-	-	88	50	3	6	3	-	62
8.30 - 8.45	59	4	4	5	-	72	33	6	4	-	-	43
8.45 - 9.00	63	3	5	-	-	71	41	5	3	-	-	49
TOTALE 7.00-8.00	266	16	7	3	-	292	161	16	5	5	-	187
TOTALE 7.30-8.30	293	17	9	2	-	321	178	14	10	8	-	210
TOTALE 8.00-9.00	247	15	15	5	-	282	161	17	16	5	-	199

Sezione B - Via Cadorna Ramo Nord												
Ora	Dritto verso sovrappasso ferroviario (sez. C)						Svolta a destra in via Cadorna Ramo Ovest (sez. A)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	103	20	2	2	2	129	13	1	1	3	1	19
7.15 - 7.30	160	9	5	3	1	178	14	4	1	-	2	21
7.30 - 7.45	170	15	5	6	-	196	35	2	2	-	-	39
7.45 - 8.00	240	20	3	1	4	268	42	1	2	-	3	48
8.00 - 8.15	260	10	11	4	-	285	37	3	2	-	4	46
8.15 - 8.30	190	22	16	10	-	238	40	7	1	2	1	51
8.30 - 8.45	213	13	13	4	-	243	35	3	2	1	1	42
8.45 - 9.00	150	22	9	7	-	188	42	4	1	-	-	47
TOTALE 7.00-8.00	673	64	15	12	7	771	104	8	6	3	6	127
TOTALE 7.30-8.30	860	67	35	21	4	987	154	13	7	2	8	184
TOTALE 8.00-9.00	813	67	49	25	-	954	154	17	6	3	6	186

Sezione C - Sovrappasso ferroviario							
Ora	Ingresso in rotatoria						TOTALE
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	150	7	7	3	2	169	169
7.15 - 7.30	240	12	21	4	-	277	277
7.30 - 7.45	420	18	21	8	-	467	467
7.45 - 8.00	330	16	25	7	-	378	378
8.00 - 8.15	270	16	25	13	-	324	324
8.15 - 8.30	310	13	22	4	-	349	349
8.30 - 8.45	250	10	11	7	-	278	278
8.45 - 9.00	240	22	18	10	-	290	290
TOTALE 7.00-8.00	1.140	53	74	22	2	1.291	1.291
TOTALE 7.30-8.30	1.330	63	93	32	-	1.518	1.518
TOTALE 8.00-9.00	1.070	61	76	34	-	1.241	1.241



INTERSEZIONE 8 - Trieste-Bologna

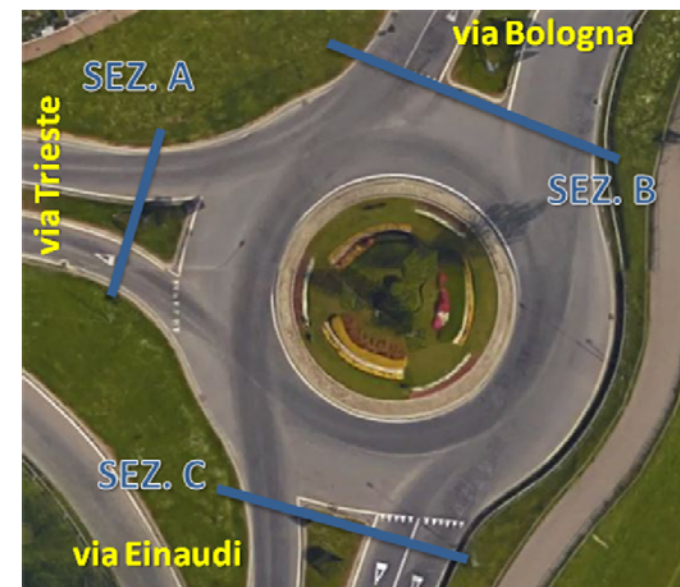
Feriale (21 ottobre 2015)

Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Sezione A - Via Trieste												
Ora	Svolta a sinistra in via Bologna (sez. B)						Svolta a destra in via Einaudi (sez. C)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	14	-	1	1	-	16	9	-	-	-	-	9
7.15 - 7.30	28	-	-	-	-	28	10	-	-	-	-	10
7.30 - 7.45	62	-	-	-	-	62	19	-	-	-	-	19
7.45 - 8.00	92	-	-	-	-	92	15	-	1	-	-	16
8.00 - 8.15	86	1	4	-	-	91	17	-	-	-	-	17
8.15 - 8.30	53	4	2	-	-	59	17	3	2	1	-	23
8.30 - 8.45	53	6	1	-	-	60	10	2	1	1	-	14
8.45 - 9.00	33	1	1	1	-	36	17	2	2	1	-	22
TOTALE 7.00-8.00	196	-	1	1	-	198	53	-	1	-	-	54
TOTALE 7.30-8.30	293	5	6	-	-	304	68	3	3	1	-	75
TOTALE 8.00-9.00	225	12	8	1	-	246	61	7	5	3	-	76

Sezione B - Via Bologna												
Ora	Dritto in via Einaudi (sez. C)						Svolta a destra in via Trieste (sez. A)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	34	1	3	3	-	41	9	-	1	-	-	10
7.15 - 7.30	48	-	1	-	-	49	16	2	1	-	-	19
7.30 - 7.45	84	4	-	2	-	90	60	4	1	-	-	65
7.45 - 8.00	124	5	3	-	-	132	122	1	3	1	1	128
8.00 - 8.15	102	4	7	1	-	114	59	2	8	-	-	69
8.15 - 8.30	88	1	8	3	-	100	38	5	3	2	-	48
8.30 - 8.45	68	4	8	2	-	82	30	2	1	2	-	35
8.45 - 9.00	60	1	12	3	-	76	32	1	2	1	-	36
TOTALE 7.00-8.00	290	10	7	5	-	312	207	7	6	1	1	222
TOTALE 7.30-8.30	398	14	18	6	-	436	279	12	15	3	1	310
TOTALE 8.00-9.00	318	10	35	9	-	372	159	10	14	5	-	188

Sezione C - Via Einaudi							
Ora	Ingresso in rotatoria						TOTALE
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	20	2	3	1	-	26	26
7.15 - 7.30	62	6	-	2	-	70	70
7.30 - 7.45	100	5	-	2	-	107	107
7.45 - 8.00	85	3	3	2	-	93	93
8.00 - 8.15	90	9	3	1	-	103	103
8.15 - 8.30	82	5	6	2	-	95	95
8.30 - 8.45	65	7	4	3	-	79	79
8.45 - 9.00	75	7	2	4	-	88	88
TOTALE 7.00-8.00	267	16	6	7	-	296	296
TOTALE 7.30-8.30	357	22	12	7	-	398	398
TOTALE 8.00-9.00	312	28	15	10	-	365	365



INTERSEZIONE 9 - Indipendenza-Fermi-Maroncelli

Feriale (21 ottobre 2015)

Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Sezione A - Via Indipendenza Ramo Ovest													
Ora	Dritto in via Indipendenza Ramo Est (sez. C)						Svolta a destra in via Maroncelli (sez. D)						TOTALE
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	133	14	-	20	-	167	24	8	-	3	-	35	202
7.15 - 7.30	116	10	-	10	-	136	37	6	-	-	-	43	179
7.30 - 7.45	104	7	-	8	-	119	15	7	-	2	-	24	143
7.45 - 8.00	133	6	-	5	-	144	11	3	-	-	-	14	158
8.00 - 8.15	144	12	-	11	-	167	7	6	-	2	-	15	182
8.15 - 8.30	148	16	-	11	-	175	11	5	-	3	-	19	194
8.30 - 8.45	141	27	-	22	-	190	8	6	-	-	-	14	204
8.45 - 9.00	12	3	-	-	-	15	-	-	-	-	-	-	15
TOTALE 7.00-8.00	486	37	-	43	-	566	87	24	-	5	-	116	682
TOTALE 7.30-8.30	529	41	-	35	-	605	44	21	-	7	-	72	677
TOTALE 8.00-9.00	445	58	-	44	-	547	26	17	-	5	-	48	595

Sezione B - Via Fermi																			
Ora	Svolta a sinistra in via Indipendenza ramo Est (sez. C)						Dritto in via Maroncelli (sez. D)						Svolta a destra in via Indipendenza ramo Ovest (sez. A)						TOTALE
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	4	-	-	-	-	4	33	6	4	-	-	43	10	-	-	-	-	10	57
7.15 - 7.30	5	1	-	-	-	6	61	3	4	-	-	68	15	1	-	-	-	16	90
7.30 - 7.45	4	-	-	-	-	4	133	15	4	-	-	152	26	1	2	-	-	29	185
7.45 - 8.00	7	-	-	-	-	7	126	11	2	-	-	139	21	-	-	-	-	21	167
8.00 - 8.15	17	-	-	-	-	17	120	8	9	-	-	137	27	4	-	-	-	31	185
8.15 - 8.30	12	-	-	-	-	12	94	4	3	-	-	101	35	3	-	-	-	38	151
8.30 - 8.45	9	-	-	-	-	9	96	12	7	-	-	115	32	2	-	-	-	34	158
8.45 - 9.00	3	2	-	-	-	5	14	5	1	-	-	20	10	-	-	-	-	10	35
TOTALE 7.00-8.00	20	1	-	-	-	21	353	35	14	-	-	402	72	2	2	-	-	76	499
TOTALE 7.30-8.30	40	-	-	-	-	40	473	38	18	-	-	529	109	8	2	-	-	119	688
TOTALE 8.00-9.00	41	2	-	-	-	43	324	29	20	-	-	373	104	9	-	-	-	113	529



Sezione C - Via Indipendenza Ramo Est												
Ora	Svolta a sinistra in via Maroncelli (sez. D)						Dritto in via Indipendenza Ramo Ovest (sez. A)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	2	1	-	-	-	3	47	5	1	1	-	54
7.15 - 7.30	-	-	-	-	-	-	62	2	-	-	-	64
7.30 - 7.45	1	-	-	-	-	1	77	6	-	2	-	85
7.45 - 8.00	-	-	-	-	-	-	84	5	-	-	-	89
8.00 - 8.15	-	-	-	-	-	-	96	6	-	1	-	103
8.15 - 8.30	-	-	-	-	-	-	97	4	1	1	-	103
8.30 - 8.45	-	-	-	-	-	-	114	7	-	1	-	122
8.45 - 9.00	-	-	-	-	-	-	22	-	-	-	-	22
TOTALE 7.00-8.00	3	1	-	-	-	4	270	18	1	3	-	292
TOTALE 7.30-8.30	1	-	-	-	-	1	354	21	1	4	-	380
TOTALE 8.00-9.00	-	-	-	-	-	-	329	17	1	3	-	350

Sezione D - Via Maroncelli													
Ora	Svolta a sinistra in via Indipendenza (sez. A) DIVIETO						Svolta a destra in via Indipendenza ramo est (sez. C)						TOTALE
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	-	-	-	-	-	-	123	12	-	7	-	142	142
7.15 - 7.30	-	-	-	-	-	-	140	10	-	4	-	154	154
7.30 - 7.45	-	-	-	-	-	-	177	14	-	5	-	196	196
7.45 - 8.00	-	-	-	-	-	-	205	11	-	5	-	221	221
8.00 - 8.15	-	-	-	-	-	-	254	12	-	8	-	274	274
8.15 - 8.30	-	-	-	-	-	-	206	95	-	5	-	306	306
8.30 - 8.45	-	-	-	-	-	-	194	18	-	8	-	220	220
8.45 - 9.00	-	-	-	-	-	-	45	2	-	1	-	48	48
TOTALE 7.00-8.00	-	-	-	-	-	-	645	47	-	21	-	713	713
TOTALE 7.30-8.30	-	-	-	-	-	-	842	132	-	23	-	997	997
TOTALE 8.00-9.00	-	-	-	-	-	-	699	127	-	22	-	848	848

INTERSEZIONE 10 - Piave-Maroncelli

Feriale (20 ottobre 2015)

Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Sezione A - Viale Piave						
Ora	Svolta a destra in via Maroncelli ramo sud(sez. C)					
	Auto	Furgoni	Merc<35q	Merc>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	4	2	-	2	-	8
7.15 - 7.30	5	3	-	2	-	10
7.30 - 7.45	16	3	-	-	-	19
7.45 - 8.00	17	2	2	2	-	23
8.00 - 8.15	35	2	1	-	-	38
8.15 - 8.30	25	2	-	-	-	27
8.30 - 8.45	25	3	-	1	-	29
8.45 - 9.00	17	4	-	1	-	22
TOTALE 7.00-8.00	42	10	2	6	-	60
TOTALE 7.30-8.30	93	9	3	2	-	107
TOTALE 8.00-9.00	102	11	1	2	-	116

Sezione B - Via Maroncelli Ramo Nord													
Ora	Dritto in via Maroncelli ramo sud (sez. C)						Svolta a destra in viale Piave (sez. A)						TOTALE
	Auto	Furgoni	Merc<35q	Merc>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merc<35q	Merc>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	22	4	-	-	-	26	25	6	4	-	-	35	61
7.15 - 7.30	39	3	-	-	-	42	48	3	3	3	-	57	99
7.30 - 7.45	49	4	1	1	-	55	37	4	-	3	-	44	99
7.45 - 8.00	110	5	3	-	-	118	87	1	2	2	-	92	210
8.00 - 8.15	103	6	1	1	-	111	54	10	4	2	-	70	181
8.15 - 8.30	93	3	2	-	-	98	40	9	-	7	-	56	154
8.30 - 8.45	68	6	1	2	-	77	40	6	6	8	-	60	137
8.45 - 9.00	46	3	3	-	-	52	28	3	-	2	-	33	85
TOTALE 7.00-8.00	220	16	4	1	-	241	197	14	9	8	-	228	469
TOTALE 7.30-8.30	355	18	7	2	-	382	218	24	6	14	-	262	644
TOTALE 8.00-9.00	310	18	7	3	-	338	162	28	10	19	-	219	557

Sezione C - Via Maroncelli Ramo Sud													
Ora	Svolta a sinistra in viale Piave (sez. A)						Dritto in via Maroncelli ramo nord(sez. B)						TOTALE
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	25	3	-	-	-	28	13	-	3	-	-	16	44
7.15 - 7.30	21	5	-	-	-	26	70	11	2	2	-	85	111
7.30 - 7.45	68	9	1	-	-	78	119	9	3	2	-	133	211
7.45 - 8.00	189	4	2	-	-	195	205	15	7	14	-	241	436
8.00 - 8.15	117	2	-	-	-	119	205	18	2	2	-	227	346
8.15 - 8.30	120	-	-	1	-	121	185	17	1	2	-	205	326
8.30 - 8.45	46	3	-	1	-	50	165	17	-	2	-	184	234
8.45 - 9.00	21	6	-	1	-	28	60	8	-	3	-	71	99
TOTALE 7.00-8.00	303	21	3	-	-	327	407	35	15	18	-	475	802
TOTALE 7.30-8.30	494	15	3	1	-	513	714	59	13	20	-	806	1.319
TOTALE 8.00-9.00	304	11	-	3	-	318	615	60	3	9	-	687	1005



INTERSEZIONE 11 - Matteotti-Italia
Feriale (21 ottobre 2015)
Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Sezione A - Corso G. Matteotti Ramo Nord						
Ora	Svolta a destra in Corso Italia (sez. C)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	35	4	-	-	-	39
7.15 - 7.30	44	2	-	-	1	47
7.30 - 7.45	52	3	-	-	-	55
7.45 - 8.00	89	8	-	-	-	97
8.00 - 8.15	68	6	-	-	-	74
8.15 - 8.30	63	12	-	-	-	75
8.30 - 8.45	70	6	-	-	-	76
8.45 - 9.00	74	4	-	-	-	78
TOTALE 7.00-8.00	220	17	-	-	1	238
TOTALE 7.30-8.30	272	29	-	-	-	301
TOTALE 8.00-9.00	275	28	-	-	-	303

Sezione B - Corso G. Matteotti Ramo Sud												
Ora	Svolta a sinistra in Corso Italia (sez. C)						Dritto in Corso G. Matteotti Ramo Nord (sez. A)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	15	1	-	-	-	16	12	1	-	-	-	13
7.15 - 7.30	18	3	-	-	1	22	21	2	-	-	1	24
7.30 - 7.45	43	8	-	-	1	52	45	2	-	-	-	47
7.45 - 8.00	66	2	-	-	-	68	53	5	-	-	-	58
8.00 - 8.15	63	9	-	-	-	72	33	9	-	-	1	43
8.15 - 8.30	37	7	-	-	-	44	55	2	-	-	-	57
8.30 - 8.45	29	8	-	-	-	37	39	5	-	-	-	44
8.45 - 9.00	32	5	-	-	1	38	29	1	-	-	-	30
TOTALE 7.00-8.00	142	14	-	-	2	158	131	10	-	-	1	142
TOTALE 7.30-8.30	209	26	-	-	1	236	186	18	-	-	1	205
TOTALE 8.00-9.00	161	29	-	-	1	191	156	17	-	-	1	174



Meda, 16.10.2017



Ill.mo

Sig. SINDACO

Luca SANTAMBROGIO

Egr.

COMANDANTE POLIZIA LOCALE

Valter BRAGANTINI

Oggetto: osservazioni gruppi di maggioranza al PGTU della città di Meda

Allegati alla presente si trasmettono osservazioni dei gruppi di maggioranza della città di Meda ai documenti del PGTU in fase di approvazione.

Distinti saluti

Per il gruppo FORZA ITALIA

Il Consigliere Comunale

f.to Andrea Asnaghi

Per il gruppo LEGA NORD-LEGA LOMBARDA

Il Consigliere Comunale

f.to Andrea Terraneo

Per il gruppo FRATELLI D'ITALIA

Il Consigliere Comunale

f.to Manuele Cortese

Osservazioni PGU

(versione marzo 2017)

Elaborato da: **Christian Rech**

Trasporto pubblico

Stato attuale

Trasporto su ferro

L'offerta di servizio ferroviario è garantita dalle linee:

- Regionale Milano-Erba-Asso
- Suburbana S2 Milano Rogoredo – Meda – Mariano Comense

La linea S2, nata nel 2004, ha visto fino al 2013 un servizio con corse ogni 30/60min attestata a Meda e Mariano Comense, aumentate progressivamente negli anni fino a raggiungere il completamento ogni 30min per tutta la giornata. Nel 2013 però, per permettere i lavori di adeguamento alla stazione di Meda, il servizio è stato limitato a Seveso e, a lavori finiti, con l'orario del 26 aprile 2015, la S2 è stata ripristinata solo fino a Meda anziché Mariano Comense. Dopo soli 3 giorni dal cambio orario, per decisione unilaterale di Trenord, il servizio è stato attestato per la quasi totalità a Seveso. Oggi a Meda restano solo sei corse al mattino in direzione Milano Rogoredo, tre delle quali provenienti da Mariano Comense; in direzione opposta sono tre le corse provenienti da Milano Rogoredo e terminanti la corsa a Meda; nessun treno prosegue fino a Mariano Comense.

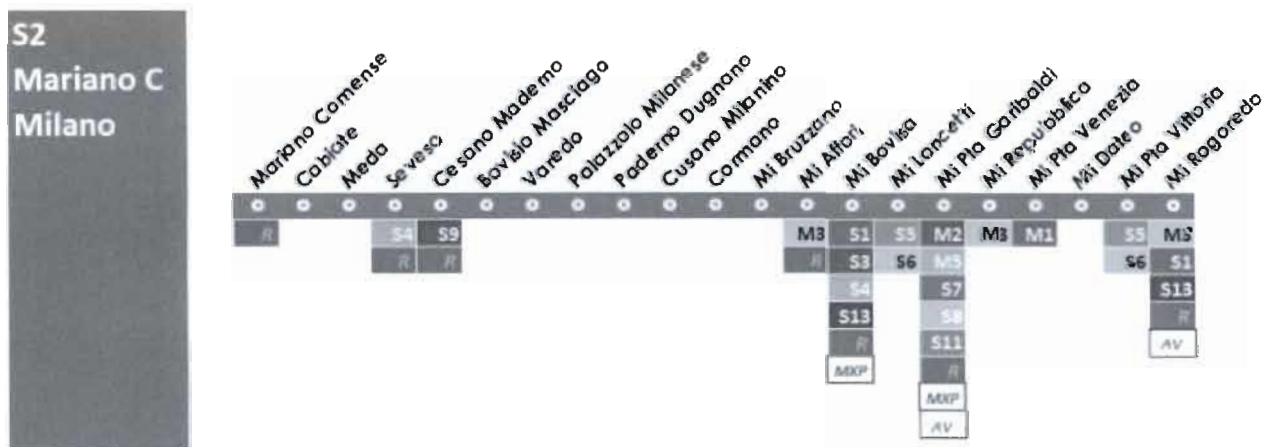


Figura 1: linea S2 secondo i piani regionali

La linea Regionale Milano-Erba-Asso costituisce quindi il servizio principale alla città di Meda, offrendo un servizio cadenzato, tutti i giorni della settimana, con almeno un treno ogni ora dalle 6:23 alle 21:38 (dalle 16 alle 25 coppie di treni/giorno a seconda se lun-ven, sab, festivi). Al mattino da inizio servizio sino alle 9 e dalle 13 a fine servizio nei giorni feriali la frequenza passa a 30min, con una corsa su due attestata ad Erba.

A completamento di questi due servizi, si aggiunge il primo treno del mattino, che parte da Mariano Comense diretto a Milano Cadorna, passando per Meda alle 5.27, da lunedì a sabato. Inoltre, per integrare il servizio ferroviario, dopo le 21.30 e al mattino presto (fasce nelle quali non ci sono treni), sono presenti dei bus sostitutivi che a Seveso fanno coincidenza col servizio S4. Dopo le 0.30 i bus sostituiscono totalmente il treno da Milano Cadorna a Mariano Comense.

Proposte

Trasporto su ferro

Richiesta a Regione Lombardia per:

- ripristino immediato della linea S2 con attestamento a Meda/Mariano così come previsto dai piani della Regione.
- ripristino del servizio ferroviario serale, eliminando quindi il cambio tra treno e bus a Seveso che penalizza molto gli utenti medesi.
- modifica delle periodicità in modo che durante il mese di agosto e nel periodo natalizio il servizio non venga drasticamente ridotto.

Trasporto su gomma - riorganizzazione

L'attuale asse di via Indipendenza è servito da corse con frequenza variabile e comunque insufficiente per un trasporto di tipo urbano e locale come invece è l'ambito dell'area attraversata. Si rende necessaria quindi l'istituzione di una linea urbana Meda FN - Seregno FS e l'integrazione con la linea C80, prevedendo un orario cadenzato e simmetrico, tale da garantire sempre le coincidenze nelle due stazioni ferroviarie con frequenza di 15min in ora di punta e di 30min nel resto della giornata.

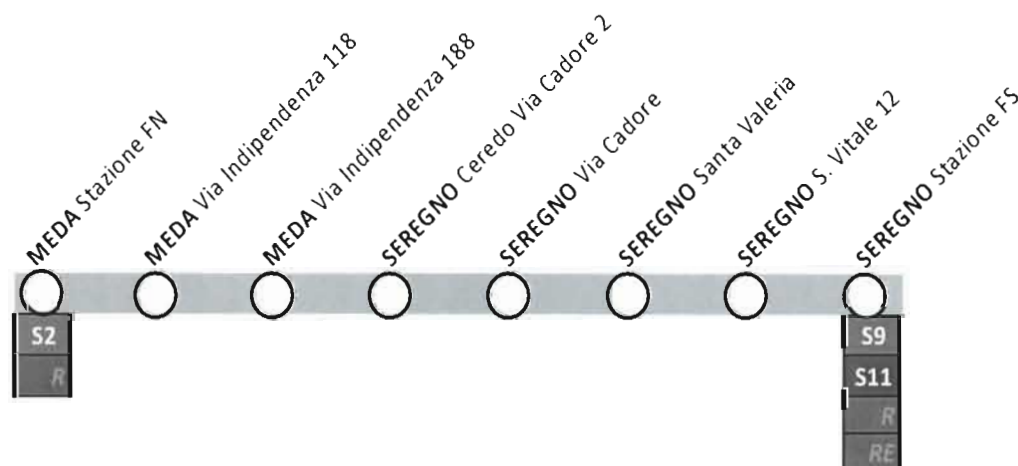


Figura 2: schema linea urbana Meda-Seregno

Per avere buona integrazione anche col Servizio Ferroviario Regionale (SFR), si rende necessario chiedere l'integrazione tariffaria in modo che con un solo biglietto sia possibile usufruire sia del SFR che di tutte le linee bus (C80, linea urbana Meda-Seregno, linee z165-z166).

Per l'area ovest, oggi non servita dal TPL, previsione di estensione della linea urbana Meda-Seregno fino a Camnago FN, percorrendo le vie Cadorna-Seveso-Colombo-Manzoni, in modo da servire la zona maggiormente popolata del territorio comunale.

Per l'area nord-ovest, previsione di estensione delle linee della provincia di Como da Figino/Novedrate verso Meda FN, passando da via S. Maria – via delle Colline – piazza Cavour.

Per quanto riguarda le fermate, laddove possibile, procedere con la riqualificazione di quelle attuali di via Indipendenza e realizzarne una nuova all'altezza di viale Rimembranze, attraverso la creazione di un golfo fuori dalla carreggiata per l'arresto del bus (vedi interventi viabilistici su via Indipendenza). Inoltre, a seguito della nuova viabilità in via Pace e dell'impossibilità per il bus proveniente da Piazza Cavour di svoltare a destra, installare una fermata in direzione Seregno a servizio della stazione in via Cialdini poco prima dell'incrocio con via P. Orsi.

In via Como, l'attuale fermata all'altezza del civico 39 si trova in un punto piuttosto stretto e soprattutto in ora di punta, le persone si trovano strette sul marciapiede; per evitare questo problema, valutare un arretramento all'altezza del complesso sportivo.

Interventi viabilistici

Coerentemente al PGTU, si evidenziano le modifiche e le proposte suddivise per aree.

1. Ambito Centro



Figura 3: modifiche all'ambito Centro. In azzurro i sensi unici esistenti, in rosso quelli proposti

Modifiche alle proposte del PGU

- Senso unico in via Matteotti: eliminare proposta di allungamento del senso unico fino a via Manzoni (si segnala inoltre un errore nel PGTU in quanto oggi via Matteotti è già a senso unico da via Vignoni a corso Italia)

- Sensi unici di via XXV Aprile, via Donizetti, via XX Settembre, via Dante, via Verdi, ecc: parzialmente d'accordo con PGTU. Rispetto alla viabilità esistente:
 - o Introdurre senso unico in via XX Settembre verso nord
 - o Introdurre senso unico in via Vignoni verso nord, tra le vie Dante e Carducci
 - o Invertire senso unico in via Battisti (verso sud anziché verso nord)
 - o Invertire senso unico nel tratto sud di via Orsini (tra le vie Seveso e Dante)
 - o Introdurre senso unico in via Donizetti (verso ovest)
 - o Introdurre senso unico nel tratto sud di via Verdi (tra le vie Dante e Seveso), in direzione sud
 - o Introdurre senso unico nel tratto finale di via Dante (tra via Verdi e il PL), in direzione est
- Inversione ed estensione senso unico via Vespucci: eliminare la proposta dal PGTU
- Inversione dei sensi unici in corso Italia, via Colombo, ecc: eliminare la proposta dal PGTU. Con questi sensi unici si creerebbe un problema alla rotatoria di piazza Volta per via della svolta a sinistra in via Colombo (per chi proviene da Piazza Volta, creando intasamento in rotonda)
- Riqualificazione via Giovanni XXIII e rotonda su incrocio via degli Angeli Custodi: d'accordo con la proposta del PGTU
- ZTL su via Solferino, Piazza Cavour, ecc: eliminare proposta dal PGTU
- Sensi unici su via Carso e vie limitrofe: eliminare proposta dal PGTU.

Proposte ulteriori per l'ambito in esame

Viale Francia

Realizzazione di un senso unico in direzione sud da Piazza del Lavoratore a via dei Cipressi e in direzione nord da via Seveso a via dei Cipressi, recuperando nel primo tratto spazio per nuovi stalli di sosta, mentre nel secondo tratto (da via dei Cipressi a via Seveso), lo spazio recuperato viene lasciato libero in previsione del futuro raddoppio della tratta ferroviaria Meda-Seveso.

2. Ambito Delle Cave – Libertà

Modifiche alle proposte del PGU

- Via Libertà e via Delle Cave: attualmente sono già come proposto nel PGU
- Sensi unici via Radaelli, via Cazzaniga: d'accordo con la proposta del PGU
- Senso unico via Canturina: eliminare la proposta dal PGU; ci sono troppe strade a fondo cieco che sboccano in via Canturina e col senso unico si creerebbero molti disagi ai residenti.

3. Ambito Cadorna – Indipendenza – Cialdini



Figura 4: modifiche all'ambito Cadorna-Indipendenza-Cialdini. In azzurro i sensi unici esistenti, in rosso quelli proposti

Modifiche alle proposte del PGTU

Eliminazione di tutti i sensi unici previsti ad eccezione di:

- Sensi unici di via S. Caterina da Siena, via S. Fedele, via S. Francesco Saverio, via Buonarroti, via Galilei, via Isonzo, via Emilia: d'accordo con la proposta del PGTU
- Introduzione/modifica alla proposta di senso unico nelle seguenti vie, a causa della ridotta sezione della carreggiata e, laddove possibile, per creare spazi di sosta:
- via Canova: senso unico in direzione nord solo nel tratto a fianco del supermercato
- via Maria Callas: senso unico in direzione est tra via Consorziale dei Casarilli e via Palladio
- via Einstein: senso unico in direzione est
- via Da Vinci: prolungamento dell'attuale senso unico dall'incrocio con via Marconi all'incrocio con via Lombardia
- Area via Indipendenza-Via Einaudi: eliminare la proposta dal PGTU e sostituire con la nuova proposta per l'anello di via Indipendenza-Maroncelli-Pellico-Piave.

In via Maria Callas prevedere un allargamento di carreggiata tra l'incrocio con via De Gasperi e quello con via Palladio, al fine di ottenere due corsie da almeno 2,75m e un marciapiede (o percorso ciclopeditonale).

Proposte ulteriori per l'ambito in esame

Via Indipendenza – Via Maroncelli – via Pellico – viale Piave

Creazione di un senso unico ad anello sulle vie in oggetto, con eliminazione del semaforo all'incrocio tra via Indipendenza – Fermi – Maroncelli al fine di fluidificare decisamente il traffico. A ogni incrocio prevedere la realizzazione di uno spartitraffico (simile a quello già esistente tra via Piave e via Maroncelli).

Necessaria creazione di un percorso ciclopeditonale protetto sulle vie interessate. Via Confalonieri dovrà essere predisposta per avere una corsia preferenziale in direzione ovest-est mentre dovrà essere senso unico per tutti i veicoli in direzione est-ovest. Questo provvedimento è necessario per evitare che il traffico anziché percorrere l'anello su viale Piave, "tagli" in via Confalonieri, inserendosi su una viabilità locale non adatta a

sopportare l'elevato quantitativo di traffico. Per i bus invece risulta importante la creazione della corsia preferenziale per evitare l'aumento di km percorsi (e quindi di costi) nonché dei tempi di percorrenza.



Figura 5: proposta creazione sensi unici nell'area Indipendenza-Pellico-Piave-Maroncelli



Figura 6: layout proposto per via Confalonieri. Corsia preferenziale per i bus ovest-est e senso unico est-ovest

Riqualificazione via Piave

Per la creazione di una viabilità privilegiata per il traffico proveniente dalla Milano-Meda, da Lentate s/S, Barlassina e diretto a Seregno, Cabiato e Mariano Comense (Perticato), è necessaria la riqualificazione di viale Piave, prevedendo percorsi ciclopedonali protetti, un semaforo per l'attraversamento pedonale e il

controllo della velocità, tali da consentire in sicurezza l'innalzamento della velocità massima a 60 o 70 km/h in modo da deviare tutto il traffico su quest'asse, scaricando via Tre Venezie e via Indipendenza. L'innalzamento della velocità e la rimozione dei dossi naturalmente è da vincolare alla realizzazione di percorsi ciclopedonali protetti e di attraversamenti semaforizzati per garantire la sicurezza dei pedoni e velocipedi.

Via Indipendenza

Al fine di migliorare le fermate del trasporto pubblico ed evitare che via Indipendenza resti l'asse privilegiato dal traffico per gli spostamenti est-ovest, si propone la creazione di golfi sfalsati laddove possibile con conseguente spostamento della carreggiata tramite una S, in modo da ridurre la velocità dei veicoli e garantendo al contempo la fermata in sicurezza del bus.



Figura 7: layout proposto per via Indipendenza

In alternativa, per ridurre comunque la velocità e creare uno spostamento "a S" della carreggiata, laddove non ci sia spazio per i golfi, realizzare il marciapiede a "penisola" in corrispondenza delle fermate del bus.

4. Ambito Brianza - Trieste

Modifiche alle proposte del PGTU

Eliminare dalle proposte del piano tutti i sensi unici compresi nel quadrilatero via Trento - via Cialdini - via Einaudi - via Trieste: l'area non è solo residenziale ma è mista, con presenza di piccole attività ed esposizioni e l'introduzione di sensi unici può sfavorirle. Inoltre in molte delle vie sulle quali è proposto il senso unico, c'è sufficiente spazio a lato della carreggiata per parcheggiare o comunque, sono presenti parcheggi specifici in aree dedicate.

Inoltre, sulle vie Asiago - San Giusto, inserendo il senso unico proposto, la parte terminale di via San Giusto (a fondo cieco) sarebbe difficilmente raggiungibile, con forte penalizzazione dei residenti. Analogo problema si pone per via Zara, dove c'è la presenza di numerosi accessi privati con vie a fondo cieco con unico accesso da via Zara appunto.

Per raggiungere l'obiettivo della creazione di nuovi stalli di sosta regolata, nelle vie più larghe è possibile operare un intervento di riqualificazione e pavimentazione, prevedendo stalli di sosta regolata (ad esempio: vie Asiago, San Giorgio, ecc).



Figura 9: esempio di necessità di riqualificazione e creazione di stalli di sosta regolare in via Asiago

Per raggiungere invece l'obiettivo di ridurre il traffico parassita lungo le vie residenziali del quartiere, è necessario un intervento su via Trieste, per renderla l'asse favorito dal traffico principale.

Proposte ulteriori per l'ambito in esame

Via Trieste

Analogamente a viale Piave, è essenziale un intervento su via Trieste per renderla l'asse principale per il traffico est-ovest a nord di Meda, evitando la dispersione del flusso veicolare nelle aree residenziali lungo le vie secondarie di quartiere. È necessaria quindi la sistemazione/riqualificazione del percorso ciclopedonale protetto, nonché la realizzazione di attraversamenti pedonali semaforizzati con controllo della velocità e rilevazione delle infrazioni. È altresì necessaria la rimozione di tutti i dossi in modo da aumentare la velocità a 60km/h e incanalare il traffico che oggi predilige l'uso delle vie secondarie, più veloci rispetto all'attuale via Trieste.

5. Ambito Tre Venezie – Vignazzola est

Modifiche alle proposte del PGTU

Eliminare dal piano tutti i sensi unici proposti ad eccezione del tratto di via Po ad ovest di via Marco Polo, via Aquileia, via Mestre, via Abano, via Adige, via Ravenna e via Tevere (solo fino all'incrocio con via Cavalla). In queste ultime vie, a sezione piuttosto ridotta (o molto ridotta, come via Tevere), il senso unico non risulta così penalizzante per i residenti che in cambio otterrebbero delle aree di sosta regolare e un marciapiede.



Figura 10: sensi unici nel quartiere Polo

L'implementazione del senso unico in via Cavalla è da attuarsi solo dopo la realizzazione della tangenzialina est, senza la quale accedere al quartiere Polo dal Meredo/Seregno o da Baruccana sarebbe impossibile, imponendo ai residenti di allungare il percorso fino a via Vicenza.

Proposte ulteriori per l'ambito in esame

Via Vignazzola

Naturalmente la riqualificazione di via Vignazzola, tramite allargamento della carreggiata e la creazione di percorsi protetti per bici e pedoni è indispensabile. Per favorire inoltre il traffico intercomunale a utilizzare questa via al posto delle vie interne al quartiere Polo, prevedere l'innalzamento della velocità a 70km/h subordinato alla totale messa in sicurezza dei percorsi ciclopeditoni laterali e all'installazione di almeno due semafori con rilevazione della velocità e delle infrazioni a protezione del passaggio pedonale all'altezza di via Cavalla e di via Vicenza.

Via Tre Venezie

Analogamente all'intervento proposto per via Indipendenza, anche su via Tre Venezie è necessario un intervento di riqualificazione delle fermate del bus tramite la configurazione "a golfo" o, in caso di spazio ridotto, di marciapiede "a penisola" al fine di introdurre un percorso a S per il traffico, riducendone la velocità e aumentando la sicurezza per la componente debole della mobilità, in particolare in corrispondenza del plesso scolastico.

6. Ambito Vignazzola ovest

Modifiche alle proposte del PGU

In accordo con le proposte del PGU, realizzazione delle rotonde, in particolare quella tra via Vignazzola e via Carducci. Realizzazione inoltre di un percorso ciclabile protetto nel tratto tra via S. Carlo e via Carducci, col mantenimento del senso unico esistente.

7. Altre proposte

Via Colombara – Pescarenico - Manzoni

- a) Realizzazione di un ponte ciclo-pedonale sul torrente Ry per collegare via Colombara con via Pescarenico; riqualificazione dell'area tramite potenziamento dell'illuminazione pubblica, sistemazione dell'area verde sulla curva di via Pescarenico ed eliminazione del degrado che oggi ristagna nel vicolo a fondo cieco trasversale a via Colombara, allo sbocco del previsto percorso ciclo-pedonale.



Figura 41: ponte ciclopedonale sul torrente Ry, tra via Colombara e via Pescarenico

- b) Creazione di un percorso ciclopedonale protetto lungo via Manzoni, dall'incrocio semaforizzato con via Pescarenico fino a via XXIV Maggio al confine con Lentate s/S; l'intervento è volto a migliorare la sicurezza dei pedoni e dei velocipedi in particolare sul tratto terminale di via Manzoni, in pendenza, che oggi è insicuro e scarsamente illuminato. L'opera inoltre serve a garantire una connessione ciclo-pedonale tra l'area residenziale di via Manzoni (e vie limitrofe) con la stazione di Camnago-Lentate, servita oltre che dalle linee ferroviarie S4 e S11, anche da numerose linee di autobus. In aggiunta, questo percorso ciclopedonale funge anche da connessione esterna tra i punti di accesso al Parco della Brughiera Briantea (accesso alla rotonda alla fine di via Manzoni con sentiero n°5 e accesso alla fine di via Colombara tramite sentiero n°6).

Via Santa Maria

Grazie alla realizzazione di un percorso ciclopeditonale protetto, è possibile aumentare la velocità a 60-70km/h per il tratto più a nord di via Santa Maria, in modo da renderlo il percorso preferito dal traffico veicolare, sgravando parzialmente l'asse di via Manzoni – via Fornaci.

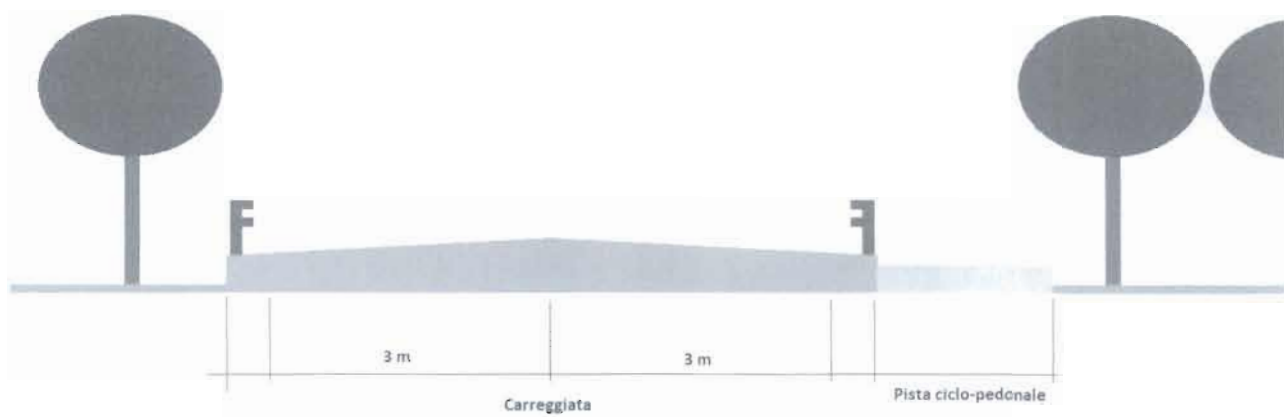


Figura 63: layout per la riqualificazione di via S. Maria



Figura 74: in rosso percorsi interni al Parco della Brughiera. In viola percorsi ciclopedonali integrativi su viabilità esistente

Il percorso ciclopedonale integra bene i sentieri n°5 e n°6 fornendo un collegamento diretto tra di loro e permette inoltre l'accessibilità alla mobilità dolce alla *Zoca di Pirütitt*, oggi raggiungibile a piedi in sicurezza solo tramite i sentieri citati poco sopra. Il nuovo percorso inoltre permetterà l'accesso al Parco Sovraccomunale e alla *Zoca di Pirütitt* direttamente dal centro storico di Meda (Piazza Vittorio Veneto e Piazza Volta), sia da cicli che da pedoni in tutta sicurezza, al contrario di oggi dove è necessario camminare/pedalarci a bordo carreggiata con il traffico che sfreccia a pochi centimetri di distanza.

Opere connesse a Pedemontana

Una volta chiarito il quadro con Pedemontana, in caso di blocco dell'opera, con conseguente blocco delle compensazioni (tra le quali molti interventi nel nostro territorio comunale), dare massima priorità alla realizzazione dei due sottopassi viabilistici, in via Seveso e in via Trieste, nonché all'allargamento di via Fornaci e la connessione diretta con via S. Maria e alla tangenzialina tra i comuni di Meda, Seveso e Seregno, utile soprattutto per la parte di collegamento tra via Vignazzola e via Po, in modo tale da sgravare via Cavalla da traffico di attraversamento.

Classificazione assi prioritari per la mobilità intercomunale e assi a preferenza per la mobilità dolce

A conclusione delle osservazioni, per riassumere uno degli scopi principali del PGTU, cioè la gerarchizzazione della viabilità e l'evitare che il traffico di transito si disperda lungo la viabilità locale, si propone un quadro d'insieme degli assi prioritari e di quelli dove la mobilità dolce va maggiormente tutelata.

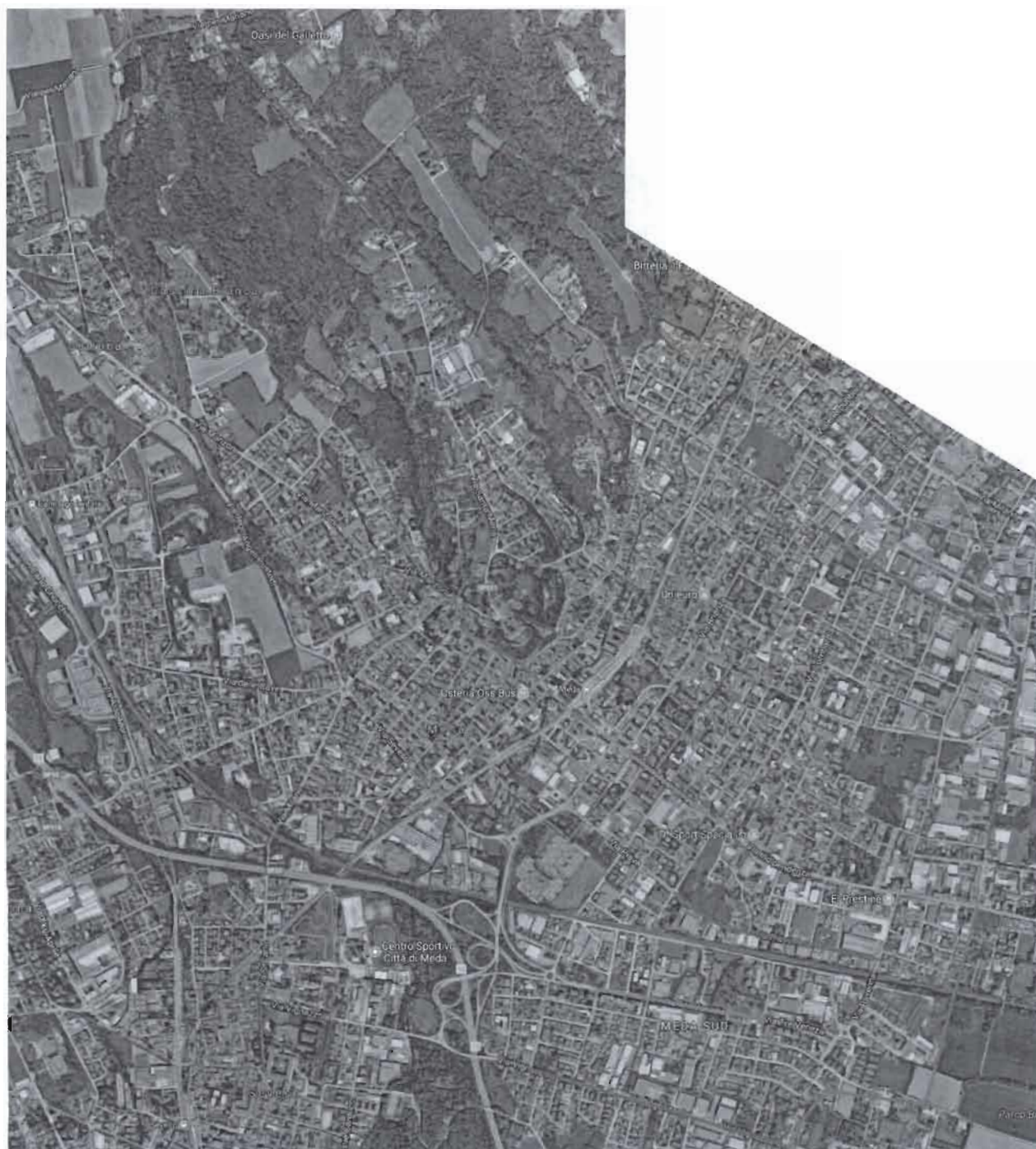
Gli assi principali hanno in comune tra loro le seguenti caratteristiche:

- Percorsi ciclopedonali protetti e fuori dalla carreggiata
- Attraversamenti pedonali semaforizzati con impianto di rilevazione della velocità e delle infrazioni semaforiche
- Velocità aumentata a 60 o 70km/h non appena possibile

- Nessuna presenza di dossi, rialzi della carreggiata o altri ostacoli alla viabilità.

Gli assi sui quali incrementare la tutela della mobilità dolce hanno le seguenti caratteristiche:

- Modifica della carreggiata in modo da introdurre una "S", in particolare laddove sono presenti fermate del trasporto pubblico, al fine di ridurre la velocità dei veicoli
- Velocità massima 30km/h
- Presenza di rialzi della carreggiata in corrispondenza dei passaggi pedonali



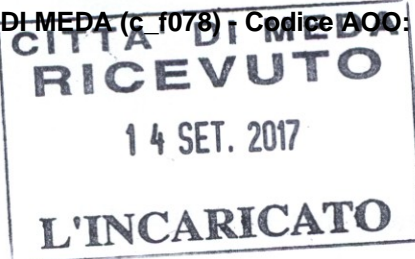
— Viabilità esistente da riqualificare (innalzamento velocità a 60-70 km/h previa messa in sicurezza percorsi pedonali)

- - Nuova viabilità

— Viabilità esistente da riqualificare per la mobilità dolce con abbassamento velocità a 30km/h

— Semafori per attraversamento pedonale protetto con rilevazioni infrazioni e velocità





Al COMUNE di MEDA
Piazza del Municipio - MEDA

Comune di Meda

0017715

del 15/09/2017

Titolo 6 Classe 7



Oggetto: Osservazioni al Piano Generale Del Traffico Urbano del 17 maggio 2017

Il sottoscritto Dr. Filippo Di Carpegna Brivio, c.f. DCRFPP50P05F078X, residente a Milano, in via Emilio Motta 10, e-mail filippo.dicarpegna@fastwebnet.it, tel. 0243510801, in qualità di proprietario nel comune di Meda dell'immobile sito in via Santa Maria 1 e 3, con relativo terreno a giardino con piante ad alto fusto, foglio 22, mappali 59, sub 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 in relazione all'oggetto, presenta le seguenti

OSSERVAZIONI

Premesso che:

il piano generale del traffico urbano adottato il 17 maggio 2017 prevede una serie di interventi volti a regolare il traffico in modo più fluido, anche se a velocità limitata ed evitando che il traffico di transito possa creare criticità nel centro di Meda.

In questo contesto viene proposto un utilizzo sistematico dello scorrimento a senso unico circolare (circuitazione), volto ad attribuire una funzione di scorrimento rotatorio all'insieme di strade a senso unico. Tale accorgimento permetterebbe di evitare ingorghi e semafori in una serie di incroci, oltre ad evitare che lunghi rettilinei inducano ad una velocità eccessiva.

Il criterio di scorrimento rotatorio identificato come migliore è quello in senso orario.

La nostra attenzione si rivolge in particolare su Piazza Volta, rispetto alla quale il Piano prevede una modifica del traffico: chiudendo lo sbocco in Corso Matteotti, di cui si prevede il senso unico in direzione EST-OVEST su tutto il tracciato ed aprendo invece la confluenza in via Cristoforo Colombo, di cui si prevede la spezzatura in due tronconi, di cui la prima parte, da largo Terragni a via Oberdan sarebbe in direzione SUD-NORD, mentre la successiva, da via Oberdan a via Manzoni, sarebbe in direzione opposta NORD-SUD.

Il piano non precisa se la via Manzoni nel tratto tra via Cristoforo Colombo e Piazza Volta sarà reso a senso unico EST OVEST, come completamento di corso Matteotti, oppure se debba rimanere a senso doppio, intralciando quindi lo scorrimento da Corso Matteotti verso Lentate.

Il piano prevedrebbe invece il mantenimento della piazzola rotatoria attualmente esistente che rappresenta il peggiore intralcio al buon fluire del traffico di Meda, con i suoi paletti ed airole, che rendono difficoltoso l'imbocco del vicolo delle Fornaci.

il sottoscritto ritiene che:

sia opportuno valorizzare

le caratteristiche storiche ambientali della città di Meda, sviluppatasi su un borgo di origine medioevale, che conserva, nella sua parte storica, intorno a piazza Vittorio Veneto, la qualità di paesaggio urbano caratterizzato da edifici storici e da aree a verde privato di pregio,

la struttura urbana caratterizzata da strade di limitate dimensioni quasi totalmente adibite ad una viabilità a senso unico,

la necessità, enunciata nel Piano stesso, di mantenere, per le caratteristiche indicate sopra, il traffico pesante esterno al centro storico,

la possibilità di mantenere integra la qualità del paesaggio urbano e dei movimenti delle persone, con il recupero delle caratteristiche di *borgo* antico del vecchio centro, senza sminuirne la funzionalità, grazie ad una rete automobilistica integrata a senso unico,

la presenza, intorno a piazza Volta di zone verdi *a sensibilità molto elevata e a sensibilità elevata*, che presuppongono un intervento rispettoso della tutela della dotazione verde della zona, sia per qualità che per quantità, minimizzandone l'impatto ambientale,

l'obiettivo di FERMARE IL CONSUMO DEL SUOLO, evitando nuovi interventi invasivi di cementificazione,

CHIEDE PERTANTO

di adottare uno schema viabilistico che preveda:

un senso unico per le auto provenienti da via Manzoni e via Cristoforo Colombo su piazza Volta, con prosecuzione su via Fornaci fino a via Santa Maria, oppure su Corso Matteotti,

un senso unico per le auto provenienti da via Santa Maria e Piazza Vittorio Veneto con discesa su via San Martino (senso unico come l'attuale) attraverso piazza Volta, con obbligo di proseguire su corso Matteotti,

un senso unico di **Corso Matteotti** da Piazza Volta a Corso Italia, in direzione OVEST-EST, con una circuitazione in senso orario su via Oberdan, via Cristoforo Colombo e via Manzoni.

un senso unico di via Manzoni nel tratto tra Via Cristoforo Colombo e piazza Volta

in ogni caso l'abolizione della piazzola rotatoria di Piazza Volta.

L'abolizione della piazzola rotatoria permetterebbe infatti di completare i marciapiedi su tutta piazza Volta, rendendola più vivibile per il traffico pedonale ed eventualmente anche l'inserimento di qualche spazio di parcheggio, utile al servizio delle attività commerciali esistenti e future.

Questa soluzione potrebbe essere attuata da subito, anche senza procedere all'allargamento della via Fornaci, come risulta anche negli schemi allegati (ALLEGATI n°1 e 2).

ZONE A VELOCITA' RIDOTTA

In merito alle zone a velocità ridotta, per ottenere il rispetto dei limiti di velocità, si suggerisce di evitare l'utilizzo di dossi artificiali, per sostituirli almeno in parte con l'utilizzo di semafori intelligenti, che indicano la velocità dei veicoli in arrivo e sono rossi quando il veicolo in arrivo non si è adeguato al limite e diventano verdi quando la velocità viene ridotta entro il limite previsto. Si tratta di una forma di controllo più amichevole nei confronti dei cittadini e più efficace, perché ottiene il risultato voluto.

Meda, 7 settembre 2017



Città di Meda

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

fase propositiva/progettuale
10 Il sistema della viabilità



CINQUE STUDI



marzo 2017

IST_12_15_ELA_TE_05_rev1

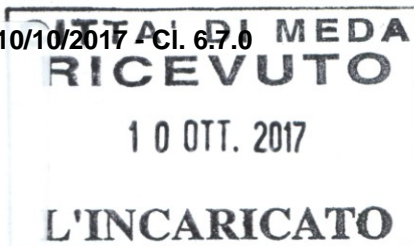
CINQUE STUDI



gennaio 2017

IST_12_15_ELA_TE_05_rev1

Meda 10-10-2017



Il sottoscritto Colombo Alberto, per conto del gruppo di Sinistra e Ambiente e di un gruppo di Cittadini attivi di Meda

Presenta la seguenti

OSSERVAZIONI AL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO redatto nel marzo 2017

1 PGTU Fase Analitica

- 1.1. Nella parte di analisi relativa alle infrastrutture attuali e alle previsioni, non risulta essere considerato il raddoppio della linea FNME da Seveso a Meda definito nella DGR X/4423. Raddoppio che comporterebbe probabili modifiche al calibro di alcune arterie cittadine prossime. L'analisi andrebbe quindi implementata tenendo conto anche di questo intervento.
- 1.2. Tra i capitoli della relazione sullo stato di fatto, manca completamente quello relativo alle pessime condizioni della qualità dell'aria. Va considerato che sulla qualità dell'aria il traffico veicolare incide (dati ARPA) per il 25% sulle emissioni di PM10 e PM2.5, per il 57% su quelle degli Ossidi di Azoto nonché indirettamente sull'Ozono. Pertanto si chiede d'inserire un'analisi di merito.
- 1.3. Una parte delle nuove piste ciclabili di prevista realizzazione è legata al progetto dell'autostrada Pedemontana Lombarda, la cui esecuzione risulta essere di totale incertezza a causa delle note vicende economiche. Ribadendo comunque il giudizio del nostro gruppo sull'inutilità di tale infrastruttura e sul suo impatto negativo per l'ambiente e il territorio, ci pare però importante che nel PGTU la parte di ciclabili previste all'interno delle compensazioni ambientali (PL 15) della pedemontana sia comunque fatta propria dall'amministrazione dichiarandole e definendole nel PGTU come percorsi comunque da realizzare anche con risorse proprie del Comune di Meda o di altri Enti, in quanto importanti per la copertura di alcune aree, in particolare quelle definite come ACE nel PGT vigente.
- 1.4. Non si riscontra alcun riferimento al Piano Attuativo del PII di via Pace/via Gagarin ove si prevedono servizi (Ist. Auxologico) + Commerciale e Residenziale. Si richiede pertanto d'integrare il documento con opportune valutazioni.
- 1.5. Anche il Piano Attuativo dell'ambito di trasformazione "Ambito 3 Largo Europa-Villa Besana ad uso residenziale non risulta preso in considerazione pur trovandosi in una zona centrale e di prossimità con la stazione e la linea ferroviaria FNME. Si richiede pertanto d'integrare il documento con opportune valutazioni.
- 1.6. Stessa cosa dicasi per il comparto AT1 (ex Medaspan) dove la prevista costruzione di un centro di "Grande Distribuzione" con annessi servizi e albergo porterà sicuramente traffico aggiuntivo di cui si dovrà tener conto.

2 PGTU Fase Propositiva e progettuale - Obiettivi e strumenti

- 2.1. Vanno definite, nell'ambito di progetti ed interventi volti a promuovere forme di mobilità sostenibili, azioni di coordinamento nella gestione degli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola con le aziende/enti del territorio comunale, le associazioni di categoria e di rappresentanza delle maestranze anche con successivi momenti pubblici che coinvolgano i dipendenti, gli studenti delle

scuole e loro famigliari nonché il personale docente e non docente. Serve esplicitare l'obiettivo di migliorare l'accessibilità delle sedi aziendali ed ottimizzare i costi e i tempi degli spostamenti, cercando di ridurre la percentuale d'uso dell'auto in favore di altre soluzioni di trasporto pubblico o collettivo o dell'uso della bicicletta. L'interlocuzione deve servire per calibrare gli spazi necessari ai parcheggi aziendali e migliorare il benessere della zona coinvolta.

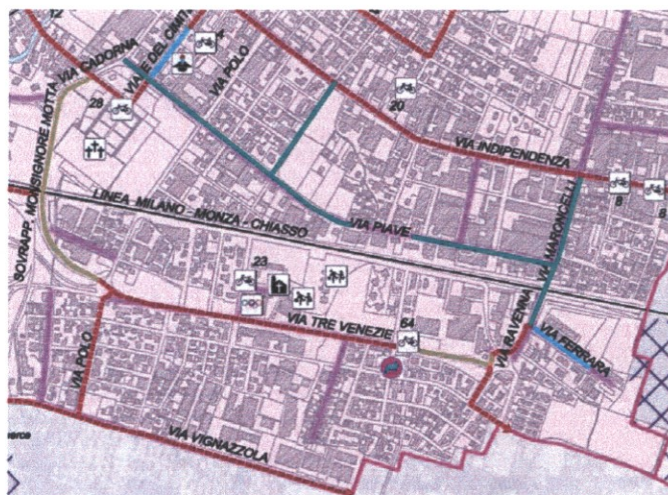
- 2.2. Serve indicare obiettivi quantificabili e altrettanto verificabili da parte di tutti i cittadini. Per questo occorre utilizzare allo scopo appositi canali informativi ed incontri periodici dove si relazioni sul quanto attuato correlandolo con dati riguardanti le piste ciclabili realizzate, gli spostamenti in bici, gli incidenti, l'inquinamento atmosferico nella parte imputabile al traffico veicolare con informazioni e sensibilizzazione sulla mobilità lenta e le iniziative messe in campo.

3 PGTU Fase Propositiva e Progettuale – Mobilità dolce

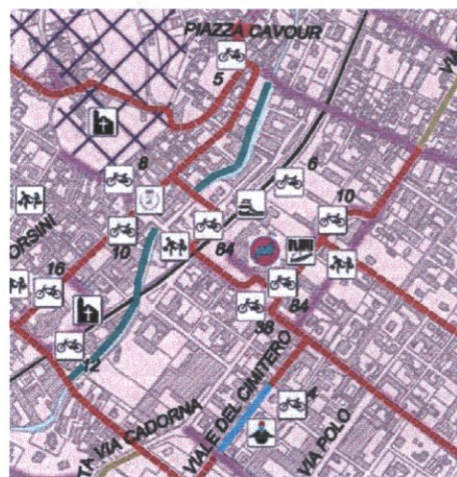
- 3.1 Riprendendo le affermazioni del PGTU laddove si identifica la necessità di *“creare dei corridoi ecologici di collegamento tra le principali aree verdi della città e dei Comuni limitrofi, dal Parco della Brughiera Briantea a nord nel quartiere collina, al Bosco delle Querce a sud, a quello della Brianza Centrale ad est”* si individua e si propone un collegamento ciclopedonale ad anello tra l'area del Centro Sportivo e la porzione medese del Bosco delle Querce con un percorso che con una passerella opportunamente costruita a scavalco del torrente Tarò consenta il collegamento anche a mezzo dell'attuale strada bianca del BdQ e il proseguo della pista ciclopedonale sulla via Vignazzola, congiungendosi poi con il tratto previsto in tav 10.



- 3.3 Risulterebbe utile e se ne chiede l'inserimento, un percorso ciclabile in sede protetta anche su via Piave con tratto anche di collegamento con via Indipendenza e via Ravenna (Meda Sud) a mezzo di via Maroncelli avente lo scopo di rendere accessibile per la mobilità lenta il quartiere Meda Sud dal lato est, collegando altresì le aree verdi da acquisire dell'ex AC3 di viale Lombardia e la zona cimiteriale.



- 3.4 Essendo definita nell'attuale PGT un'asta di collegamento spondale del Tarò, si chiede la previsione e l'inserimento di un percorso ciclopedonale d'attraversamento laddove consentito facilitandolo anche con passerelle.



- 3.5 Va considerata nel PGTU, come PRIORITARIA, la previsione della realizzazione della velostazione nell'ambito del progetto di riqualificazione della Stazione FNME. La velostazione risulta importante sia per promuovere l'accesso al treno a mezzo di mobilità dolce sia per la posizione centrale in cui si trova la stazione ferroviaria.

4 PGTU Fase Propositiva e Progettuale – indirizzi TPL

- 4.1. Per quanto concerne il trasporto pubblico, un indirizzo interessante è prevedere il censimento per luogo di residenza della popolazione scolastica (studenti/insegnanti/personale non docente) onde comprendere i flussi di provenienza degli studenti dei plessi scolastici e poter così porre in essere ottimizzazioni e potenziamenti delle linee di trasporto pubblico.
- 4.2. Sempre per il Trasporto Pubblico, servirebbe comunque identificare le fermate delle linee di autobus aggiuntive laddove l'analisi stessa del PGTU ne evidenzia l'assenza.

5 PGTU Fase Propositiva e Progettuale – Fasi attuazione

- 5.1. Nella prima fase serve avviare da subito la verifica con il gestore del Trasporto Pubblico al fine di ampliare la copertura delle fermate degli autobus anche nelle aree che risultano non coperte dal servizio.
- 5.2. Conseguente alla criticità "Inquinamento atmosferico", nella prima fase, servirebbe pensare alla delimitazione di aree pedonali nelle quali prevedere la "limitazione/blocco del traffico", attivabili quali azioni di contrasto all'emissione delle polveri sottili e agli ossidi di azoto nei periodi critici invernali ed estivi.
- 5.3. Sempre nella prima fase serve avviare l'interlocuzione con FNME relativa alla realizzazione della Velostazione per definire tempi certi per la sua prioritaria costruzione.
- 5.4. Vanno anticipate nella prima fase anche alcune piste ciclabili lungo le arterie di accesso al centro.
- 5.5. Si definisca altresì nella prima fase la concretizzazione del progetto di Pedibus.
- 5.6. Si ritiene utile implementare nel PGTU una fase descrittiva dedicata all'elaborazione del Rapporto di Valutazione al fine di verificare se i risultati attesi all'inizio del percorso sono stati conseguiti. Sarebbe auspicabile individuare per il ruolo di coordinatore una personalità indipendente. Il Rapporto di Valutazione, oltre ad una verifica sul realizzato con il coinvolgimento del corpo di Polizia Municipale e di altri uffici preposti, deve poter misurare il successo dei progetti mediante indicatori definiti nella proposta progettuale e sulla base dell'insieme d'informazioni raccolte a mezzo di questionari di soddisfazione ed interviste alla cittadinanza, ai gruppi e alle associazioni cittadine.

Auspico la presa in considerazione delle Osservazioni presentate, attendiamo riscontro rispetto alle controdeduzioni formulate.

Per Sinistra e Ambiente il gruppo di cittadini attivi

Alberto Colombo



STUDIO
LEGALE

Avv. Liliana Busnelli

e.p.c.:

Egredi Signori
SINDACO
VICESINDACO
c/o Comune di Meda
Piazza Municipio 4
20821 Meda MB

via pec:
via e-mail:

posta@cert.comune.meda.mi.it
sindaco@comune.meda.mb.it
assessore.villa@comune.meda.mb.it

Meda, 13 ottobre 2017

Oggetto: osservazioni al PGTU -Parcheggi in Piazza Volta 1 angolo Corso Matteotti 163-

Ill.mo Signor Sindaco,

ci siamo conosciuti personalmente nell'ormai lontano 2009 quando rivestiva la carica di Assessore all'Urbanistica *durante l'Amministrazione Tavecchia* (quando Sindaco di Meda era il signor Tavecchia).

Da allora, nonostante l'avvicinarsi di altra Amministrazione, a cui altrettanto ho esposto il problema della mancanza di parcheggi antistanti o limitrofi alla mia proprietà, nulla è cambiato.

Ho quindi già avuto modo di esporre (mediante pec, colloqui personali, e-mail e sopralluogo dell'ex Sindaco Caimi) alle diverse Amministrazioni Comunali che si sono avvicendate in questi ultimi anni i problemi che sono scaturiti dal cambio di viabilità di Piazza Volta e in particolare dalla realizzazione del marciapiede che ha circondato la parte antistante l'attività commerciale di mia proprietà sita in Piazza Volta n. 1 angolo via Matteotti n. 163.

Marciapiede a cui si è aggiunto quello di fronte alla mia palazzina davanti al civico n. 9 di Piazza Volta.

Nel nostro colloquio del 28/9/2017 alla presenza del Vicesindaco, dell'arch. Mario Agudio e del sig. Massimiliano Piacentini sono stati *illustrati* (chiariti) anche i danni derivanti dalla *modifica della viabilità come sopra indicata* ossia la perseverante inappetibilità e il deprezzamento di valore sul mercato della mia proprietà oltre che il mancato introito di affitti.

Il tutto tenuto conto del fatto che il mio negozio con annessa cantina e l'adiacente laboratorio sin dal 1965 *sono stati* adibiti all'attività commerciale di supermercato per la vendita di generi alimentari e non, ma soprattutto a panificio/pasticceria di produzione propria condotto prima da mio padre – Clemente Busnelli- e poi da altro esercente per la stessa tipologia di merce.

All'epoca del nostro incontro, nel 2009, la mia proprietà commerciale era vuota e lo è stata fino al maggio 2016 quando un'avventrice -nemmeno residente a Meda – ha deciso di aprire il “Mercatino dell'Usato e del Vintage”. Attività, quest'ultima, che ha chiuso il 31 Luglio 2017. La signora Pantarotto (n.d.r. mia ex inquilina) aveva chiesto al precedente Sindaco – sig. Caimi -di intervenire in merito alla mancanza di parcheggi/soste ma la sua richiesta così come quella degli altri commercianti *della zona intervenuti all'incontro* (Hassan Hassan Hassan e la signora del negozio di prodotti alimentari ucraini al civico n. 2 di Piazza Volta) cui è seguita anche la mia pec, sono rimaste inascoltate e inevase.

Sempre durante il nostro incontro Le ho reso noto di aver ricevuto i primi di Settembre 2017 una proposta di locare il mio immobile ad un'attività di panificio-pasticceria di produzione propria con caffetteria. Proposta che non è andata a buon fine perché era vincolata all'esistenza di parcheggi e/o soste che attualmente non esistono più a causa della condizione attuale in cui versa la viabilità di Piazza Volta e Via Matteotti dal n. 163 al n. 151. Altrettanto è caduta nel nulla l'altra proposta che le avevo accennato di locare l'immobile ad una parafarmacia. Il problema è sempre lo stesso.

Nel corso del nostro incontro Lei e la Vicesindaco vi siete impegnati a verificare presso i competenti uffici la possibilità di risolvere il problema dei parcheggi. Ci siamo lasciati con delle promesse da parte Vostra - verificare presso i competenti uffici la possibilità di risolvere il problema dei parcheggi- e una riflessione da parte mia - cosa avete intenzione di fare di questa zona disabitata e debilitata ad ogni prospettiva commerciale perché senza parcheggi?Volete farla rivivere o farne una zona residenziale?-

Delle due l'una.

Ho concesso tempo (oltre 8 anni) e diverse possibilità al Comune di rimediare a questa problematica e non posso più permettermi di non avere soluzioni concrete che sono: o il cambio di destinazione d'uso dell'immobile da commerciale a residenziale oppure il ripristino di plurime zone di stallo e scarico /carico poiché uno o due parcheggi non risolverebbero nulla tra i residenti e le altre vicine attività che ne usufruirebbero. In particolare:

- 1) in Piazza Volta: negozio di massaggi cinesi, parrucchiera e negozio sfitto al n. civico 2;
- 2) in via Matteotti: il mio negozio che fa angolo con Piazza Volta, una pizzeria da asporto e un veterinario.

Detto questo espongo le seguenti osservazioni a fronte anche di un non ben chiaro PGU.

Preliminarmente faccio presente che il tratto di strada che da Piazza Volta n. 1 fa angolo con Via Matteotti al 163 sono così ampi rispetto al passato grazie all'accordo raggiunto da mio padre con il Comune di Meda nel lontano 1965 (vedasi verbale di deliberazione della giunta comunale n. 21 del 12/3/1965 e del 27/3/1958 n. 8).

Dal testo delle delibere citate emerge che è grazie all'arretramento di una porzione del fabbricato civile di mio padre, attualmente di mia proprietà, che è cessata la situazione di pericolo che interessava quel tratto di strada. Da ciò ne consegue l'inutilità del marciapiede voluto e costruito dal Comune antistante al portico.

Infatti, è oggettivo che il mio portico ha sempre consentito e consente ai pedoni di transitare in assoluta sicurezza.

Durante i lavori di edificazione del marciapiede ho fatto presente che la realizzazione di un marciapiede antistante al portico non sarebbe servito ai pedoni in quanto non necessario ma avrebbe solo penalizzato -come penalizza - la sosta da sempre consentita ai veicoli. Nell'occasione mi sono anche offerta di abbattere -a mie spese - le barriere di accesso al portico con la costruzione di apposite pedane per disabili.

La mia proposta non è stata accettata e l'Amministrazione ha continuato la costruzione del marciapiede che all'altezza del civico n. 161 presenta dimensioni inutilmente e volutamente ampie e ha eliminato anche quei pochi parcheggi esistenti che servivano come carico/scarico merci a lisca di pesce.

Ad oggi pur mantenendo l'ampiezza, Piazza Volta e il tratto di Via Matteotti fino al n. 151 non hanno una sosta carico/scarico e/o parcheggi nemmeno per disabili.

Secondo il PGU attuale e l'ex assessore Buraschi gli unici stalli presenti di cui il negozio di Piazza Volta e il mio studio professionale dovrebbero usufruire - in comune con gli altri esercenti e professionisti di Piazza Volta, Via Matteotti e Via Italia - sarebbero quelli presenti in Via Italia dall'altezza del civico n. 5 a scendere in direzione verso via Sauro e Oberdan!

Tale proposta è oggettivamente inaccettabile condizione per una qualsiasi tipologia di attività commerciale e/o professionale: gli stalli offerti sono troppo distanti rispetto al mio negozio di Piazza Volta 1 e il tratto da farsi con il carico sulle spalle è in discesa/o in salita perché Piazza Volta è in collina!!! Altrettanto dicasi per quelli presenti in via Cristoforo Colombo.

Inoltre gli stessi risultano a qualsiasi ora del giorno e della notte congestionati. Appannaggio esclusivo dei residenti e delle numerose attività commerciali e professionali presenti così come quelle in Via Italia tra i quali un negozio di articoli sanitari la cui clientela (anziani e disabili per la maggior parte) necessita di usufruire dei parcheggi e/o di zone di scarico carico!

Le problematiche di viabilità in essere di Piazza Volta sono sotto gli occhi di tutti da anni: rotonda non rispettata per accedere alla via Fornaci, accesso in contromano in via San Martino, dare precedenza a ridosso dei passi carrabili e totale assenza di passaggi pedonali necessari per l'attraversamento della strada e della Piazza.....

Di fronte a tutto questo non si comprende quale sicurezza sia stata e sia garantita dal Comune.

Osservo che il PGTU dovrebbe rispecchiare nel concreto le esigenze della collettività medese che necessita di spostarsi in automobile essendo pacifica la mancanza di trasporto pubblico e/o su rotaie in particolare in zone come quella di Via Matteotti-Piazza Volta - Manzoni - Santa Maria.

Rilevo che attualmente Via Matteotti ha un'alta densità abitativa ma le attività commerciali sono per lo più chiuse e per le poche che esistono il carico/scarico avviene senza regole e a discapito della sicurezza pubblica.

Vedendo il PGTU ci si domanda quale sia l'intenzione dell'Amministrazione Comunale.

Delle due l'una.

Se l'intenzione della nuova Amministrazione è quella di rivitalizzare il centro e anche la Via Matteotti con la nascita di nuove attività commerciali (con posti di lavoro per i cittadini medesi) allora non si può non contemplare nel PGTU la creazione di plurimi parcheggi in Piazza Volta che è la fine della Via Matteotti e l'inizio di zone residenziali quali: Via Santa Maria/Fornaci/Manzoni/San Martino.

Il prevedere delle zone di parcheggio da Piazza Volta fino al 151 di Via Matteotti significa permettere di accedere al centro da parte dei residenti delle zone succitate e apporterebbe lo sgravio di congestione parcheggi e soste anche non consentite in via Italia/Via Cristoforo Colombo/Oberdan dove esiste il parcheggio selvaggio ad uso e consumo dei commercianti "privilegiati" rispetto a quelli di piazza Volta.

Anche perché il transito pedonale in Piazza Volta è corposo solo in occasione delle numerose manifestazioni religiose e nazionali. Altrimenti è luogo destinato al mero passaggio veicolare come lo è oggi: **strumentale all'accesso alle zone prettamente residenziali.**

Se invece l'Amministrazione Comunale pretende di mantenere il PGTU inalterato per Piazza Volta e Via Matteotti fino al 151 allora non posso che chiedere la concessione del cambio di destinazione da commerciale a residenziale della mia proprietà (negozio, laboratorio e cantina) e ciò anche nell'interesse delle casse comunali.

Attendo riscontro nel breve poiché in caso contrario non potrò che dare corso alle azioni giudiziarie del caso per la tutela dei miei interessi.

Cordiali saluti.

Avv. Liliana Busnelli


BORGONOVO FORMENTI
AVVOCATI ASSOCIATI

Avv. Arnaldo Borgonovo
Avv. Anna Formenti
Avv. Nicola Borgonovo
Avv. Alberto Giovanni Novara

Avv. Emilio Nespoli

Comune di Meda

0020067

del 13/10/2017

Titolo 9 Classe 2



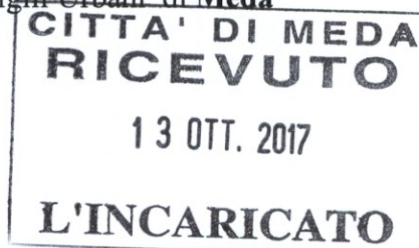
Preg.mo sig. SINDACO – Comune di **Meda**

Preg.mo sig. ASSESSORE DI COMPETENZA –
Comune di **Meda**

Comandante dei Vigili Urbani di **Meda**

posta@comune.meda.mb.it

Meda, 13 ottobre 2017



OSSERVAZIONI RELATIVE AL PIANO GENERALE TRAFFICO URBANO (P.G.T.U.)

Subito un apprezzamento all'attuale amministrazione comunale che ha ritenuto di fissare per il 3.10.2017 un incontro con la cittadinanza per la presentazione del Piano Generale Traffico Urbano.

La numerosa presenza di pubblico è stata testimonianza dell'importanza dell'argomento e dell'interesse dei cittadini.

Purtroppo le immagini proiettate non sono risultate chiare ed i testi poco leggibili (almeno all'esponente in prima fila e con occhiali). Anche l'audio non era perfetto perché in alcuni punti il volume e la dizione del relatore non erano adeguati.

Le criticità peraltro sono diverse e, ancorché non oggetto specifico di queste osservazioni, giova accennarle.

Il relatore è stato vago, non ha chiarito né le priorità, né i tempi di realizzazione delle possibili varianti, né i probabili costi ed i finanziamenti, per cui ben può parlarsi di mere possibilità e di affermazioni

M E D A

WWW.BFNAVVOCATI.IT

M I L A N O

Via F. Gioia, 4
20821 Meda (MB)
Tel: +39 0362 74276 - 0362 75098
Fax: + 39 0362 70544
E-mail: info@bfnavvocati.it

Codice Fiscale 02546520962 - Partita Iva 12024900156

Piazza Castello, 24
20121 Milano
Tel: + 39 02 91767145 - 02 72020041
Fax: + 39 02 32066729
E-mail: milano@bfnavvocati.it

E-MAIL CERTIFICATE

arnaldo.borgonovo@monza.pecavvocati.it
anna.formenti@monza.pecavvocati.it

nicola.borgonovo@monza.pecavvocati.it
alberto_giovanni.novara@monza.pecavvocati.it

generiche che hanno toccato – tra l'altro – la questione della “velocità” (che verrebbe fissata per le diverse strade), delle piste ciclabili e dei parcheggi.

Ora sostenere – come pare – una generale limitazione della velocità , (tra l'altro esigenza dei nostri tempi) non pare grande soluzione perché la sicurezza non è solo questione di velocità; le piste ciclabili sono una bella idea di moda (dove ci sono biciclette e qualche cosa da vedere); i parcheggi sono importanti , ma non si possono restringere più di tanto i tempi di stazionamento rendendo così più difficile la circolazione, privilegiando gli esercizi commerciali a discapito delle esigenze del lavoro. Dopo queste premesse, vengo al punto specifico delle mie osservazioni.

Il relatore non ha fatto neppure un cenno al programma del sottopasso di Via Cadorna/Via Seveso e delle conseguenze sulla viabilità, né all'ostacolo principale alla viabilità medese costituita dagli attuali sette passaggi a livello (e non sei come erroneamente da me sostenuto).

Via Seveso non è una periferia e non può diventare un percorso di grande (maggiore) scorrimento che creerebbe code di veicoli provenienti soprattutto dalla Superstrada, considerando ancora che il sottopasso facilmente si allagherebbe.

Via Seveso ha anche il problema dell'inquinamento e lo stesso aumenterebbe sia per il maggior traffico, sia per la diminuita velocità dei mezzi.

Personalmente sono contrario al sottopasso che non risolve i problemi.

La soluzione vera sarebbe stata quella dell'interramento del tratto ferroviario interessante Meda e sono del tutto contrario alle affermazioni fatte dal relatore contro questa soluzione.

Gli argomenti a favore dell'interramento sono numerosi, ma non è qui il luogo ed il tempo per parlarne.

La soluzione per Via Seveso/Via Cadorna, più ragionevole, più economica, potrebbe essere quella di un tracciato parallelo alla ferrovia dello Stato , percorso già ipotizzato – a quanto pare – da alcuni tecnici dell'Amministrazione Comunale e fattibile secondo altri tecnici e progettisti esterni.

L'ipotesi di un percorso parallelo alla ferrovia dello Stato favorirebbe anche l'accesso diretto alla superstrada ed eliminerebbe un traffico in città.

Ora, a parte il dubbio circa il futuro (tempi) e la possibilità concreta della Pedemontana (c'è una istanza di fallimento) la soluzione del sottopasso può essere gradita al progetto di una attività commerciale (grande distribuzione) nella zona ex Citterio; iniziativa molto discutibile – di scarsa utilità alla nostra comunità e – aggiungo - fuori tempo, quando a livello nazionale c'è un totale ripensamento sulla utilità generale di grandi strutture commerciali e dei suoi effetti sul commercio al minuto, a tacere dall'aumento del traffico, dei parcheggi.

Il sottopasso – a quanto pare – determinerebbe anche l'esigenza di spostare l'attuale alveo del torrente (con conseguente modifica della rete fognaria collegata) e possibile controversia avanti il Tribunale delle acque e non ultimo uno stravolgimento dell'attuale circolazione che interesserebbe le seguenti strade:

- Via Cadorna;
- Via Seveso;
- Viale Francia;
- Via Busnelli;
- Via Verdi;
- Via Orsini;
- Via Cesare Battisti;
- Via Gioia;
- Via Martesana;

per il cui traffico **DA** e **PER** le seguenti vie non potrebbe utilizzare il sottopasso e verrebbe necessariamente dirottato su altre vie più centrali.

In particolare:

Da Via Cadorna non si potrebbe arrivare in Viale Francia nè in Via Busnelli (rammento importanza della Cassina, degli impianti sportivi di S. Pietro).

Da Via Seveso non si potrebbe arrivare in viale Francia e Via Busnelli, e in e da Via Orsini, in e da Via Verdi, in e da Via Gioia.

Da Via Verdi non si potrebbe arrivare in Viale Francia, Via Busnelli, Via Seveso, Via Cadorna Via Gioia, Via Orsini.

Salvo migliore valutazione i frontalisti delle vie sopra citate e tutti i soggetti ostacolati dal sottopasso (tra questi i più gravati sarebbero gli abitanti di Via Gioia) che sarebbero impediti dall'uscite/entrata nelle loro abitazioni, con la conseguente diminuzione del valore dei rispettivi immobili, per ottenere il **dovuto** risarcimento dei danni (gli interessati) dovrebbero rivolgersi – presumibilmente – all'Amministrazione Comunale con una serie di probabile cause.

Quanto sopra non potrà dimenticarsi nella redazione del P.G.T.U. e – a parere dell'esponente – addirittura si dovrebbe riconsiderare l'attuale soluzione del sottopasso.

Con i migliori saluti.

Avv. Arnaldo Borgonovo



Al COMUNE di MEDA
Piazza del Municipio - MEDA

Oggetto: Integrazione Osservazioni al PGTU del 17 maggio 2017

Il sottoscritto Dr. Filippo Di Carpegna Brivio, c.f. DCRFPP50P05F078X, residente a Milano, in via Emilio Motta 10, e-mail filippo.dicarpegna@fastwebnet.it, tel. 0243510801, in qualità di proprietario nel comune di Meda dell'immobile sito in via Santa Maria 1 e 3, con relativo terreno a giardino con piante ad alto fusto, foglio 22, mappali 59, sub 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 in relazione all'oggetto, integrando le precedenti osservazioni presentate il 14 settembre 2017, presenta le seguenti

OSSERVAZIONI

Premesso che:

il piano generale del traffico urbano adottato il 17 maggio 2017 prevede una serie di interventi volti a regolare il traffico in modo più fluido, anche se a velocità limitata ed evitando che il traffico di transito possa creare criticità nel centro di Meda.

In questo contesto viene proposto un utilizzo sistematico dello scorrimento a senso unico circolare (circuitazione), volto ad attribuire una funzione di scorrimento rotatorio all'insieme di strade a senso unico. Tale accorgimento permetterebbe di evitare ingorghi e semafori in una serie di incroci, oltre ad evitare che lunghi rettilinei inducano ad una velocità eccessiva.

Il criterio di scorrimento rotatorio identificato come migliore è quello in senso orario.

La nostra attenzione si rivolge in particolare su Piazza Volta, rispetto alla quale il Piano prevede una modifica del traffico: chiudendo lo sbocco in Corso Matteotti, di cui si prevede il senso unico in direzione EST-OVEST su tutto il tracciato ed aprendo invece la confluenza in via Cristoforo Colombo, di cui si prevede la spezzatura in due tronconi, di cui la prima parte, da largo Terragni a via Oberdan sarebbe in direzione SUD-NORD, mentre la successiva, da via Oberdan a via Manzoni, sarebbe in direzione opposta NORD-SUD.

Il piano non precisa se la via Manzoni nel tratto tra via Cristoforo Colombo e Piazza Volta sarà reso a senso unico EST OVEST, come completamento di corso Matteotti, oppure se debba rimanere a senso doppio, intralciando quindi lo scorrimento da Corso Matteotti verso Lentate.

Il piano prevedrebbe invece il mantenimento della piazzola rotatoria attualmente esistente che rappresenta il peggiore intralcio al buon fluire del traffico di Meda, con i suoi paletti ed aie, che rendono difficoltoso l'imbocco del vicolo delle Fornaci.

il sottoscritto ritiene che:

sia opportuno valorizzare

le caratteristiche storiche ambientali della città di Meda, sviluppatasi su un borgo di origine medioevale, che conserva, nella sua parte storica, intorno a piazza Vittorio Veneto, la qualità di paesaggio urbano caratterizzato da edifici storici e da aree a verde privato di pregio,

la struttura urbana caratterizzata da strade di limitate dimensioni quasi totalmente adibite ad una viabilità a senso unico,

la necessità, enunciata nel Piano stesso, di mantenere, per le caratteristiche indicate sopra, il traffico pesante esterno al centro storico,

la possibilità di mantenere integra la qualità del paesaggio urbano e dei movimenti delle persone, con il recupero delle caratteristiche di *borgo* antico del vecchio centro, senza sminuirne la funzionalità, grazie ad una rete automobilistica integrata a senso unico,

la presenza, intorno a piazza Volta di zone verdi *a sensibilità molto elevata e a sensibilità elevata*, che presuppongono un intervento rispettoso della tutela della dotazione verde della zona, sia per qualità che per quantità, minimizzandone l'impatto ambientale,

l'obiettivo di FERMARE IL CONSUMO DEL SUOLO, evitando nuovi interventi invasivi di cementificazione,

CHIEDE PERTANTO

di adottare uno schema viabilistico che preveda:

un senso unico per le auto provenienti da via Manzoni e via Cristoforo Colombo su piazza Volta, con prosecuzione su via Fornaci fino a via Santa Maria, oppure su Corso Matteotti,

un senso unico per le auto provenienti da via Santa Maria e Piazza Vittorio Veneto con discesa su via San Martino (senso unico come l'attuale) attraverso piazza Volta, con obbligo di proseguire su corso Matteotti,

un senso unico di **Corso Matteotti** da Piazza Volta a Corso Italia, in direzione OVEST-EST, con una circuitazione in senso orario su via Oberdan, via Cristoforo Colombo e via Manzoni.

un senso unico di via Manzoni nel tratto tra Via Cristoforo Colombo e piazza Volta

in ogni caso l'abolizione della piazzola rotatoria di Piazza Volta.

Qualora invece si mantenesse la direzione a senso unico di corso Matteotti fino a Piazza Volta, si propone di prevedere l'obbligo di prosecuzione su via san Martino, verso piazza Vittorio Veneto con prosecuzione in via santa Maria modificando il senso di marcia di via san Martino e spezzando in due la piazza Volta.

Anche il senso di marcia di via Fornaci dovrebbe essere modificato, in discesa fino a piazza Volta per proseguire poi in via Manzoni oppure in via Cristoforo Colombo. Questo intervento sarebbe il più coerente per completare la logica del PGTU sottoposto alla cittadinanza. Ovviamente la via Fornaci dovrebbe prevedere velocità ridotta al minimo.

L'abolizione della piazzola rotatoria permetterebbe infatti di completare i marciapiedi su tutta piazza Volta, rendendola più vivibile per il traffico pedonale ed eventualmente anche l'inserimento di qualche spazio di parcheggio, utile al servizio delle attività commerciali esistenti e future.

Questa soluzione potrebbe essere attuata da subito, anche senza procedere all'allargamento della via Fornaci, come risulta anche negli schemi allegati (ALLEGATI n°1 e 2 alle osservazioni già presentate).

ZONE A VELOCITA' RIDOTTA

In merito alle zone a velocità ridotta, per ottenere il rispetto dei limiti di velocità, si suggerisce di evitare l'utilizzo di dossi artificiali, per sostituirli almeno in parte con l'utilizzo di semafori intelligenti, che indicano la velocità dei veicoli in arrivo e sono rossi quando il veicolo in arrivo non si è adeguato al limite e diventano verdi quando la velocità viene ridotta entro il limite previsto. Si tratta di una forma di controllo più amichevole nei confronti dei cittadini e più efficace, perché ottiene il risultato voluto.

Meda, 13 ottobre 2017



0020200

del 16/10/2017

Titolo 6 Classe 7



- Al Sindaco Luca Santambrogio
- All'Assessore ai Lavori Pubblici
Andrea Bonacina
- Al Comandante Dr. Valter Bragantini

Meda, 12 ottobre 2017

OGGETTO: Osservazioni al PGTU – Nuovi sensi unici

Gli scriventi fanno parte dei residenti di 6 palazzine con accessi carrai da via Sant'Agostino in Meda, in cui sono presenti oltre 100 appartamenti e relativi box auto.

Il nuovo PGTU sconvolge completamente la viabilità della nostra zona, invertendo il senso di marcia in diverse vie e/o trasformando in sensi unici vie attualmente a doppio senso di percorrenza.

Pare dunque che abbiamo utilizzato da tempo memore le nostre strade in modo completamente errato, modo al quale comunque ci eravamo abituati e ci andava tutto sommato bene.

Riscontriamo immediatamente due forti criticità nel nuovo PGTU che incidono pesantemente sulla nostre abitudini, ma anche sulla nostra sicurezza e sull'ambiente.

In primo luogo, cambiare contemporaneamente in breve tempo le modalità di percorrenza di così tante strade, così vicine e necessariamente interconnesse, espone a elevatissimo rischio di errore i residenti locali, abituati da molti anni ad un utilizzo abitudinario, praticamente "a occhi chiusi", con gravi ripercussioni sulla sicurezza stradale e sull'incolumità delle persone.

Molte di queste strade sono poi viuzze strette con poca o nulla visibilità sugli innesti e sugli incroci, che aumenta ulteriormente il pericolo in caso di errori del conducente.

In secondo luogo, stante il senso unico già presente da tempo in via Sant'Agostino e il senso unico di v.le Brianza, il nuovo PGTU, con i suoi ulteriori nuovi sensi unici, ci costringe a inutili giri per raggiungere le nostre abitazioni o per raggiungere il centro della città, con grande spreco di tempo e di energie, che interessa sia il ns. portafoglio, che la ns. salute e l'ambiente.

Infatti ad esempio, venendo da Cabiato e volendo raggiungere via Sant'Agostino, oggi, arrivando da v.le Brianza, occorre girare necessariamente a sinistra in via Trieste, per poi girare a destra in via Pascoli, poi ancora a destra in via San Giorgio e infine a sinistra in via Sant'Agostino (vedi allegato A).

Nel nuovo PGTU ciò non sarà più possibile e, venendo da Cabiato, girando in via Trieste e poi in via Pascoli, dovremo poi girare a sinistra in via San Giorgio (diventata senso unico) e poi a destra in via

Istria, e poi a destra in via Rho, e poi a destra in v.le Brianza, e poi a destra in via San Giorgio, e poi finalmente a destra in via Sant'Agostino (vedi allegato A).

Allo stesso modo, volendo oggi raggiungere via Gagarin, dove si trova la biblioteca, partendo da via Sant'Agostino, giriamo a destra in via Rho e subito a sinistra in via Lamarmora, poi ancora a destra in via Cialdini e poi al semaforo a sinistra in v.le Brianza fino alla via Gagarin (vedi allegato B).

Con il nuovo PGTU dopo aver girato a destra in via Rho e a sinistra in via Lamarmora, dovremo girare a sinistra in via Cialdini, poi a destra in v.le Rimembranze, poi ancora a destra in v.le Indipendenza, poi ancora a destra in v.le Brianza, per poi raggiungere a sinistra via Gagarin (vedi allegato B).

Francamente sembra che questo nuovo PGTU introduca per noi parecchi disagi e non solo per gli automobilisti, dato che anche i ciclisti, fino a prova contraria, devono rispettare il codice stradale.

Chiediamo, ove possibile, di evitare di cambiare le modalità di percorrenza di così tante vie, e di lasciare in ogni caso almeno il doppio senso nel tratto di via San Giorgio tra v.le Brianza e via Pascoli.

ALLEGATI:

Allegato A: Confronto situazione attuale con situazione PGTU (da Cabiato a via Sant'Agostino)

Allegato B: Confronto situazione attuale con situazione PGTU (da via Sant'Agostino a via Gagarin)

Meda, 12/10/2017

Un gruppo di residenti di via Sant'Agostino

SEGUONO FIRME

FIRME

Costantino Marco	Girardi Speranza
Rocce Alcide	Mari Pina
Dei	Mari Pina
Idoneo Nemi	
Daniela Gamberini	Martina G.
X Branda Moe.	Frignio Arisio
Basso Cesare Sento	Martabellato
Lo Iacovo TERSO	Mari
QUINQUE BRUNO	Mari
QUINQUE NICOLETTA	Betty Bologna
Alice Coppola ALICE CAZZANIGA	Grazia Carlo
Sonia Dario	Mari
Roberto Taro	Carlina Di Taro
Maria M. M. M.	Anna Fontana
Mari	Luigiella M. M.
Bosco Senta	Roberto Taro
Carlo M. M.	Maria Elberta
M. M. M.	Luigiella M. M.
Orsola Taro	Luigiella M. M.
Mari	Schi Taro
Luigi Taro	Bosco Doro
Maria Taro	Luigiella M. M.
Bosco Taro	Luigiella M. M.
Di Taro Taro	Luigiella M. M.
Bosco Taro	Luigiella M. M.
Bosco Taro	Luigiella M. M.
Paola Taro	Luigiella M. M.

MATTIA MONTALGO

[Signature]

Silvio Rivoi

~~Dalio Rivoi~~

Giorgio Schiedin

Giuseppe Schiedin

Mattia Schiedin

Giuseppe Schiedin

NOME COGNOME

FIRMA

GIRASSI MARCO	Marco Girassi
BARZAGHI PADLA	Barzagli Padla
PIERGIOSEPPE DELFINO	Piergiuseppe Delfino
STEFANIA NOBILI	Stefania Nobili
GIORGIO CORBETTA	Giorgio Corbetta
GRASSI LUCA	Luca Grassi
ONATA CARLO ALBERTO	Onata Carlo Alberto
IAGLIARUE CLAUDIA	Iagliarue Claudia
YOLKE CAROLINA	Yolke Carolina
RIVOLA ANDREA	Rivola Andrea
Alessandro Bovo	Alessandro Bovo
MASCHERONI LAURA	Laura Mascheroni
SONSINO MAURICE	Sonsino Maurice
VASSALLI CORRADO	Vassalli Corrado
GELI MARTA	Geli Marta
GALIPOLI ANTONINO	Galipoli Antonino
DE VILLA RAQUE	De Villa Raque
MARIANI ROSA	Mariani Rosa
CRIPPA GIUSEPPE	Crippa Giuseppe
TRIMELONI LILIANA	Trimeloni Liliana
IVANA BALLABIO	Ivana Ballabio
CAMPIONI MARIA	Maria Campioni
MARISA BALLABIO	Marisa Ballabio
BONONI LAURA	Bononi Laura
PAOLO ASNAGHI	Paolo Asnaghi
ROSA MARIA MARIANI	Rosa Maria Mariani

NOME COGNOME

FIRMA

Blank lined paper with horizontal ruling lines.

NOME COGNOME

FIRMA

TAGLIABUE GIULIANA
ZOTA ROBERTO
Gihye Lee

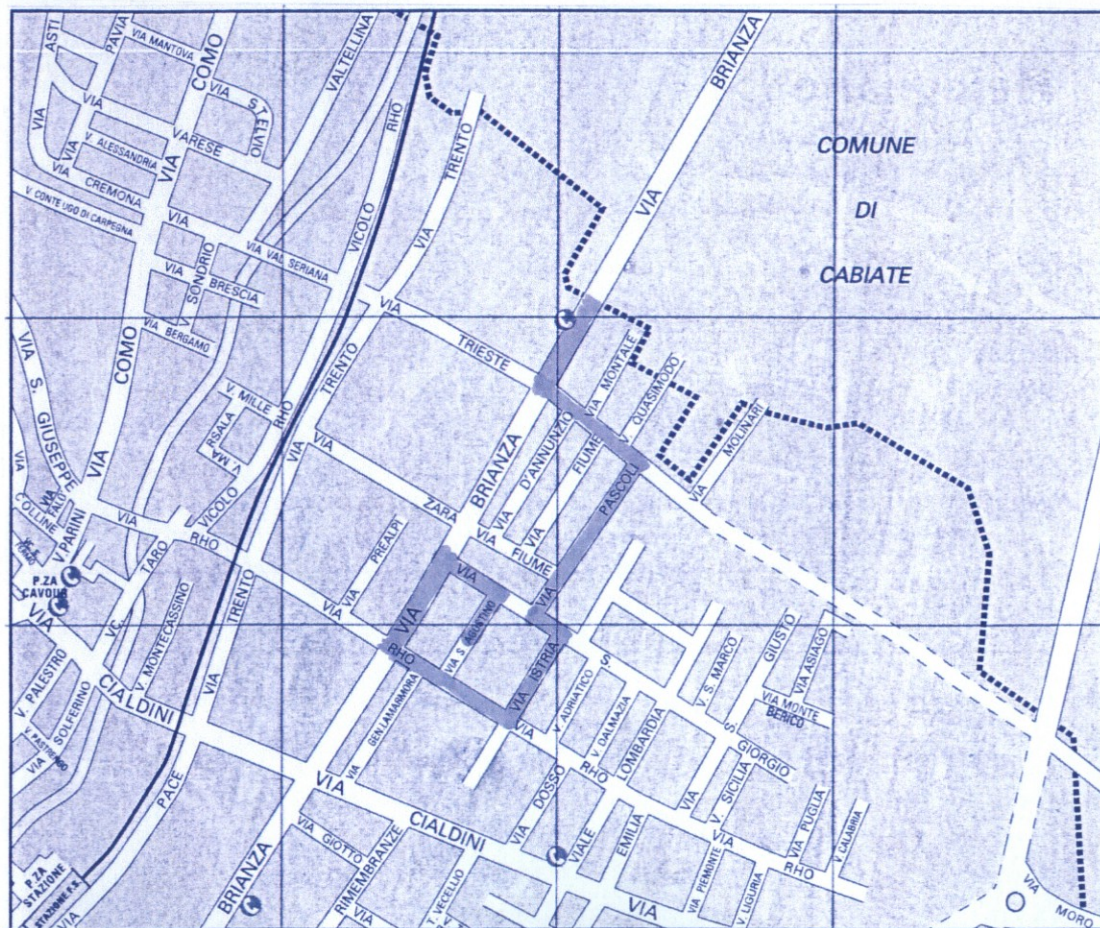
Tagliabue Giuliana
Zota Roberto
da Gilma

Mariangela Asuagl.
CASTELLER ERENA

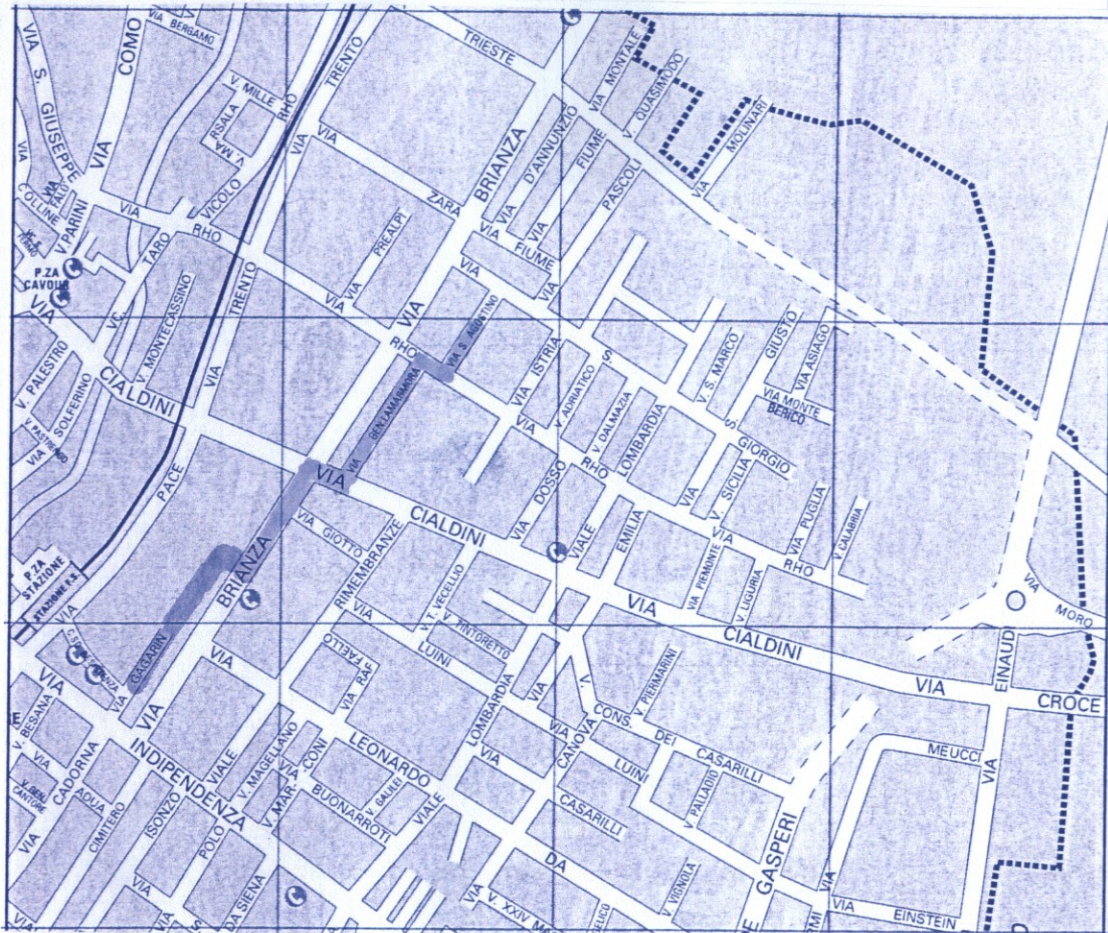
Mariangela Asuagl.
Roberto Heras

NOME COGNOME

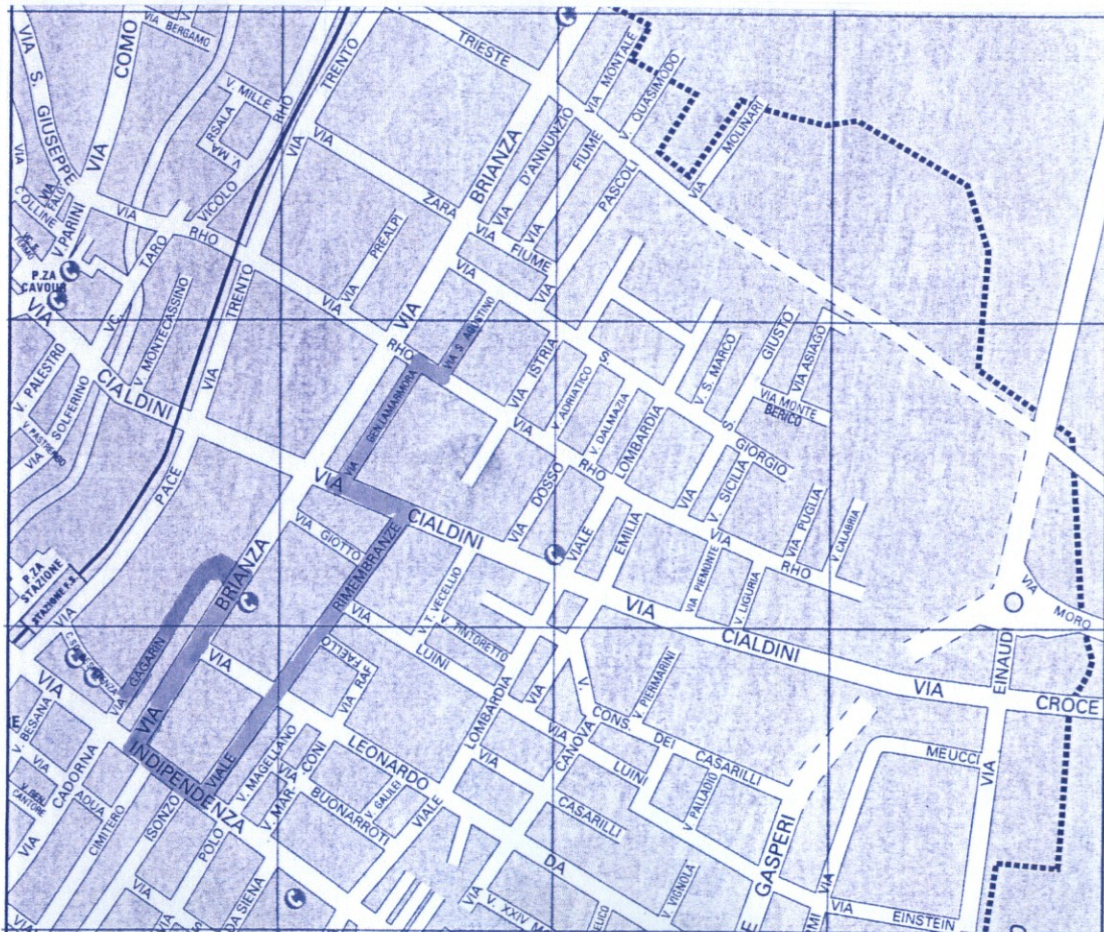
FIRMA



SITUAZIONE ATTUALE PER RAGGIUNGERE VIA GAGARIN DA VIA SANT'AGOSTINO



SITUAZIONE SECONDO NUOVO PGTU PER RAGGIUNGERE VIA GAGARIN DA VIA SANT'AGOSTINO



1

ORIGINAL

Mariani Giovanni
V.le Brianza, 90 – MEDA
Tel. 0362.72112
E-mail: giovannimrn@alice.it



- Al Sindaco Luca Santambrogio
- All'Assessore ai Lavori Pubblici
Andrea Bonacina
- Al Comandante Dr. Valter Bragantini

Meda, 12 ottobre 2017

OGGETTO: Osservazioni al PGTU - Pista ciclabile in viale Brianza

PREMESSA

In seguito alla presentazione di una mia istanza per visionare il progetto definitivo/esecutivo della pista ciclabile prevista nel nuovo PGTU, con particolare riferimento a v.le Brianza, protocollata in data 27/09/2017, l'Ufficio Tecnico mi rispondeva telefonicamente affermando che allo stato non esiste alcun progetto esecutivo.

Devo quindi esprimere nel seguito le mie osservazioni su una manifestazione di intenti, costituita da un tratto di riga rossa tratteggiata tra via Luigi Rho e via Trieste, senza conoscere come effettivamente verrà strutturata.

Rimango perplesso riguardo l'inesistenza di un progetto, se pur in forma schematica, essendo già stato realizzato il tratto tra via Cialdini e via Luigi Rho, ed essendo inserita tale pista nel Piano strategico Provinciale della Mobilità Ciclistica "Moving Better" (2013), e avendo inoltre ricevuto anticipazioni in merito da più parti, comprese figure istituzionali.

Non disponendo di informazioni sufficienti, resto molto preoccupato per l'eventuale prolungamento dell'attuale pista ciclabile esistente in v.le Brianza, viste le numerose criticità emerse da subito (e non ancora risolte) sul tratto realizzato, e per la sopravvivenza della mia attività collocata su questa via.

CONSIDERAZIONI

Viale Brianza è sempre stata una via a grande percorrenza, una via di passaggio, una via di raccordo. La mia attività commerciale, essendo ubicata in periferia, proprio su queste opportunità ha potuto contare, fino a quando la via è stata trasformata in un senso unico.

Molti clienti provenienti dalla provincia di Como (Cabiato, Mariano Comense, Erba...), a causa del tragitto contorto che si è venuto a creare, sono già attualmente in difficoltà a raggiungere il mio esercizio.

La situazione è peggiorata ulteriormente quando poi era stato invertito il senso di Via Cialdini, in quanto per i clienti provenienti da Piazza Cavour ogni via d'accesso diretto era stata bloccata, quindi erano costretti a raggiungere il centro, passare il passaggio a livello di via Indipendenza, per arrivare in viale Brianza, con notevole dispendio di tempo e di chilometri. Fortunatamente il senso di via Cialdini è stato ripristinato in direzione di viale Lombardia, migliorando il percorso.

Come già ribadito, per le attività commerciali ubicate in periferia, non coinvolte quindi nelle iniziative dei commercianti del centro, la visibilità è data anche dal transito di passaggio, per cui, modificare la viabilità, significa spesso creare notevoli criticità.

OSSERVAZIONI

Entrando nel merito del nuovo PGTU, si prevede una pista ciclabile che percorre tutto viale Brianza. Premetto che non si è contrari a priori alle piste ciclabili. Detto ciò, sarebbero da tenere ben presenti le problematiche emerse con la messa in opera della pista ciclabile proprio in viale Brianza, nel tratto tra via Cialdini e via Luigi Rho: passi carrai con sbocco diretto sulla pista ciclabile, che non tutelano certo l'incolumità del ciclista; difficoltà di manovra dovuta all'alto cordolo (le numerose tracce nere dei pneumatici sui "binderi" di contenimento lo confermano; "binderi" i cui spigoli accentuati rappresentano anche un pericolo per l'incolumità nel caso di eventuali cadute degli stessi ciclisti); blocco della circolazione quando l'autista, con il veicolo in sosta sulla carreggiata, scende dall'auto per l'apertura del cancello o attende l'apertura azionata con il telecomando; mancanza di visibilità diretta nell'immettersi sulla carreggiata sia uscendo dai passi carrai, sia uscendo dalla via privata laterale. Inoltre le dimensioni trasversali fanno pensare a un utilizzo monodirezionale, che risulterebbe comunque non risolutivo per la mobilità. Infine appare che non si sia tenuto in debito conto della problematica relativa alla percorribilità da parte di disabili e carrozzine/passeggini.

Nel tratto di viale Brianza tra via Luigi Rho e via San Giorgio sono ubicati il mio esercizio commerciale (La Bomboniera Mariani), le abitazioni delle famiglie Mariani e la ditta Moro. Non potendo visionare l'eventuale progetto esecutivo della pista ciclabile ivi prevista, desidero puntualizzare alcune considerazioni.

All'esterno del negozio, da sempre, si trovano i parcheggi sia per i clienti, sia per carico e scarico delle merci: a tal proposito va precisato che le bomboniere confezionate hanno come imballaggio grossi cartoni, quindi sarebbe impensabile che il cliente esca dal negozio con voluminosi scatoloni e attraversi la strada per caricarli in macchina. Anche la merce consegnata con il corriere ha imballaggi voluminosi, a volte posizionati sui pallet: impensabile un carico e scarico sul lato opposto dell'esercizio commerciale.

Inoltre il passo carraio al civico 92, ha un cancello a filo muro di recinzione, fatto non con inferriate, ma con una lastra cieca, senza aperture, che rende impossibile vedere, non prima di essere usciti con tutta la parte anteriore dell'auto, cosa che attualmente può essere fatta in sicurezza, stante lo spazio delimitato dalle piante prima dell'immissione sulla carreggiata.

dini, in
cata,
er

Tra l'altro lo spazio esterno all'esercizio commerciale e alla recinzione, fino alla carreggiata della strada, a cui si è provveduto personalmente alla manutenzione nel corso degli anni, è di proprietà, come pure il marciapiede a ridosso del negozio, su cui, tra l'altro, aggetta per circa 1,20 m la balconata sovrastante.

Per i motivi suddetti la pista ciclabile assolutamente non deve precludere l'accesso ai parcheggi del negozio e non deve invadere la mia proprietà.

E va tenuto presente che anche la parte tra la recinzione delle abitazioni delle famiglie Mariani e le piante, sempre sullo stesso tratto di viale Brianza, è di proprietà, con la cura del verde a carico dell'Ente Comunale.

Le caratteristiche di viale Brianza, da tener presente per le eventuali criticità connesse, sono inoltre l'ubicazione di: esposizioni di Mobili, uffici aperti al pubblico, la ditta Moro, che richiede il transito di mezzi pesanti e articolati (con notevoli spazi di manovra direttamente sulla strada), esercizi commerciali, una palestra e una sede di corsi d'aggiornamento, tutti con necessità di parcheggi fruibili in contemporanea.

Sia i dipendenti che i clienti delle suddette attività utilizzano attualmente il tratto tra via Luigi Rho e via San Giorgio, visto che nel tratto precedente è impossibile la sosta.

Il commercio è in crisi, come confermano i dati Istat e l'Osservatorio della Confesercenti, e considerato il disagio già creato dal senso unico, non vorrei subire un'ulteriore penalizzazione dovuta alla pista ciclabile, o ad un'ulteriore viabilità modificata, e ancor più, non vorrei dover percorrere altre vie per preservare i miei diritti. Credo nella sensibilità da parte dell'Amministrazione Comunale nel tutelare i diritti di ogni singolo cittadino, permettendo di proseguire senza ostacoli la mia attività, premiata dalla Regione Lombardia come Storica e che fa parte del patrimonio commerciale della nostra città.

Certo di un vostro fattivo interessamento, cordialmente

Giovanni Mariani



0020204

del 16/10/2017

Titolo 6 Classe 7



Spett.le
Comune di Meda



Oggetto: Osservazione al Piano del Traffico con riferimento al Piano Attuativo AT2 - Proposta di sviluppo stradale e viario Via Lungotarò.

Obiettivi delle nostre Osservazioni

Riteniamo pertanto di trasmettervi le osservazioni che abbiamo elaborato, tenendo a debito conto di:

- 1) **Progetto e opere di Pedemontana**
- 2) **Ambiti di trasformazione AT1/AT2**
- 3) **Necessità di mantenere e migliorare i collegamenti viari esistenti in superficie, che il sottopasso e il relativo spostamento del Corso del Terrò conseguentemente interromperanno.**

Considerazioni

Non c'è Comune del nostro territorio che non abbia subito riscontri negativi in tema di viabilità e di ambiti di trasformazione.

Certamente hanno pesato e condizionano in negativo per queste trasformazioni, tanto auspicando per evitare anche "consumo di suolo", la crisi economica senza fine, la complessità delle troppe norme e il conseguente freno del mercato immobiliare.

In questo quadro l'A.C. , deve produrre la massima attenzione e uno sforzo straordinario per creare le condizioni di un loro decollo.

Ci permettiamo per quanto sopra un' osservazione e indicazioni attese la nostra conoscenza e la frequentazione di Via Francia, auspicando il completamento dei raccordi di viabilità, così da poter vedere realizzato nell' ambito AT2, nuove funzioni che possano contribuire alle attività dell' artigianato dei servizi, alla promozione commerciale di vicinato e, considerata la loro ubicazione, alle residenze pregiate, in un fervore propulsivo nel quale programmare i necessari parcheggi, un verde qualificato in parallelo alla Nuova Via Lungotarò ed una viabilità in mancanza della quale nelle nostre previsioni il comparto e i quartieri adiacenti, potrebbe rimanere penalizzati e bloccati senza fine.

Excursus storico

Per guardare al futuro del comparto senza dimenticare il passato, torna utile ricordare che Via Francia e l'ambito AT2, hanno fatto parte della storia delle Imprese del Territorio che ha visto attive l' **Officina SCAT**, azienda/scuola di formazione del settore meccanico a cui ha fatto seguito la **IMAS TRANSFERT**, satellite della Carburatori dell' Orto e nel recente periodo il prestigioso insediamento del Centro Studi e Ricerche della Cassina Spa. Nella porzione centrale, ha inoltre operato la storica **FONDERIA MASPERO** di riferimento per forniture edili e stradali. Il comparto d' angolo con Viale dei Cipressi delle **RETI MASPERO** e da considerare antesignano degli incubatori di impresa/ startup degli anni cinquanta e sessanta della Di Liddo e Perego, dei Fratelli Ronchetti Impiallacciatore, della Furia & Colzani nel settore dell' imbottito, dove Enrico Radice è approdato apprendista dopo un tirocinio nella ditta Minotti.

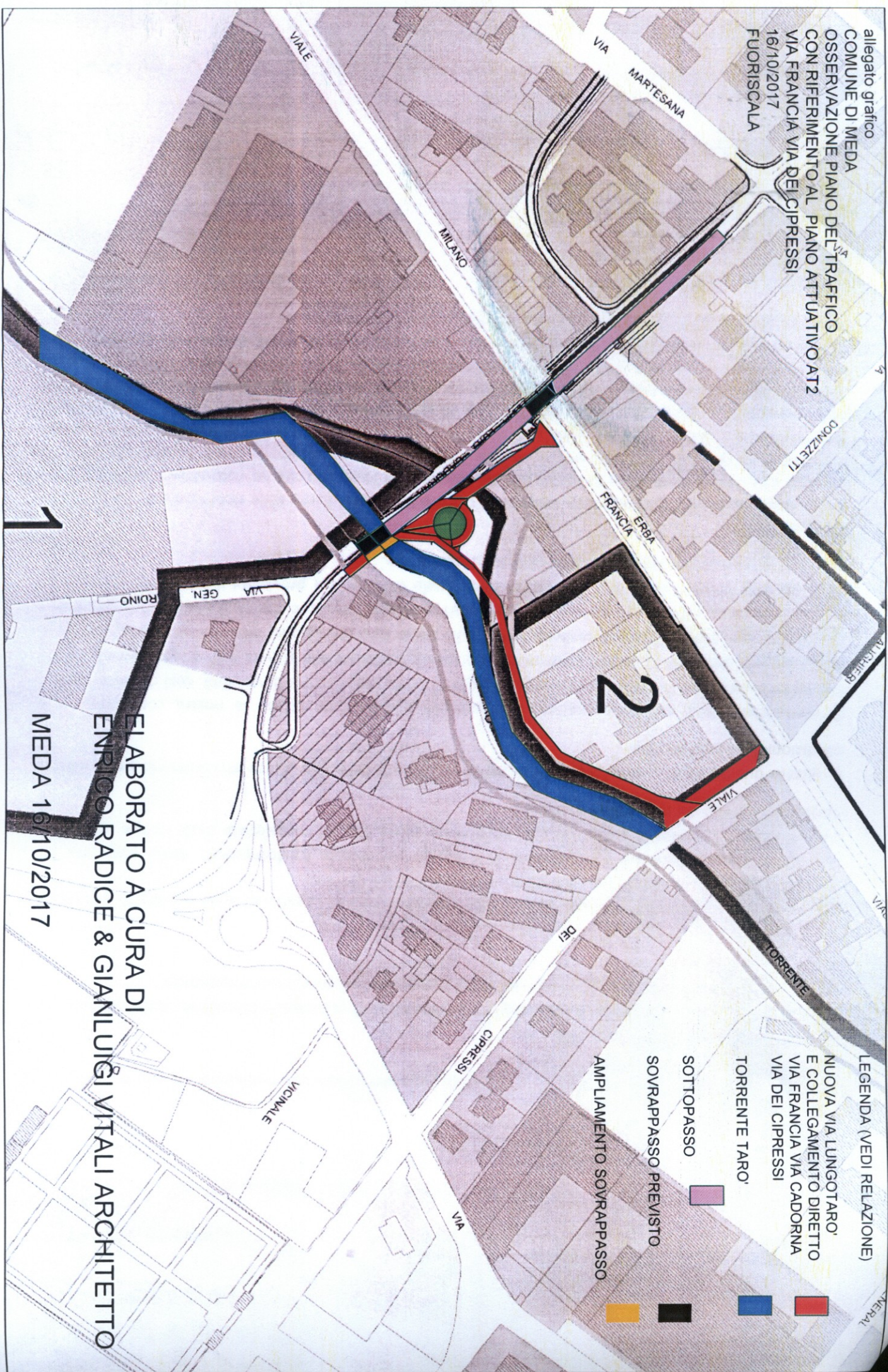
Enrico Radice

arch. Gianluigi Vitali

Meda, 16 ottobre 2017

Allegato: grafico delle osservazioni al piano del traffico a cura di Enrico Radice & Gianluigi Vitali architetto

allegato grafico
 COMUNE DI MEDA
 OSSERVAZIONE PIANO DEL TRAFFICO
 CON RIFERIMENTO AL PIANO ATTUATIVO AT2
 VIA FRANCA VIA DEI CIPRESSI
 16/10/2017
 FUORISCALA



LEGENDA (VEDI RELAZIONE)

NUOVA VIA LUNGOTARO
 E COLLEGAMENTO DIRETTO
 VIA FRANCA VIA CADORNA
 VIA DEI CIPRESSI

TORRENTE TARO

SOTTOPASSO

SOVRAPPASSO PREVISTO

AMPLIAMENTO SOVRAPPASSO

ELABORATO A CURA DI
 ENRICO RADICE & GIANLUIGI VITALI ARCHITETTO

MEDA 16/10/2017



Meda, 16/10/2017



Esimio Sindaco di Meda

P.za Municipio, 1

20821 Meda (MB)

Osservazioni al Piano generale del traffico urbano (PGTU)

Osservazione n. 1

L'accesso al parcheggio sotterraneo del Comune in Via Verdi è molto difficoltoso ed è per questo motivo che non è molto utilizzato.

Se si parte dalla piazza della Chiesa si devono percorrere Via Mazzini, Piazza Municipio, Corso Matteotti, Via Vignoni, Via Roma e infine Via Verdi per accedere all'ingresso del parcheggio sotterraneo.

Per facilitare l'accesso al parcheggio sotterraneo del Comune in Via Verdi sarebbe necessario creare una rotatoria: Piazza della chiesa, Via Mazzini, Piazza Municipio, Vicolo Comunale (riaprendolo a 10-20 km/h) e Via Verdi. Si può inoltre rendere **solo pedonale** il tratto di Via Roma tra Via Verdi e Via Mazzini eliminando lo stop su Via Mazzini che è abbastanza pericoloso.

Risultato: Percorsi automobilistici meno tortuosi e ridotti a meno di un quarto, riduzione dell'inquinamento atmosferico e utilizzo del parcheggio sicuramente molto superiore all'attuale.

Osservazione n. 2

Invertire il senso di marcia nel tratto di Via Carducci tra Corso Italia e Via Petrarca in modo da creare una rotatoria: Via Petrarca, Corso Italia e Via Carducci e semplificare l'accesso alle proprie abitazioni per gli abitanti di Via Petrarca ed eliminazione dello stop di Via Carducci su Corso Italia.

Osservazione n. 3

Mantenere l'attuale senso di marcia sul tratto di Via Dante tra Corso Italia e Via C. Colombo in modo che chi vuole ritornare in Via C. Colombo non sia costretto a utilizzare Via Seveso appesantendone il volume di traffico che è già molto elevato.

In fede

On. Busnelli Erminio

Via C. Colombo, 49

Meda (MB)

0020206

del 16/10/2017

Titolo 6 Classe 7



Silvio Aldo Senzani
C.so Italia 2
20821 Meda (MB)

Meda, 13/10/2017



Egregio Signor Sindaco
c/o Comune
Piazza Municipio
Meda MB

oggetto: osservazioni al PGTU

Io sottoscritto Senzani Silvio Aldo nato a Desio il 24/02/1968 residente a Meda, C.so Italia 2

rilevo che il nuovo PGTU non prevede parcheggi in Piazza Volta e Via Matteotti.

Chiedo che vengano realizzati parcheggi, zone di sosta e carico/scarico per l'attività commerciale presente nel mio negozio all'altezza del civico n. 155 di Via Matteotti che ne risulta privo.

In fede

Senzani Silvio Aldo



0020208

del 16/10/2017

Titolo 6 Classe 7



Egr.Sig.Sindaco Luca Santambrogio

Egr.Dott.Valter Bragantini Comandante Polizia Locale

Meda 14 ottobre 2017

Oggetto: Osservazioni relative al PGTU – viabilità via delle Cave – Meda

In merito alle nuove proposte relative al PGTU in oggetto mi permetto di segnalare la situazione di disagio ed estrema pericolosità per pedoni e ciclisti sulla via citata in particolare nel tratto tra Via Canturina e Via Perlasca/Salvo d'Acquisto.

Le precedenti Amministrazioni avevano indirizzato verso la Via delle Cave tutto il traffico pesante con doppio senso di marcia per l'accesso in Superstrada Milano / Meda tramite relativa segnaletica posta in Via largo Terragni.

Alcuni anni fa era stato attuato per tutta la via delle Cave un senso unico di marcia con entrata da Largo Terragni e direzione Camnago poi, dopo pochi mesi **chissà per quale motivo** è stato ripristinato il doppio senso di marcia fino ad un certo tratto con transito in entrambe le direzioni di mezzi pesanti.

Ora dopo aver visto le nuove proposte contenute nel nuovo PGTU mi sembra che nulla venga attuato per la sicurezza degli abitanti di Via delle Cave. Il transito sulla via di pedoni e ciclisti rimane comunque pericoloso specialmente nel tratto tra Via Canturina e Perlasca/Salvio d'Acquisto.

Noto con piacere che su Via Libertà verrà realizzata una pista ciclabile e relativo marciapiede con senso unico di marcia nonostante il poco traffico,
Ma perché non è possibile fare anche su Via delle Cave un senso unico di marcia con relativo marciapiede e pista ciclabile?

Queste osservazioni erano già state oggetto di incontro e discussione con la precedente Amministrazione che si era dimostrata favorevole all'attuazione delle richieste (ma visto la realtà erano solo parole).

Confido che quanto esposto venga preso in debita considerazione da Codesta Nuova Amministrazione.

Cordiali saluti.

Busnelli Luigi
Via delle cave 63
Meda



Egr. Sig. Luca Santambrogio - Sindaco

Egr. Sig. Valter Bragantini - Comandante Polizia Locale

Meda, 12 ottobre 2017

Rif.:

- lettera del 30 luglio 2014 protocollata in data 7 agosto 2014
- lettera del 10 marzo 2017v protocollata in data 11 marzo 2017
- nuovo PGTU Comune di Meda deliberazione Giunta Comunale n. 111 del 19.04.2017

Comune di Meda

0020209

del 16/10/2017

Titolo 6 Classe 7



OGGETTO: OSSERVAZIONI AL PGTU - VIABILITA' VIA DELLE CAVE IN COMUNE DI MEDA

Egr. Sig. Sindaco,

in riferimento alle mie del 30/07/2014 e 10/03/2017 ed al nuovo PGTU, le trasmetto, entro i tempi richiesti (16/10/2017) ed in ottemperanza alle indicazioni di Codesta Amministrazione, le osservazioni relative alla mia via di residenza.

Rimando innanzitutto alle segnalazioni in riferimento le quali già riportavano in dettaglio la situazione di estrema pericolosità vissuta dai residenti.

In merito al nuovo PGTU esso non elimina in alcun modo gli elementi di rischio in esse citati poiché:

- via delle Cave rimane strategica per l'eccesso alla Superstrada SP35 e, come a Voi noto, **il traffico pesante è indirizzato verso la medesima dai cartelli posti dall'Amministrazione** stessa (in allegato 1 riscontri e prove fotografiche).
- **la carreggiata di via delle Cave non è idonea a sostenere il traffico pesante in due direzioni.** In particolare non lo è il tratto tra via Salvo d'Acquisto e via Canturina nel quale si ha un restringimento di carreggiata con abitazioni a ridosso della sede stradale (in allegato 2 riscontri e prove fotografiche). Il PGTU individua in questo tratto una larghezza di carreggiata non compatibile e soprattutto non individua in modo opportuno l'esistenza di traffico pesante nelle due direzioni imposto dai cartelli comunali. La non considerazione di questi elementi rende impugnabile quanto riportato nel PGTU in relazione al tratto di viabilità citato nella presente.

Si propone quindi:

- **l'immediata implementazione in Via delle Cave o comunque nel tratto tra via Salvo d'Acquisto e via Canturina di senso UNICO in direzione Camnago**, soluzione peraltro già valutata come ipotesi evolutiva nel PGTU.

Infine risulta evidente l'incongruenza tra la viabilità di via Libertà (previsto senso unico nonostante sede stradale più ampia e nonostante diversa tipologia di traffico) e via delle Cave (previsto doppio senso nonostante sede stradale più ristretta e nonostante sia imposto traffico pesante da Codesta Amministrazione). La disparità è evidente e priva di logica e mi auguro dipenda solo da un'errata valutazione dei dati di input piuttosto che da condizionamenti figli di un vecchio modo di gestione della Cosa Pubblica a cui molti medesi sono purtroppo abituati.

Rimango a sua disposizione e porgo,

Cordiali saluti

Ing. Giovanni Barbieri

ALLEGATO 1. Segnaletica MULTIPLA che indirizza il traffico pesante in via delle Cave da largo Terragni.



ALLEGATO 2. Carreggiata tra via Canturina e Via Salvo d'Acquisto. Superfluo qualsiasi commento.



PASTICCERIA
GALIMBERTI ANTONIO & FIGLI s.n.c.
di Mario e Sergio Galimberti
via C. Colombo, 60/62
20821 MEDA MB
Cod. fiscale: 00683650154
Partita IVA: 00687150961
TEL. 036271390
FAX 03621795380



Oggetto: osservazione al PIANO GENERALE TRAFFICO URBANO

C.A.: Amministrazione comunale, assessore urbanistica, comando polizia locale.

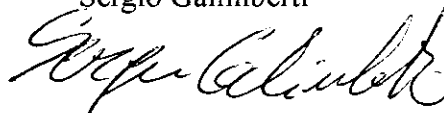
Visto il nuovo PGTU e osservato con attenzione il nuovo destino di via C. Colombo, con inversione dell'attuale senso di marcia da largo S. Giovanni all'incrocio con via Vespucci, inversione di via Oberdan, via Artisti del legno e dell'ultimo tratto di via Dante (tra via Colombo e via N. Sauro), avendo io un esercizio commerciale che si basa anche sul passaggio, penso che se questo piano venisse attuato mi vedrei tagliato fuori da ogni flusso di traffico con conseguenze facilmente immaginabili.

Avete deciso di invertire il senso della via, va benissimo, ma fatelo fino in fondo, in largo Terragni, va benissimo anche per la via Dante, cosicché il flusso proveniente da via Manzoni e diretto verso il centro possa seguire le vie Colombo, Dante, p.zza della Chiesa, Mazzini e creando con la via Matteotti un anello che torna fino alla p.zza Volta in senso orario ma senza spezzare le vie e che costringa a continui dentro e fuori che non fanno altro che disorientare la gente, oltretutto su vie strette dove tra parcheggi e pedoni è già difficile circolare; anche corso Italia sarà spezzato in due tronconi, decisione abbastanza cervellotica: prendere due vie (Colombo e Italia) larghe e agevoli, spezzarle in due per aumentare i flussi su vie laterali e strette diminuendoli sulle suddette e rendendo molto disagiata l'afflusso per i clienti delle attività commerciali presenti sulle stesse.

Chiaramente non sono un urbanista, ma sono presente su questa via e in questo quartiere da oltre cinquant'anni, penso quindi di conoscere le dinamiche dello stesso.

Certo di una vostra eventuale presa in esame, porgo cordiali saluti,

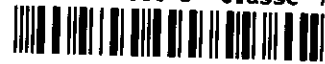
Sergio Galimberti



0020215

del 16/10/2017

Titolo 6 Classe 7



al Comune di Meda
Protocollo Generale

OSSERVAZIONI
del POLO CIVICO di
MEDA per TUTTI e LISTA CIVICA per MEDA
al PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO,
Città di Meda

Ottobre 2017



Osservazioni del POLO CIVICO di MEDA per TUTTI e LISTA CIVICA per MEDA al Piano Generale del Traffico Urbano PGTU della città di Meda.

Il PGTU adottato dalla Giunta Comunale di Meda con delibera n. 111 del 19.04.2017 è uno strumento utile per tendere al miglioramento continuo della viabilità urbana e quindi della vivibilità della città. La sua elaborazione e attuazione richiedono massima attenzione per identificare le criticità e cogliere le opportunità secondo una visione strategica e una conseguente pianificazione per tappe successive e coerenti.

Il PGTU deriva dal Piano di Governo del Territorio PGT, nel cui perimetro sono definite le strategie del traffico, della viabilità, della sosta. Nel caso di Meda, il PGTU coglie le opportunità offerte dal PGT e ne contiene i limiti, da noi evidenziati in occasione dell'approvazione della variante generale nel consiglio comunale del 3.11.2016 e delle varianti e atti collegati, come quello più recente del piano attuativo di Via Pace approvato dal Consiglio Comunale, il 6.7.2017.

Le criticità/opportunità del PGT vigente, da noi sollevate segnano in modo conseguente la struttura del PGTU, in particolare:

- manca una chiara strategia di **rigenerazione e rivitalizzazione del centro cittadino**, chiamato "nucleo di antica formazione";
- le soluzioni infrastrutturali per la **viabilità urbana** si fondano sostanzialmente sulle opere connesse di Pedemontana per il superamento della frattura ferroviaria, senza valutare scenari alternativi da attuare in caso di rinvii prolungati, legati alle difficoltà tecniche e finanziarie dell'opera;
- sono deboli le misure di sostegno alle **attività economiche**, al superamento delle zone miste di commistione tra residenze e attività produttive, alla valorizzazione e maggiore fruibilità del **verde pubblico**.

Analoghe criticità sono state evidenziate, prima nella fase di approvazione della variante AT1 per la realizzazione di un centro commerciale polifunzionale in un'area centrale e di elevata intensità di traffico e poi del piano attuativo di Via Pace per la realizzazione di un complesso centro di erogazione di servizi sanitari. Entrambe queste varianti avranno ulteriori e significativi impatti sulla fluidità del traffico urbano e sulla disponibilità di parcheggi.

Ciò premesso, proponiamo le seguenti osservazioni che riteniamo possano migliorare il PGTU adottato.

Prima osservazione. Aggiornare il PGTU con l'aggiunta del 7° passaggio a livello della zona S. Pietro, mancante nelle tavole del piano.

Seconda osservazione. Il superamento della **frattura ferroviaria** è un'urgenza, essendo causa primaria di barriere alla fluidità del traffico tra i quartieri della città, di arresto e avvio dei veicoli con conseguente inquinamento dell'aria e di forti disagi per i cittadini. Rinnoviamo l'invito all'amministrazione della città a valutare l'alternativa al sottopasso di Via Seveso con un cavalcavia parallelo alla linea FFSS, collegando lo svincolo SP35 (futura Pedemontana) con via Milano, che è correttamente considerata dal PGTU una strada urbana di quartiere. Il cavalcavia alternativo consentirebbe la giunzione della dorsale sud di Via Piave-Cadorna con la dorsale ovest, da Vignazzola a Via Milano-Angeli Custodi e vie periferiche di connessione con Seveso Barlassina e Lentate. La modifica proposta è coerente con l'impostazione

delle dorsali periferiche del PGTU e con la minirotatoria di Via Milano, prevista nel piano intercomunale della viabilità (PIV).

Terza osservazione. Il **centro storico** della città non risulta particolarmente differenziato né valorizzato dal PGTU. Pur in prospettiva, anche se non di breve periodo, l'area di grande valore storico, monumentale e culturale della città deve contenere misure di particolare protezione dal traffico e contestualmente di maggiore attrazione e accesso per le funzioni culturali, piccole attività artigianali e commerciali, di servizio e per la mobilità dolce. In prospettiva, deve essere considerata la sua destinazione ultima a ZTL, una volta attuati i passi intermedi di riqualificazione e di valorizzazione della sua attrattività.

Quarta osservazione. Risulta poco chiara la **dorsale viabilistica a nord** della città, mentre sono definiti gli altri lati del perimetro lungo le dorsali est, sud e ovest. Il traffico veicolare pesante e leggero dai paesi confinanti a Nord (Mariano, Figino, Novedrate, Lentate) arriva direttamente al cuore della città, Piazza Vittorio Veneto. Vanno meglio identificate le vie di fluidificazione e connessione con la rete viaria delle parti est e ovest della città, valutando anche l'opportunità di riqualificare strade vicinali (un tempo carrabili e oggi parzialmente inutilizzate a uso pubblico) che colleghino il traffico da Via Santa Maria a Via Manzoni attraverso Via Pescarenico e a Via Como attraverso Via Monte Rosa. La segnaletica deve essere rivista e mirata a dare chiare indicazioni, differenziate per traffico pesante e leggero, convogliando sulle vie laterali i veicoli non diretti al centro della città.

Quinta osservazione. L'offerta strutturale e la gestione dei **parcheggi pubblici** in generale e in particolare nella zona centrale tra Via Pace, Gagarin e Cialdini va migliorata e, possibilmente, potenziata. Con riferimento a questo punto, riproponiamo l'osservazione presentata in occasione del piano attuativo di Via Pace, in particolare:

- la carenza strutturale di parcheggi, che causa la sosta quasi permanente di vetture su piazze e vie cittadine, deve essere tenuta in conto nella valutazione di mantenere l'originaria previsione di maggiori parcheggi, a due livelli interrati oppure con soluzioni alternative *pilotis* o sulla superficie del tetto, a servizio anche delle molte utenze, private e pubbliche, presenti nell'area;
- attivazione coordinata di tutte le vie di accesso e di fluidificazione del traffico intorno all'area, di collegamento con le vie Pace, Cialdini, Strada Vicinale della Cascina Nuova, Gagarin, Brianza e dei percorsi ciclopedonali.

La gestione dei parcheggi dovrebbe essere riorganizzata, dopo più approfondite analisi dei fabbisogni e delle disponibilità nelle diverse zone della città e attuando le buone pratiche già esistenti in molte città: spazi gialli riservati ai residenti in zone particolarmente critiche; spazi a pagamento da estendere a tutta la zona centrale per favorire le soste brevi e scoraggiare l'uso improprio di spazio pubblico a vantaggio esclusivo di privati (es. pendolari che utilizzano per lunghe ore parcheggi in prossimità della stazione FNM); applicazione di modalità come *easy park*, parcheggi *telepass*, abbonamenti per parcheggi in particolare zone; introdurre aree di *park sharing* ecc.

L'offerta di parcheggi, senza necessariamente creare nuove strutture, potrebbe essere aumentata anche attraverso convenzioni per uso pubblico di proprietà private inutilizzate, con il doppio vantaggio di riqualificare aree semi-abbandonate e incrementare i benefici per la comunità.

Grande miglioramento per la città sarebbe la riorganizzazione e il conseguente controllo sulle modalità di sosta dei veicoli nelle ore di criticità presso scuole, pubbliche e private, per favorire l'accompagnamento degli alunni senza causare blocchi prolungati di viabilità.

Le esigenze di parcheggi devono essere analizzate e regolarmente riviste e aggiornate anche attraverso varianti del PGT.

Sesta osservazione. Introduzione progressiva e continua di *smart technologies* ai passaggi a livello di sincronizzazione con i semafori e di segnalazione di percorsi alternativi in caso di chiusura, di segnalazioni su pannelli di parcheggi liberi, strisce pedonali 3D ecc.

Settima osservazione. In tema di traffico urbano sostenibile, deve essere incoraggiato l'uso di **veicoli elettrici** attraverso sia l'inserimento di vetture nella flotta comunale sia l'adozione di misure per lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica pubblica sia agevolazioni dirette a chi li acquista e li guida. Coerentemente, occorre adeguare e attuare il regolamento edilizio prevedendo gli obblighi di predisposizione di punti per la ricarica dei veicoli in aree di parcheggio, negli impianti di distribuzione carburanti, in edifici di nuova costruzione o ristrutturati, come specificato dal D. Lgs. 257/2016. Il PAES di Meda dovrà contenere obiettivi e strumenti per realizzare sul territorio un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico entro il 2020. Il PGTU dovrebbe indicare riferimenti precisi a queste misure e alla loro mappatura nel territorio comunale.

Ottava osservazione. Nella mappa degli itinerari di mobilità dolce non è previsto alcun percorso ciclopedonale lungo Via Santa Maria, di collegamento al centro e ai vari percorsi escursionistici del parco della brughiera. Invitiamo a considerare questa opportunità che costituirebbe un passo importante verso una maggiore fruizione del verde, nel rispetto dell'ambiente naturale, in sicurezza per pedoni e ciclisti. Questo percorso ciclopedonale è coerente con la previsione del PGT per l'ambito di trasformazione n.6 di recupero ex fornace Ceppi.

Nona osservazione. Trasformare la mobilità urbana, dalla situazione critica attuale a una più sostenibile, che meglio concili le diverse modalità di traffico, pedonale, ciclistico e veicolare, pubblico e privato, richiede una programmazione attenta su più livelli, in particolare:

- il cambio culturale verso un graduale spostamento intraurbano dall'uso indiscriminato di veicoli a motore verso la mobilità elettrica, dolce, ciclo-pedonale deve essere preceduto e accompagnato da una **campagna informativa ed educativa** con incontri pubblici generali e altri mirati a categorie e utenze particolari (scuole, servizi, artigiani, commercianti ecc.) per illustrare i vantaggi e motivare i cittadini verso il cambiamento;
- l'introduzione delle **isole ambientali, zone 30 e riorganizzazione con sensi unici**, dovrà essere graduale e pianificata:
 - graduale e per gradi, iniziando con un ambito centrale (es. nucleo storico) e uno periferico tra gli altri previsti dal PGTU per verificare la funzionalità e l'accettazione dei cittadini;
 - gli stessi due ambiti, scelti come verifica di efficacia, dovranno essere pianificati in piena sinergia con il programma dei lavori pubblici di manutenzione stradale, ordinaria e straordinaria, di aggiornamento e potenziamento della segnaletica orizzontale e verticale, di riorganizzazione dei parcheggi ecc.;
 - particolarmente attenta dovrà essere la verifica delle modifiche attuate dal PGTU nelle zone miste di coesistenza tra abitazioni e attività produttive, commerciali e di servizi, consapevoli che Meda è una città a vocazione manifatturiera, dove le esigenze delle unità residenziali devono convivere con quelle commerciali e produttive dell'artigianato diffuso.

POLO CIVICO di MEDA per TUTTI e LISTA CIVICA per MEDA
Vermondo Busnelli, Capogruppo Consiliare del Polo Civico
Gianni Mitrano, coordinatore di MEDA per TUTTI
Mirella Cremonese, coordinatrice di LISTA CIVICA per MEDA



Meda, 16 ottobre 2017



AMBROGIOMORO

Spettabile AMMINISTRAZIONE :
COMUNE DI MEDA

Ill.mo Sig. Sindaco:

LUCA SANTAMBROGIO

Ill.mo Assessore lavori pubblici:

ANDREA BONACINA

Ill.mo comandante Polizia Locale:

VALTER BRAGANTINI

20821 MEDA (MB)

Meda, 16/10/2017

**Oggetto: PIANO DI GOVERNO E DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI MEDA ADOTTATO CON
DELIBERAZIONE GIUNTA COMUNALE N. 111 DEL 19.04.2017
OSSERVAZIONI AL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO AI SENSI DELL'ART. 36
DEL CDS D.LGS 30 APRILE 1992 N. 285 A TUTTO IL 16/10/2017**

Preso atto dell'avvenuta pubblicazione dell'avviso di adozione del Piano di Governo del Territorio unito al piano generale del traffico urbano di cui all'oggetto; che il termine perentorio per la presentazione delle osservazioni coincide con il giorno 16/10/2017 ed infine consapevoli che la presente sarà esaminata in sede di approvazione del P.G.T.U la scrivente società in qualità di proprietaria dell'area evidenziata nel tipo mappale allegato in giallo (rif. Comune di Meda, Fg.14, Mapp.194 - 331- 280 – 332 – 196 – 238 – 239 – 240 – 237) ed esercente l'attività di commercializzazione dal 1938 sul territorio di Meda

PRESENTA

le seguenti osservazioni alla viabilità prevista nel tratto interessato alla proprietà della stessa e aree limitrofe con particolare riferimento al tratto su Viale Brianza

PREMESSO

- che la sottoscritta, con istanza protocollata in data 24 ottobre 2016 richiedeva la presa visione del progetto proposto della pista ciclabile e della viabilità prevista nel nuovo PGTU e non ha mai trovato riscontro da parte dell'amministrazione comunale

- che la sottoscritta ha preso visione degli interventi proposti nella TAV. 10 – ITINERARI MOBILITA' DOLCE con particolare riferimento alle nuove piste ciclabili del territorio Comunale e TAV 9 – INTERVENTI PROPOSTI con particolare riferimento alla nuova viabilità nelle strade limitrofe alla sede della scrivente

OSSERVA

che l'eventuale prolungamento della pista ciclabile, in parte già realizzata su Viale Brianza, e le variazioni della viabilità previste ostacolano l'attività che la scrivente svolge da anni nel territorio comunale.

Il tratto di pista ciclabile già realizzato (Viale Brianza) presenta già molte criticità, emerse fin da subito, che a quanto in nostra conoscenza sono da tempo segnalate alla vostra amministrazione dai cittadini coinvolti. In effetti il tratto ciclabile attualmente presente rende problematica la svolta verso via L. Rho dei bus di linea e dei mezzi pesanti, costringendoli ad invadere parte dell'area a parcheggio in proprietà della scrivente generando spesso ingorghi per le necessarie operazioni di manovra.

Facciamo inoltre notare che Ambrogio Moro Spa, esercente l'attività di primaria necessità pubblica di commercializzazione e trasporto prodotti combustibili, impiega mezzi pesanti ed autotreni che per l'accesso ai civici 99 e 101 (di Viale Brianza) necessitano di carreggiate ampie, adeguate alle operazioni di manovra e di transito dei suddetti mezzi.

Ricordiamo infine che il tratto di area di arretramento tra la carreggiata di viale Brianza e la recinzione di Ambrogio Moro Spa (evidenziata sul tipo mappale in allegato) è area di proprietà della scrivente e quindi a suo esclusivo uso, anche per rendere più agevoli le suddette attività.

Alla luce di quanto sopra, si invita codesta amministrazione a porre la propria attenzione alle osservazioni esposte valutando gli interventi previsti prima della approvazione definitiva del PGTU.

La scrivente si rende sin d'ora disponibile ad un incontro al fine di valutare le osservazioni esposte e le migliori soluzioni applicabili nell'interesse collettivo.

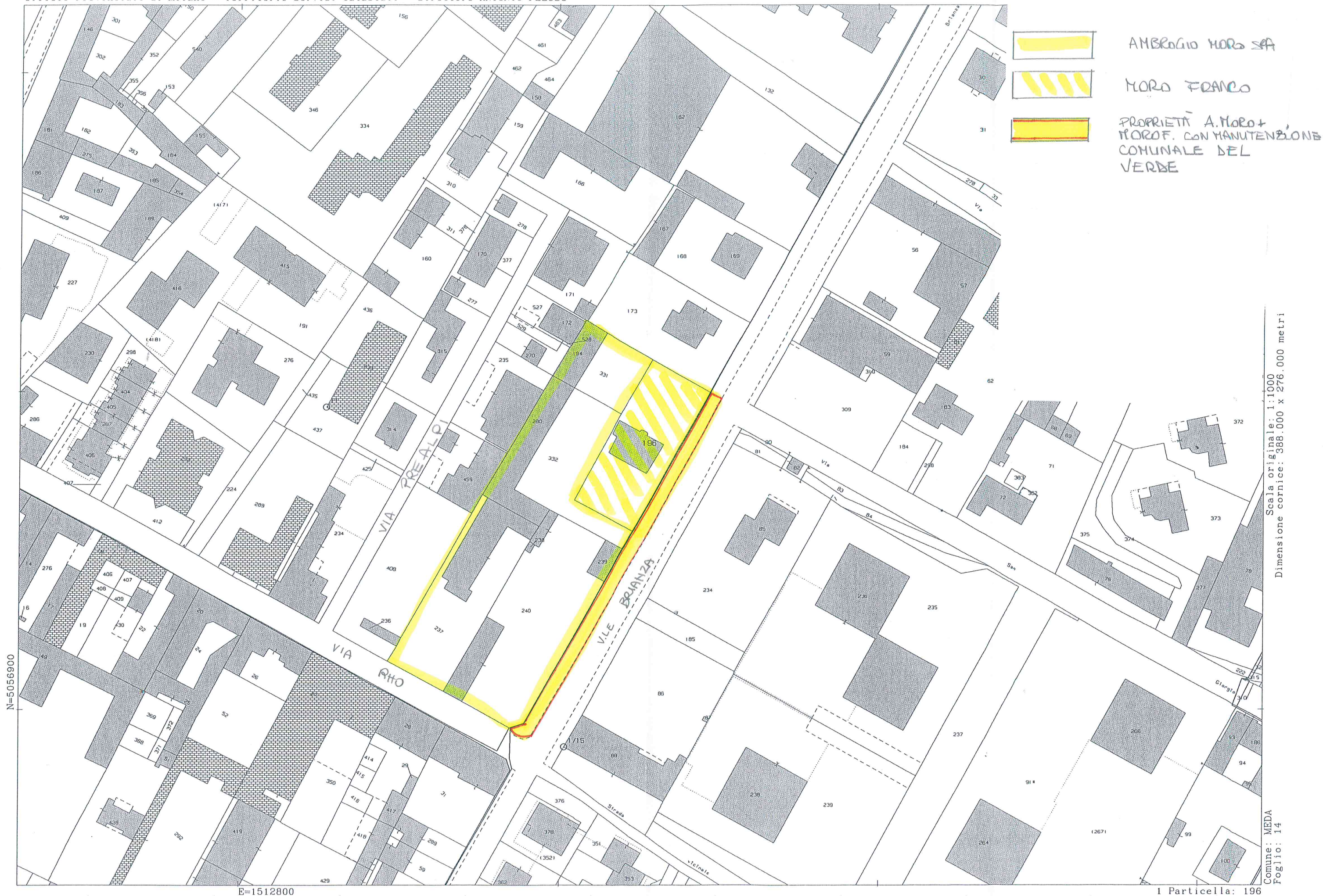
Cordiali Saluti.

AMBROGIO MORO SpA

(Legale Rappresentante
Moro Raffaele Franco)



Allegati : estratto tipo mappale, Comune di Meda, Fg.14, Mapp.194 - 331- 280 – 332 – 196 – 238 – 239 – 240 – 237, indicante l'area di proprietà Ambrogio Moro Spa, compresa l'area di arretramento.



Scala originale: 1:1000
Dimensione cornice: 388.000 x 276.000 metri

Comune: MEDA
Foglio: 14

1 Particella: 196

Cognome... **MORO**
 Nome... **RAFFAELE FRANCO**
 nato il... **03/07/1945**
 (atto n. **93** P. **1** S. **A**)
 a... **MEDA (MI)** (...)
 Cittadinanza... **ITALIANA**
 Residenza... **MEDA (MB)**
 Via... **VLE BRIANZA n. 103**
 Stato civile... **Coniugato**
 Professione... **IMPRENDITORE**
 CONNOTATI E CONTRASSEGNI SALIENTI
 Statura... **1.72**
 Capelli... **GRIGI**
 Occhi... **VERDI**
 Segni particolari...


 Firma del titolare...
MEDA li **13/03/2013**
 Impronta del dito indice sinistro
 IL SINDACO
Favaretto del Sindaco
Favaretto Claudia


SCADENZA 03/07/2023

Dir. Segr. € 0.25

Dir. CI € 5.15

AU 0628102



1975 - G. V. ROMA

REPUBBLICA ITALIANA

 COMUNE DI
MEDA (MB)
CARTA D'IDENTITÀ
N° AU 0628102
 DI
MORO
RAFFAELE FRANCO

Spettabile
COMUNE DI MEDA
Piazza Municipio, 4
20821 - MEDA (MB)

A mezzo PEC *postac@cert.comune.meda.mi.it*

Oggetto: Comune di Meda – deliberazione di Giunta Comunale n. 111 del 19.04.2017 – adozione PGTU – Osservazioni. Ai sensi dell'art. 36, D.Lgs. 285/1992 s.m.i.

Il signor **MARIO GIUDICI** (C.F. GDC MRA 45R08F078M, nato a Meda il 8/10/1945 ed ivi residente in via Libertà, n. 44), in proprio e in qualità di amministratore della Società **FIGLI DI DOMENICO GIUDICI DI MARIO GIUDICI s.a.s.** (C.F. 01024540153 – P. IVA 00702530965), con sede in Meda, Via delle Cave, n. 24, e

la signora **NATALINA GIUDICI** (C.F. GDCNLN 34D61F078F), nata a Meda, il 21/4/1934 ed ivi residente in via delle Cave n. 27, tutti elettivamente domiciliati ai fini delle presenti osservazioni presso lo Studio dell'Avv. Luca D'Ambrogio in via Palestro n. 3, 20831 Seregno (MB),

premesso che

- gli scriventi sono comproprietari in Meda dell'area contraddistinta al **foglio 19, mappali 9, 10, 21, 25, 26, 62 e 66**, su cui insistono alcuni fabbricati di titolarità degli stessi soggetti e in altra parte ancora interessata da un'attività di scarica di inerti in esercizio, svolta dalla società Figli di Domenico Giudici s.a.s., che è altresì locataria dei terreni identificati ai mappali sopra indicati. Tale attività, che interessa parte del complesso dal 1982, è svolta in forza di autorizzazione rilasciata dalla Provincia di Milano con disposizione dirigenziale n. 335/2004 del 28/12/2004 e s.m.i., per cui è stato successivamente comunicato anche il relativo rinnovo. Si tratta, peraltro, di un'attività che ha ancora possibilità e margini di sviluppo, anche in relazione alla durata del richiamato titolo autorizzatorio (2021) e a quanto, a conclusione di esso, comunque andrà d'intesa valutato circa le iniziative più adeguate e pertinenti per il futuro

di questa area. E ciò anche tenuto conto delle esigenze legate alla definizione conclusiva della medesima attività;

- la società Figli di Domenico Giudici s.a.s., inoltre, dispone nel medesimo complesso anche di un'area di circa 12.810 mq., in via della Cave n. 20, meglio identificata catastalmente al **foglio 10, mappali 49, 50 e 51**, compresa in una più ampia superficie interessata da attività di estrazione di ghiaia e sabbia estrattiva;

- per completezza giova ricordare che la medesima area è già stata oggetto di pronuncia da parte del Tar Lombardia-Milano che con sentenza n. 269 dell'8 maggio 1982, annullava gli atti con cui veniva dichiarata la pubblica utilità in vista di una futura espropriazione per servizi e attrezzature pubbliche a livello comunale e intercomunali;

- sempre in relazione alle medesime aree, sono state presentate, con atto del 18 giugno 2009, osservazioni in opposizione ad un procedimento espropriativo connesso alla realizzazione della "Pedemontana Lombarda";

- il PRG precedente al vigente PGT comprendeva le aree sopra indicate in zona "**B/RP: residenziale/produttiva artigianale e industriale**": ai sensi dell'art. 23, comma 1 delle NTA di quel PRG tale zona era "*destinata ad insediamenti misti residenziali e produttivi, caratterizzati dalla presenza, accanto alla residenza della piccola e media impresa artigiana ... Gli interventi devono essere volti al risanamento, alla ricostruzione al completamento dell'insediamento ed all'ottimale utilizzazione del patrimonio edilizio esistente, conservandone le caratteristiche miste*". In base alla medesima norma (comma 2) "*costituiscono **destinazioni d'uso prioritarie la residenza e le attività produttive artigianali**. Sono consentite inoltre le seguenti funzioni:*

a) depositi e magazzini di materiale e mezzi relativi all'attività produttiva svolta

b) pubblici esercizi al servizio del quartiere ed esercizi di vicinato

c) attività espositive e terziarie relative all'attività produttiva svolta

d) attività ricreative, culturali e per il tempo libero

e) parcheggi pubblici e privati”.

Inoltre, altra parte delle aree di cui sono titolari gli scriventi, in base a quel PRG risultava situata in zona “*F1 : attrezzature pubbliche di interesse pubblico*” e, ai sensi dell’art. 33 delle relative NTA le destinazioni d’uso risultavano essere:

“a) attrezzature per l’istruzione superiore all’obbligo;

b) attrezzature sanitarie, assistenziali ed ospedaliere;

c) verde pubblico”.

Peraltro, la medesima norma, al comma 5, prevedeva che “*le aree perimetrare ed identificate con il n. 4 e 5 interessate da attività estrattive manterranno tale destinazione fino a che l’attività sarà autorizzata ed esercitata in conformità alla previsione del Piano Provinciale cave.*

Fino a che l’attività di cui sopra sarà in essere, sarà consentita la realizzazione delle infrastrutture di servizio idonee ivi comprese la costruzione di attrezzature che delle attività produttive possono costituire pertinenza e servizio ivi compresi laboratori di ricerca”;

- gli stessi scriventi in relazione al medesimo indicato ambito, a seguito del rigetto delle proposte e suggerimenti nonché delle osservazioni da essi presentate sia in fase di approvazione del PGT, sia in occasione della più recente variante del medesimo strumento urbanistico, con cui, inopinatamente quanto illegittimamente sono state mutate in modo assai penalizzante per gli scriventi le richiamate previsioni dell’originario PRG, hanno impugnato il PGT e la sua successiva Variante con ricorsi pendenti avanti al Tar Lombardia-Milano, Sez. II, n.r.g. 3115/2012 e n.r.g. 705/2017;

- con riferimento al medesimo ambito gli scriventi hanno impugnato con ricorso straordinario al Capo dello Stato, attualmente pendente, anche il Piano Cave della Provincia di Monza e

Brianza nella parte in cui non ha accolto la richiesta di ampliamento della superficie interessata dalla più sopra indicata attività di estrazione di ghiaia e sabbia estrattiva;

considerato che

- con deliberazione di Giunta Comunale n. 111 del 19.04.2017 è stato adottato il PGTU della Città di Meda;

- a mezzo di apposito avviso, l'Amministrazione ha reso noto di aver prorogato a tutto il **16.10.2017** il termine per esaminare gli atti e proporre eventuali osservazioni;

- dall'esame della Relazione al PGTU così adottato risulta che:

- a pagg. 11-12 della citata Relazione si descrive il sistema della ciclabilità della Provincia di Monza Brianza, quale risultante dal *"Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica (PSMC, approvato con DCP n. 14 del 29/05/2014), redatto quale Piano di settore del PTCP e del Progetto Strategico "Moving Better" (che fornisce indirizzi, strategie, obiettivi ed azioni per la mobilità sostenibile)"*. In proposito si aggiunge che il *"PSMC definisce alcune priorità di intervento di carattere generale, che consistono, tra le altre, nel completamento dei tratti mancanti tra i percorsi ciclabili esistenti per creare un "effetto rete", nel potenziamento dell'offerta di infrastrutture e servizi per la mobilità ciclabile in particolare proprio nelle porzioni di territorio interessate dalla cantierizzazione delle opere della Pedemontana (per promuovere il cambio modale nei confronti dell'utenza che effettua tragitti in ambito locale e per limitare gli impatti negativi della cantierizzazione sulla viabilità), nell'incremento dell'accessibilità ciclabile a funzioni forti (attrattori/generatori di traffico) e della connessione con le emergenze paesaggistiche e architettoniche. Per quanto riguarda in particolare il Comune di Meda, esso viene identificato come uno dei "comuni polo" (in quanto sede di servizi di livello sovracomunale con elevata capacità attrattiva), raggiunto della rete portante per gli spostamenti quotidiani, nel cui territorio occorre realizzare prioritariamente i tratti*

manca dei percorsi ciclabili di collegamento con la stazione ferroviaria e con il capolinea dei servizi di TPL.”;

- nella medesima Relazione si riferisce anche che tra gli obiettivi del vigente PGT ha anche quello di “valorizzare, estendere e connettere le aree verdi attorno all’edificato e nella città costruita”, *confermando, salvaguardando e ampliando le aree verdi periurbane, individuando le loro possibili linee di connessione con le aree verdi della città, in modo da realizzare, con il progressivo recupero di spazi di naturalità e fruizione, un sistema continuo di spazi pubblici di qualità dove localizzare nuove attrezzature pubbliche, garantendone la coerenza con la rete ciclabile;*”.

- inoltre, la medesima Relazione (pag. 13) al riguardo si precisa che “Per quanto riguarda specificatamente il sistema della mobilità, il PGT, a fronte di un’analisi della condizione attuale, degli obiettivi del redigendo PGTU e del progetto del Sistema Viabilistico Pedemontano, stabilisce i seguenti obiettivi e strategie per il suo miglioramento, ossia per il consolidamento di un assetto viario che sfrutti al meglio le opportunità conseguenti alla realizzazione delle opere connesse della Pedemontana:

... favorire una mobilità urbana sostenibile (pedonale e ciclabile), grazie alla realizzazione di una rete ciclabile protetta per i collegamenti fra i principali comparti urbani ed i poli di servizio (scuole, Municipio, biblioteca, cimitero, stazione, giardini, ecc.) ed alla pedonalizzazione di alcune aree, generalmente nei pressi di attrezzature pubbliche a più elevata frequentazione (quale piazza Vittorio Veneto e strade annesse, in concomitanza con la realizzazione della connessione stradale da via Santa Maria a piazza Volta)”.

- il punto 5 (pagg. 26-27) della richiamata Relazione è dedicata a “La rete ciclabile”. In particolare, ivi si afferma che “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, stazione ferroviaria, aree verdi urbane (PLIS della Brughiera Briantea, Parco Naturale del Bosco delle Querce e il vicino PLIS della Brianza Centrale) e la maggior parte delle abitazioni". In proposito, nella tavola 4, viene descritta *"la rete dei percorsi ciclo-pedonali esistenti sul territorio della città di Meda ... costituita da alcuni brevi tratti non collegati tra di loro"*. In proposito si richiama il fatto che *"Oltre ai percorsi ciclabili esistenti, la tavola 4 mostra la rete degli itinerari previsti nell'ambito del PGT vigente e del Piano Strategico Provinciale della Mobilità Ciclistica (2013) – progetto Moving Better per la Provincia di Monza e Brianza. Entrambi contengono numerose proposte per estendere l'attuale dotazione di piste ciclo-pedonali con l'obiettivo di ricucire tra di loro i percorsi già esistenti e di collegarsi con la stazione ferroviaria e ai paesi limitrofi creando una rete più estesa"*. Tra questi percorsi la Relazione a pag. 27 fa riferimento anche a *"... nuovo tratto che lungo via degli Angeli Custodi raggiunge Lentate sul Seveso"*. Dopo si aggiunge anche che *"Nella fase propositiva, con riferimento al quadro conoscitivo che rappresenta il punto di partenza, ai contenuti (obiettivi, strategie, proposte, azioni, ecc.) del Moving Better della Provincia di Monza e Brianza (DGP 25/09/2013 n.108), in sinergia con il PGT, vengono individuati gli interventi volti a ricucire la maglia ciclabile esistente e a garantire il completamento della connessione fra le principali funzioni, le residenze e i principali poli attrattori comunali ed extra comunali."*

Occorre infatti garantire un sistema di interconnessione tra i nuclei residenziali, atto a favorire l'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti verso alcuni attrattori: stazione ferroviaria, scuole, parchi urbani e sovra-comunali, cimitero, luoghi di lavoro, ecc.

L'istituzione delle isole ambientali, e degli ambiti a precedenza pedonale (luoghi in cui i pedoni e i ciclisti hanno la precedenza rispetto ai veicoli), unitamente alla predisposizione capillare nella città di rastrelliere per le biciclette permetterà di privilegiare gli spostamenti

della componente debole ed incentivare di conseguenza per gli spostamenti di breve raggio una mobilità ecocompatibile.”;

- inoltre dalla tavola 10 del medesimo PGTU (“*Itinerari di mobilità dolce*”), in corrispondenza delle aree degli scriventi indicati in premessa (in corrispondenza dei mappali 25 e 26), risulta un segno grafico corrispondente ad una pista ciclabile;

ritenuto che

- per tutto quel che precede sia utile fornire le presenti osservazioni a fini collaborativi e a tutela dei propri interessi e diritti relativamente all’area sopra individuata e all’attività ivi svolta, così da contribuire alla migliore riuscita del PGTU in oggetto;

- in quest’ottica e per le ragioni già sopra in parte richiamate, gli scriventi intendono fornire ogni più utile apporto collaborativo all’iter del PGTU in oggetto,

tutto ciò premesso, considerato e ritenuto, dandosi qui tutto per interamente ritrascritto e ribadito quanto già espresso nei ricorsi dianzi richiamati, quale concreto e meditato apporto collaborativo per la miglior riuscita del PGTU, si pregiano di presentare, come di seguito, le proprie

OSSERVAZIONI

Come emerge dall’esame, di cui sopra si è illustrata una sintesi, le due tavole del PGTU che per comodità qui si riallegano (**allegato 1**), e la relativa Relazione evidenziano un tratto di pista ciclabile che interessa le aree degli scriventi.

In sostanza, il PGTU **sposta all'interno del terreno della discarica quanto prima era prossimo al suo confine est.**

Viene, dunque, ipotizzata una pista ciclabile, che, a tacere d’altre considerazioni, **divide la continuità della proprietà**, con suo conseguente non solo **deprezzamento**, ma anche una rilevante **riduzione dell'utilizzabilità**. Il che risulta da subito ancor più pregiudizievole dato

che, come indicato in premessa, si tratta comunque di un sito produttivo e che tale continuerà prevedibilmente ad essere una volta terminata l'attività di discarica conseguita a quella di cava.

Del resto, trattandosi di un'area interessata da un'attività produttiva in corso, la previsione già in questa fase di una pista ciclabile e, dunque, potenziale attraversamento da parte di terzi estranei all'attività in corso dell'area in questione confligge con le esigenze legate:

- sia alle peculiarità dell'attività produttiva ivi in essere;
- sia con gli stessi obiettivi indicati nella riportata Relazione al PGTU, in quanto il percorso individuato proprio sull'area degli scriventi è privo di alcuna coerenza con funzioni o sinergie cui ivi si fa riferimento;
- sia alla stessa fruibilità della pista ciclabile in termini di sicurezza e in modo conforme ai principi del codice della strada.

Né tutto ciò risulta coerente con i principi di ragionevolezza e, soprattutto, proporzionalità, che, pur nel perseguire un interesse pubblico (nella specie davvero generico e astratto), impone di determinare il minor aggravio specie nei riguardi dell'iniziativa economica già in corso e della proprietà.

In tal senso quanto ipotizzato dal PGTU adottato pare in contrasto con i richiamati principi che devono pur sempre guidare l'azione amministrativa, nella specie invece del tutto disattesi ove si ponga mente a che con il PGTU non si considera nemmeno la possibilità di collocazione della pista ciclabile anche solo poco al di là del confine dell'area dianzi indicata e interessata dall'attività delle scriventi. Ciò che avrebbe causato il minimo danno possibile alla Figli di Domenico Giudici Sas senza pregiudicare la fruibilità ed utilità della pista ciclabile.

Tutto ciò senza considerare che il PGTU richiama e sviluppa riferimenti al PGT che, come richiamato in premessa, sono oggetto di contestazione e attualmente *sub iudice*.

In considerazione, dunque, di tutto quel che precede, gli scriventi

chiedono

in accoglimento delle ragioni in precedenza illustrate e delle suesposte osservazioni, di **eliminare** dal PGTU e dai relativi elaborati grafici la previsione dell'indicata pista ciclabile in corrispondenza con le aree delle scriventi indicate in premessa, in quanto posto all'interno del terreno oggetto dell'attività di discarica sopra descritta. E ciò con ogni conseguente eliminazione dell'eventuale ipotesi di vincolo e/o asservimento a fini della realizzazione del medesimo contestato percorso ciclabile.

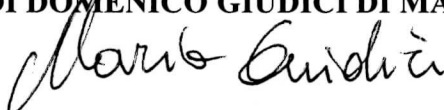
*

Confidando nell'accoglimento delle presenti osservazioni, si resta a disposizione per ogni chiarimento e/o approfondimento anche documentale eventualmente richiesto e/o utile, occorrendo in occasione di un prossimo incontro cui gli scriventi, anche con l'ausilio di consulenti e professionisti di propria fiducia, si rendono sin d'ora disponibili a fissare appena possibile.

Con osservanza.

Meda, 16 ottobre 2017

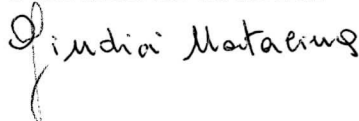
FIGLI DI DOMENICO GIUDICI DI MARIO GIUDICI S.A.S.



MARIO GIUDICI



NATALINA GIUDICI





Piazza Municipio, 4 – 20821 Meda (Mb)
www.comune.meda.mb.it

Comune di Meda

0020257

del 16/10/2017

Titolo 6 Classe 7



Area Infrastrutture e Gestione del Territorio

Al Sig. Sindaco

Meda, 16/10/2017

Oggetto: PGTU trasmissione osservazione d'ufficio per la chiusura al traffico del tratto di via Roma tra vicolo comunale e via Verdi.

Su disposizione dell'Assessore lavori pubblici e programmazione del territorio si allega la presente osservazione al PGTU indicata a margine.

L'osservazione riguarda la chiusura al traffico del tratto di via Roma su cui prospettano il Palazzo Comunale e l'edificio di proprietà comunale che si affaccia anche su Piazza della Repubblica.

L'analisi tecnica circa tale osservazione è valutata nella relazione inviata all'attenzione della Giunta Comunale del 11/09/2017 e 20/09/2017, inoltre gli aspetti di attuazione di tale previsione sull'impianto del PGTU adottato sono stati esaminati anche dall'estensore del piano che ha espresso un parere favorevole in quanto ritiene condivisibili le ragioni che stanno a supporto della proposta. Indicando lo strumento dell'osservazione d'ufficio per l'eventuale inserimento nel PGTU.

Il Dirigente
Ing. Damiano Camarda



All/



Piazza Municipio, 4 – 20821 Meda (Mb)
www.comune.meda.mb.it

Area Infrastrutture e Gestione del Territorio

Spett. Giunta Comunale

Meda, 5/09/2017

Oggetto: Analisi degli aspetti conseguenti all'ipotesi di chiusura al traffico del tratto di via Roma compreso tra Vicolo Comunale – via Verdi e via Mazzini.

Su richiesta dell'Assessore ai Lavori Pubblici e Programmazione del Territorio è stata eseguita l'analisi sulle problematiche inerenti la chiusura al traffico del tratto di via Roma indicato a margine.

Il tratto di via Roma oggetto della presente relazione è compreso nel comparto tra gli edifici pubblici Palazzo Comunale e l'edificio denominato ex Mascheroni che si affaccia sulla Piazza della Repubblica.

Il Comune di Meda ha da poco ultimato la realizzazione della piazza Municipio resa pedonale rispetto all'utilizzo precedente cui era permessa la circolazione dei veicoli.

Nel quadro dei lavori di manutenzione straordinaria marciapiedi è previsto un intervento lungo il marciapiede a margine dell'edificio ex Mascheroni in via Roma dove è stato ipotizzato l'allargamento dello stesso per renderlo a norma. Sulla base di tale previsione prima della sua realizzazione si chiede di valutare l'ipotesi di chiudere il tratto di via Roma al transito dei veicoli, (permettendo eventualmente il transito dei soli veicoli di soccorso), rendendolo a tutti gli effetti pedonale.

Tale ipotesi appare suffragata da una serie di aspetti positivi che si vanno ad elencare:

- **“Pericolosità dell'incrocio”** via Roma/via Mazzini (dove si sono verificati in passato diversi incidenti), con riguardo a tale problematica l'apposizione del divieto di transito oltre ad elidere tale aspetto, non eliminerebbe la possibilità di collegamento viabilistico con via Matteotti in quanto tale destinazione sarebbe ugualmente raggiungibile attraverso la percorrenza del tratto di via verdi, piazza della chiesa, e via Mazzini. In questo modo si creerebbe una rotazione intorno all'isolato che eliminerebbe l'intersezione pericolosa dell'incrocio (Roma -- Mazzini).

- **“Pedonabilità”** di un intero ambito che comprende la piazza municipio, il vicolo comunale e la via Roma (nel tratto tra il vicolo Comunale e la via Mazzini) che con l'apertura futura del portone del palazzo ex mascheroni creerebbe anche la continuità visiva e pedonale tra la piazza Municipio e piazza della Repubblica attraverso il cortile del palazzo comunale.

- **“Incremento degli spazi pedonali”** che rende più vivibile e più vantaggioso l'accesso dei cittadini agli uffici comunali (si tenga presente che con l'attuazione dell'ipotesi in argomento, l'esistenza del parcheggio pubblico interrato di Piazza della Repubblica permetterebbe al cittadino di parcheggiare e poter accedere agli uffici comunali attraverso un percorso esclusivamente pedonale).

Da quanto emerge sopra si potrebbe ritenere che gli aspetti positivi abbiano prevalenza rispetto ad eventuali aspetti negativi che sostanzialmente si possono riassumere nell'obbligo per gli automezzi di allungare di qualche centinaio di metri il percorso per accedere su via Matteotti, peraltro con questa configurazione viabilistica in quei casi di chiusura del PL di via Matteotti le code che si formano sarebbero meno caotiche non essendoci l'intersezione con via Roma (continuità del percorso molto più lungo sino a via Verdi); si ritiene infine che l'impatto iniziale venga facilmente assorbito dopo qualche mese così come avvenuto, quando venne reso pedonale il tratto di vicolo comunale dopo la ristrutturazione della sala civica.

Di contro l'incremento degli spazi pedonali renderebbe sicuramente più vivibile e più vantaggioso l'accesso dei cittadini agli uffici comunali. L'eventuale modifica dovrà essere riportata ed analizzata nel quadro della proposta di PGU e qualora volesse essere attuata dall'Amministrazione dovrà essere modificato l'intervento che interessa il marciapiede di via Roma il cui inizio è previsto dopo la metà di Settembre.

Il Dirigente
Ing. Damiano Camarda



SUPPORTO DI NATURA TECNICA AVENTE AD OGGETTO:

**CHIUSURA AL TRAFFICO DEL TRATTO DI VIA ROMA COMPRESO FRA LE VIE VICOLO
COMUNALE-VERDI-MAZZINI**

La proposta di pedonalizzare il tratto di via Roma compreso fra le vie Vicolo Comunale, Verdi e Mazzini e le motivazioni individuate dalla struttura tecnica comunale sono pienamente condivise. Tale intervento consentirà, infatti, in linea con gli indirizzi del Piano Generale del Traffico Urbano, per il quale si sta completando l'iter di adozione, di favorire ulteriormente la mobilità dolce (pedoni e cicli), di disincentivare ulteriormente il traffico veicolare (i movimenti veicolari saranno comunque garantiti con un allungamento contenuto dei percorsi - cfr. tavola 8 PGTU).

Gli spazi del tratto di strada per il quale si propone la pedonalizzazione dovranno essere organizzati alla medesima quota, individuando agli estremi le porte che identificheranno ed individueranno l'area pedonale, con elementi rimuovibili, per consentire l'accesso ai mezzi di soccorso, in caso di necessità.

Sebbene l'intervento sia in linea con gli indirizzi del PGTU, non è però contemplato negli elaborati del PGTU stesso. Si consiglia di valutare attraverso lo strumento dell'Osservazione al Piano, la formulazione di un'osservazione al fine di ricomprendere, con la relativa controdeduzione, tale intervento negli elaborati finali del PGTU (che dovranno essere predisposti per l'adozione finale in Consiglio Comunale).

Mauro ing. Barzizza

Milano, 2 ottobre 2017



Piazza Municipio, 4 - 20821 Meda (MB)
Tel. 0362 3961 Fax 0362 75252
www.comune.meda.mb.it

Segreteria Generale

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE NR. 3 DEL 15/02/2018

OGGETTO: OSSERVAZIONI E APPROVAZIONE PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

ATTESTAZIONE DI PUBBLICAZIONE

Si attesta che la predetta deliberazione:

- **in data odierna è stata pubblicata** all'albo pretorio online ai sensi dell'art. 124 del D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 e vi rimarrà esposta per quindici giorni consecutivi dal 23/02/2018 al 10/03/2018; e sarà esecutiva trascorsi 10 giorni dalla sua pubblicazione ai sensi dell'art. 134, terzo comma, del citato D.Lgs. 267/2000.

Meda, 23/02/2018

IL DIRIGENTE
DOTT. CALOGERO CALÀ

Il presente documento è stato redatto, sottoscritto e validato, in forma digitale secondo le modalità previste dal D.Lgs. 7 Marzo 2005 n. 82.



Piazza Municipio, 4 - 20821 Meda (MB)
Tel. 0362 3961 Fax 0362 75252
www.comune.meda.mb.it

Segreteria Generale

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE NR. 3 DEL 15/02/2018

OGGETTO: OSSERVAZIONI E APPROVAZIONE PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

La presente deliberazione è esecutiva in data odierna ai sensi dell'art. 134, terzo comma, del D. Lgs. 18 agosto 2000 n. 267, poichè trascorsi dieci giorni dalla sua pubblicazione.

Meda, 05/03/2018

DIRIGENTE
CALÀ CALOGERO

Il presente documento è stato redatto, sottoscritto e validato, in forma digitale secondo le modalità previste dal D.Lgs. 7 Marzo 2005 n. 82.