



COMUNE DI CERNUSCO LOMBARDONE
PROVINCIA DI LECCO

Copia

N° **25** DEL 11/06/2014
Codice Comune 10522

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

OGGETTO: APPROVAZIONE DEFINITIVA DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO(P.U.T.) — ESAME OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

Il giorno **UNDICI** del mese di **GIUGNO** dell'anno **2014** alle ore **21:07**, presso questa sede comunale, convocati - in seduta Straordinaria ed in prima convocazione - con avviso scritto del Sindaco, notificato a norma di legge, i Signori Consiglieri comunali si sono riuniti per deliberare sulle proposte iscritte all'ordine del giorno, la cui documentazione è stata depositata nelle 24 ore precedenti l'adunanza.

Assume la presidenza il Sindaco, DE CAPITANI GIOVANNA, assistito dal Segretario Comunale, DR. BALESTRA GIOVANNI.

Dei Signori componenti il Consiglio Comunale di questo Comune:

	presente		presente
DE CAPITANI GIOVANNA	S	GAVAZZI STEFANO	S
KRASSOWSKI SALVATORE	S	VALAGUSSA RENATA RAIMONDO	S
CARTA ELISABETTA IN CALVO	S	MARAZZI IVANO	S
COGLIATI RODOLFO	S	SPADA GIOVANNI BATTISTA	S
PELA' ALVARO	S	ZARDONI GIOVANNI	S
VALAGUSSA RENATA IN LUCZAK	S		
BIFFI ALBERTO EUGENIO	S		
OLDANI LUIGI MARIO	S		

Totale Presenti: 13 Totale assenti: 0

Il Presidente, accertato il numero legale per poter deliberare validamente, invita il Consiglio Comunale ad assumere le proprie determinazioni sulla proposta di deliberazione indicata in oggetto.

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N.25 DEL 11/06/2014

OGGETTO: APPROVAZIONE DEFINITIVA DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO (P.U.T.) — ESAME OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

All'avvio della discussione del presente punto sono in aula n.13 Consiglieri (De Capitani, Krassowski, Carta, Cogliati, Pelà, Valagussa Luczak, Biffi, Oldani, Gavazzi, Valagussa Raimondo, Marazzi, Spada e Zardoni).

SINDACO

Affrontiamo adesso l'approvazione definitiva del piano urbano del traffico con l'esame delle osservazioni e relative controdeduzioni. Invitiamo l'ingegnere Debernardi ed illustra l'assessore Oldani.

OLDANI

Le osservazioni presentate al piano urbano del traffico adottato dalla giunta comunale sono 6. Io le passerei in rassegna una per una evidenziando appunto il contenuto delle osservazioni presentate e le controdeduzioni predisposte. Se poi vi dovessero essere delle richieste è anche disponibile l'Ing. Debernardi per fornire i dovuti chiarimenti. Partiamo dalla osservazione n.1 che è stata presentata dal Rag. Mandelli Amministratore del condominio di via Spluga n.16-22; l'osservazione presentata verte su alcune segnalazioni relative al sistema pedonale di via Spluga con particolare riferimento alla discontinuità dei marciapiedi e alla pericolosità degli attraversamenti. Ulteriori elementi di attenzione riguardano la sicurezza della circolazione stradale in corrispondenza dell'incrocio delle cinque strade formate da via Spluga, Vittorio Emanuele e così via. In relazione a tali aspetti, si può evidenziare che le segnalazioni relative all'assenza di marciapiede sul lato sinistro di via Spluga, alla discontinuità di quello esistente sul lato destro e sull'assenza dell'attraversamento pedonale in corrispondenza del centro ellisse corrispondono a criticità effettive. In relazione agli obiettivi generali di circolazione non motorizzata assunti alla base del piano, esse possono essere certamente accolte dando luogo a integrazioni dello scenario di intervento da attuarsi anche in relazione della prevista realizzazione della rotatoria sulla DIR SP 342 via Spluga - viale Europa. Anche le segnalazioni relative all'attraversamento pedonale di fronte alla farmacia di via Spluga e più in generale alla sicurezza dell'intersezione delle cinque strade, corrispondono totalmente ad effettivi elementi di criticità inerenti però a tratto stradale che ricade quasi totalmente nel territorio comunale di Merate a fronte dei quali il piano del traffico di Cernusco Lombardone non può che fornire indicazioni di coordinamento con la corrispondente amministrazione volte all'attuazione degli interventi già previsti dal piano del traffico di Merate. E noi abbiamo ripreso qui come proposta su cui discutere e confrontarci, quanto contenuto nel piano urbano del traffico di Merate. Con queste motivazioni l'osservazione è parzialmente accolta. Non so se vogliamo votarle una per una o vogliamo votare e discuterne una per una e poi votare una per una.

MARAZZI

Ma il fattore della richiesta di questi cittadini che chiedevano il marciapiede che arrivava fino alla farmacia era già nel programma elettorale ancora del 1997-2001. Quando poi vi siete insidiati voi questo opera pubblica è venuta meno. Allora io voglio capire, in 14 anni in cui voi siete in amministrazione, visto che era una proposta in cui c'era la sicurezza dei pedoni, c'erano tante cose che tutti chiedono per poter andare sicuri in farmacia, a un certo punto volevo ben capire come mai non è mai stata fatta, se passeranno ancora 3-4 anni senza che questo marciapiede venga realizzato. Il discorso invece della segnaletica una parte è Cernusco, una parte Merate, visto che le due amministrazioni si possono parlare si può anche venire a una soluzione. Questo è il discorso del

passaggio pedonale.

OLDANI

Ritengo doverosa una precisazione, tra le richieste che vengono fatte da questo osservante c'è il marciapiede sull'altro lato della strada. E tra l'altro lei avrà avuto modo guardando la cartografia sig. Marazzi di vedere che con l'accoglimento delle osservazioni si prevede comunque un tratto di marciapiede dall'uscita del centro in avanti.

ZARDONI

Rispondo a Marazzi visto che in un certo periodo ero implicato anch'io. In realtà il problema del tratto di via Spluga è sempre rimasto in un limbo anche rispetto alla famosa risoluzione del problema "desemaforizzazione". Considerato che abbiamo visto con le varie ipotesi progettuali quelle che sono le criticità legate alla classificazione delle strade e dei calibri stradali e andare a, in una fase ancora fluida relativamente al progetto complessivo che doveva presupporre anche un intervento sulla rotatoria di Merate viale Verdi - statale quindi un intervento completo, si era preferito tenersi liberi per poter poi valutare il calibro e il disassamento anche stradale a seguito di quella che era la necessità; certo si poteva fare, ed è quello che in qualche modo adesso si va a dire, magari con un intervento più leggero di segnaletica orizzontale senza interventi edilizi sul lato destro andando verso la farmacia dove lì c'è la criticità della commistione dei parcheggi con l'eventuale percorso, però sicuramente in questa fase penso che qualcosa debba essere realizzato con abbattimento delle barriere architettoniche e tracciatura di un percorso protetto più che un'opera, poi mi corregga l'ingegnere.

SPADA

Sì, a tal proposito dovremmo essere facilitati visto che l'estensore del piano dei due comuni è lei. Penso che i suoi due uffici servano a trovare il giusto accordo tra le due amministrazioni. Nutro qualche dubbio sul discorso del cadere o meno in comune di Merate dell'area antistante la casa, quello che è chiamato il fabbricone perché le case che ci sono dopo, si arriva al termine di via Santa Maria di Loreto, sono tutte in territorio di Cernusco.

SINDACO

Quindi votiamo questa prima. I voti favorevoli? Sì all'accoglimento parziale di questa. Certo. I voti favorevoli all'accoglimento parziale? E' all'unanimità. Passiamo all'osservazione n.2.

OLDANI

L'osservazione n.2 presentata dal sig. Baragetti; l'osservazione concerne l'assetto previsto per la via S. Dionigi rispetto alla quale l'osservante richiede di consentire e regolamentare l'accessibilità veicolare al nucleo della chiesa di S. Dionigi con l'istituzione di un senso unico di marcia a partire da via Puecher sino all'incrocio con via Porta, introdurre il limite di velocità a 30km/h, prevedere un adeguato spazio di manovra all'altezza dell'accesso ai terreni agricoli posti a valle della cascina Belin e Casate utilizzabile dai mezzi agricoli che accedono a tali terreni. A seguito delle verifiche condotte con il supporto degli uffici competenti, l'osservazione è accolta.

SINDACO

Su questo ci sono delle domande, mi sembrava tutto chiaro, era anche una delle necessità d'intervento che abbiamo più volte espresso.

MARAZZI

Volevo solo aggiungere una cosa. Nel guardare tutte queste osservazioni, dove non ci sono opere pubbliche la maggior parte si fa tutto perché non si spende nulla. Dove invece c'è da impegnarsi un po' di più vedo che invece tutto questo non avviene. Basta mettere un cartello ed è accolta e va bene. Ma in altre situazioni invece le cose si complicano, allora volevo capire, l'amministrazione deve prendersi carico tutte quelle cose che necessitano ai cittadini per una parte e per l'altra, non solo per

mettere cartelli oppure zona 30, è poca la cosa. Anche perché, visto che ne abbiamo parlato già nel bilancio per, la zona **oltre statale** di cui tratteremo in seguito a un certo punto mi sembra un po' troppo limitato il discorso di parzialmente accolta oppure accolta perché c'era da fare poco. Questa è la mia opinione.

SINDACO

Io non sono d'accordo perché ho assistito al sopralluogo che è stato fatto in loco con i proprietari dei fondi, con i cittadini residenti sulla via. Non è assolutamente vero che basta mettere un cartello perché per realizzare questo tratto e consentire ai proprietari dei fondi ad accedere con i mezzi agricoli ai campi sarà necessario allargare una parte della strada e consentire la manovra di immissione e questo non è lavoro da poco, posso garantire che non è lavoro da poco. Poi non banalizziamo e teniamo sempre presente che abbiamo approvato i bilanci insieme quindi sapete di che cosa stiamo parlando e di che momento faticoso stiamo affrontando. Quindi la discriminante non è certo quella di avere un'opera pubblica più o meno costosa. Noi prepariamo un piano e vediamo di farlo al meglio e poi ci daremo dei tempi di realizzazione.

ZARDONI

Si parla dei proprietari, volevo chiedere. In sede di questo sopralluogo era presente anche la proprietà Corallo? perché vi era anche un piano B, cioè nel senso che sussistendo quell'accesso campestre che da via Stoppani scende all'ambito della chiesetta di S. Dionigi molto più agevole dell'altro e con sbocco sulla via Stoppani molto più agevole di quanto non l'abbia l'altro accesso attualmente utilizzato su via S. Dionigi. Chiedo se è stata valutata la doppia possibilità e quindi se non è stato raggiunto un accordo con la proprietà confinante con l'altro lato perché pensare che ci ha ceduto le aree per fare l'allargamento stradale si poteva all'epoca andare a frazionare anche la strada e portarsela in disponibilità. Quindi se è stata fatta la doppia valutazione e approfittando della presenza dell'ingegnere che ci può meglio ragguagliare perché c'è un po' di confusione partendo dalla zona di cascina Casate sino ad arrivare alla chiesetta di S. Dionigi, quale sarà l'output finale di quella strada e all'assessore Oldani se ritiene che sia utilizzabile parte dei fondi che sono dedicati alle asfaltature stanziare sull'esercizio di quest'anno per fare almeno i primi interventi più urgenti a seguito di questa decisione, o quali sono le tempistiche. Quindi pongo le domande su tre punti: accessibilità alternativa da via Stoppani, quale sarà l'effettiva sistemazione di vi S. Dionigi e che tempistica si ipotizza. Grazie.

DE BERNARDI

Anche l'accesso da sotto è stato verificato, quello che posso dire è che non c'erano soluzioni che ovviassero a tutte le micro problematiche senza costi. Quindi alla fine si è passati sull'accettare una soluzione che prevedesse anche qualche opera in sito. Non so dire riguardo la proprietà Corallo perché non conosco i vari interessati, sull'altra cosa l'intervento viene mantenuto nella tempistica della prima fase del piano, però la prima fase del piano non vuol dire l'anno prossimo, ragionevolmente sono cose che si devono fare in 2-3 anni, ma in generale tutto il tema dell'accessibilità alle scuole questo è parte di un intervento che è stato già in parte realizzato con priorità, questa integrazione di costo la stiamo valutando sul bilancio del piano ma è abbastanza marginale, sul bilancio invece dell'anno prossimo probabilmente avrà una incidenza superiore. Il ragionamento poi va fatto a livello triennale. Si allora a questo punto qui la via S. Dionigi nel tratto diagonale resta a senso unico per tutti in discesa e tutti che coloro che vogliono fare manovra inversa devono fare via Porta e svoltare a sinistra compresi ciclisti, cosa che devo dire personalmente non mi soddisfa pienamente questa soluzione, però alla fine il punto di equilibrio che si è trovato è questo. Quindi la strada resta a senso unico e anche i mezzi agricoli devono accedere da sopra e quindi nel punto dove c'è la stradina bisogna arretrare di qualche metro per consentire ai mezzi agricoli di svoltare, mentre in uscita fanno la manovra attuale. Questa è la soluzione. Ci sono stati diversi passaggi, non è stato semplice dal punto di vista dei rapporti con i frontisti.

SINDACO

Per concludere la proprietà Corallo non era presente però non è stato ritenuto idoneo quel passaggio dai proprietari dei mezzi agricoli perché lo ritengono non ottimale.

SPADA

Il problema esiste e mi pare che l'avete verificato proprio durante il sopralluogo quando l'ex sindaco di Lomagna ci lascia per l'ennesima volta le ginocchia se non sbaglio, perché me l'ha detto mio cognato. E risolvendo il problema dell'accesso a S. Dionigi sulla strada campestre che c'è adesso nell'area di proprietà Corallo non risolve comunque il problema dell'accesso agricolo, perché se lasci il senso di percorrenza come è adesso da via Carlo Porta chi scende con la bicicletta come è successo durante il vostro sopralluogo crea pericolo.

ZARDONI

No, qui mea culpa perché ai tempi c'ero io..., lì probabilmente l'errore di fondo anche rispetto all'utilizzo della strada campestre è stato quello di non ampliare l'area di esproprio in fregio al raddoppio ferroviario per lasciare una percorribilità o cercare di invitare i privati a raggiungere un accordo di costituzione di servitù che sarebbe la soluzione più idonea. Perché effettivamente però, non l'avevo colta questa cosa e capisco perché l'ingegnere non era d'accordo. Mi viene un po' difficile pensare che il percorso ciclabile che abbiamo definito tale, perché mi risulta che via san Dionigi sia pista ciclabile prevista dai piani per il raggiungimento della scuola e per il raggiungimento della stazione, possa diventare a senso unico in discesa. Io non ho mai visto una pista ciclabile a senso unico. Cioè, le ha fatte Debernardi poco più avanti ove ha sdoppiato sappiamo bene con quella consulenza che chiamai consulenza fantasma perché non c'era ancora il chiaro nome di chi fosse, c'è il senso unico ma su corsie separate anche se il termine corsie è improprio. Ma chiedo all'ingegnere al di là del suo parere, del suo storcere il naso rispetto alla soluzione, se è compatibile quella di destinazione della pista ciclabile ad una pista ciclabile a senso unico.

DE BERNARDI

Dall'ultima volta che ho preso la bicicletta ho un gran mal di schiena, quindi non sono nella condizione... battuta a parte, parliamo di una strada che resterà destinata all'uso promiscuo di auto e ciclisti a senso unico in discesa che sicuramente è la condizione meno pericolosa perché su quella strada il ciclista e la macchina vanno alla stessa velocità in discesa sostanzialmente intorno al 30 all'ora se sono prudenti entrambi. Quindi ci sarà una ciclo-strada e nel senso opposto bisognerà adattarsi al fatto che l'itinerario è via Porta e quindi per quelle che sono le normali capacità ciclistiche di giovani e piccini ci sarà diversa gente che smonterà e porterà la bici a mano. Questo va in favore di sicurezza, anche su via Porta la pedonalità non è strettamente in sicurezza e alla fine questa è la soluzione sulla quale si atterra. E' chiaro che rispetto alla soluzione precedente è un po' penalizzante per la continuità della rete ciclabile. Tutte le strade di cui parliamo sono all'interno delle zone a 30, quindi al di là del tema della ciclabile, buona parte della continuità ciclabile in questo comparto era sempre stata raggiunta con una situazione in cui il ciclista non è fuori carreggiata anche di fronte alla cascina nella via san Dionigi, la soluzione proposta non è una pista ciclabile, è una messa in sicurezza in un punto in cui la pista ciclabile non ci stava.

ZARDONI

L'ultimo pezzo, siccome avevo sentito dire su questi temi che in realtà la zona 30 il codice della strada consente anche un senso unico finché la velocità massima è 30 invece che le bicicletta vadano anche contro mano, volevo chiedere se questa è una cosa vera e a norma e in ogni caso secondo me sempre che uno vada con la bici a mano, mai andrà sulla via Porta con la bici a mano ma andrà sulla via san Dionigi con la bici a mano, in senso opposto, perché il pedone può salire, se il ciclista porta la bici a mano diventa un pedone con bici a mano al seguito e quindi tutti taglieranno su i più onesti e ligi saliranno appiedati, gli altri saliranno secondo me come hanno sempre fatto contromano. Quindi bo è il caso di fare un segnale, almeno mezzo metro, 70cm di lato destro da impegnare in salita perché

tanto di fatto lo faranno e qui chiedo a Debernardi se il farlo è a norma rispetto al codice della strada rispetto a questa cosa che ho sentito dire che se c'è 30 all'ora possono anche entrare contromano.

DE BERNARDI

Allora, è vero, c'è una circolare un po' cervelotica, nel senso che in Italia non è mai autorizzata la bici contromano. Esiste una circolare che dice che in determinate condizioni si può fare una strada a doppio senso in cui un senso è riservato alle bici e vietato alle macchine, che è un modo complicato di arrivarci. E però purtroppo ci sono segnate anche delle misure che sono 3.75 più 1.50, 5.25 e questa misura lì non c'è. Quindi la corsia ciclabile non si può segnare a norma di questa circolare. Quello che si può fare è segnare una banda pedonale sotto norma ma che può essere ammessa. È chiaro però che in caso di incidente chiunque sia in sella in quella direzione ha torto. Quindi a questo punto bisognerà segnalare in basso, metterla a senso unico e vedremo come farlo ma segnalando che vale anche per i ciclisti.

SPADA

Non sarà a norma come diceva lei. Quindi non c'è il calibro, non è sufficiente per poter interpretare quella circolare ma comunque visto che c'è un diverso passaggio su questa strada è sempre meglio avere il senso come viene regolamentato adesso con l'accettazione dell'osservazione del put, perché io personalmente ho avuto dei casi sempre con la stessa persona che avete incrociato voi ove si è veramente rischiato grosso. E mi son preso anche del cretino perché io facevo il senso giusto della strada. Cioè la bicicletta che scende da lì a 30 all'ora, sfido chiunque. Come minimo vengono giù a 50, quindi se uno entra con un mezzo, figuriamoci un trattore per arrivare alla discesa che poi va nei campi, e uno viene contro mano rimane dalla parte del torto, cioè voglio dire succeda anche un piccolo incidente me lo lasci dire nel senso contrario se una persona sale accompagnando la bicicletta a piedi non è mai grave come può essere quello che può succedere adesso, e grazie a Dio non è ancora successo perché lì tutti i giorni la storia esiste.

DE BERNARDI

Allora lei ha ragione sulla via, dopodiché se succede qualcosa in via Porta a livello di rete queste considerazioni purtroppo bisogna farle.

MARAZZI

Volevo rispondere a quello che diceva lei signor sindaco sull'approvazione dei bilanci. Li abbiamo approvati con grande difficoltà da parte della minoranza in quanto non eravamo per niente d'accordo sul bilancio fatto, volevamo un taglio degli sprechi e di tutto. Una riduzione vera e propria della spending review. Adesso lei mi sta dicendo che tutto questo non è possibile averlo perché non ci sono i fondi, potevate forse pensarci un po' prima quando avete presentato il bilancio previsionale per poter cercare di capire dove si poteva tagliare e dove non si poteva mettere i soldi. Così non è possibile.

SINDACO

Ci sono altre osservazioni o andiamo ad approvare? È completamente accolta quindi l'osservazione n.2 presentata dal sig. Baragetti, voti favorevoli all'accoglimento? I voti contrari? Gli astenuti? Il sig. Spada. Andiamo all'osservazione 3.

OLDANI

Osservazione n.3: proponenti Sig. Valagussa, Sig. Marazzi, Sig. Spada, gruppo consigliere Renata Valagussa Sindaco. L'osservazione presentata in qualità di consigliere comunale del gruppo Renata Valagussa Sindaco e i membri dell'associazione civica Democrazia Cernuschese include diverse proposte e suggerimenti di modifica del piano urbano del traffico relativi in particolare ai seguenti aspetti: provvedimenti per rendere più sicuri gli innesti delle vie Lurani Cernuschi e Falcone Borsellino; regolamentazione del senso di marcia di via S. Dionigi, il mantenimento del senso unico di marcia nel tratto di via Sant'Ambrogio con stralcio della previsione dell'area pedonale, chiusura

dell'uscita diretta dal parcheggio della zona commerciale su via Spluga, stralcio del collegamento stradale previsto all'interno dell'area AR1 del P.G.T. e sua sostituzione con un collegamento ciclo pedonale protetto e di un'area di sosta a servizio della scuola materna. Inserimento all' interno del P.U.T. di azioni volte ad evitare che gli itinerari di accesso alla nuova area terziario-commerciale prevista dalla variante del piano di governo del territorio del Comune di Osnago in aderenza al comparto industriale di via Cavalieri di Vittorio Veneto gravino sul territorio di Cernusco Lombardone. Queste le controdeduzioni. Per quanto concerne il punto 1 si segnala che il piano prevede già la realizzazione lungo via Spluga in corrispondenza della via Lurani Cernuschi di un separatore centrale finalizzato ad impedire le manovre improprie effettuate in contrasto con il codice della strada. Intervento che comunque comporta un allargamento della carreggiata e la sistemazione delle aree verdi esterne. Relativamente alla via Falcone e Borsellino è invece possibile integrare le previsioni di piano mediante l'installazione di delimitatori nelle corsie di uscita e entrata nella medesima via Spluga. Relativamente al punto 2 anche a seguito dell'accoglimento dell'osservazione n.2 si prevede l'introduzione del senso unico e la realizzazione di uno spazio di manovra atto a facilitare l'accesso alle aree agricole. Per quanto attiene il punto 3 si ritiene che il mantenimento dell'attuale regolamentazione a fronte delle dimensioni della piattaforma stradali tali da impedire l'inserimento di barriere di protezione per la mobilità ciclo pedonale, stiamo parlando di via Sant' Ambrogio, confligga con l'obiettivo primario di facilitare le connessioni non motorizzate fra il centro storico e le zone residenziali circostanti. Si conferma pertanto l'istituzione del divieto di transito per i non residenti. Per quanto riguarda il punto 4 si conviene sulla diagnosi di potenziale pericolosità dell'uscita citata facendo però presente che nella configurazione attuale del piazzale la chiusura dall'uscita comporterebbe un aggravio alla sostenibilità del disimpegno veicolare all'interno dell'intera zona commerciale e finirebbe per convogliare il flusso veicolare verso l'innesto su via Cavalieri di Vittorio Veneto caratterizzato da elevata criticità come evidenziato dall'analisi condotte a supporto della realizzazione del piano. Il piano prevede la realizzazione di un separatore centrale lungo via Spluga finalizzato ad impedire le manovre a sinistra che rappresentano il fattore di massima pericolosità nel caso in questione. Si ritiene pertanto che la questione possa essere trattata soltanto nell'ambito di una complessiva revisione dello schema di accesso alla zona commerciale da definire attraverso uno specifico piano particolareggiato sviluppato nella fase di attuazione del piano urbano del traffico in coordinamento con gli operatori commerciali presenti nell'area sempre che risulta possibile identificare una soluzione al minor rischio per la circolazione automobilistica e ciclopedonale. Relativamente al punto 5 si segnala che il piano prevede già la realizzazione del percorso ciclo pedonale e di nuove aree di sosta utilizzabile anche a supporto della scuola materna. Il collegamento stradale classificato come strada residenziale è da intendersi asse viario secondario destinato a garantire l'accessibilità al comparto senza gravare ulteriormente sul tratto terminale ovest di via Balbo di cui si prevede la chiusura. Si ritiene che tale intervento, coerente con le finalità generali del piano, debba essere mantenuto rimandando la sua esatta definizione planimetrica alla redazione del corrispondente piano urbanistico attuativo. Da ultimo il punto 6 fa riferimento ad interventi urbanistici esterni al territorio comunale rispetto ai quali il piano urbano del traffico, che non contempla nessun nuovo collegamento con la zona industriale di via Cavalieri di Vittorio Veneto, non può assumere previsioni specifiche. L' amministrazione comunale ha comunque già espresso chiaramente la propria contrarietà alla commistione del nuovo traffico indotto dal centro commerciale con l'anello stradale all'interno della zona industriale di via Cavalieri di Vittorio Veneto così come ribadito nell'osservazione agli atti di variante del piano di governo del territorio trasmessa al comune di Osnago in data 27 Gennaio 2014. Per quanto sovraesposto l'osservazione è parzialmente accolta.

SINDACO

Ci sono degli interventi?

SPADA

Per quanto riguarda il punto 4: chiusure delle uscite dirette dal parcheggio della zona commerciale su via Spluga, è pensabile da parte dell'amministrazione che questo accesso venga temporaneamente

chiuso fino alla realizzazione del cordolo separatore dei due sensi di marcia sulla statale.

OLDANI

Credo che la risposta alla richiesta del geometra Spada sia contenuta nell'esplicitazione della controdeduzione al punto, laddove si dice che la chiusura di tale uscita comporterebbe in primis un pesante aggravio alla sostenibilità del disimpegno veicolare all'interno della zona commerciale. E quindi questa è la ragione per cui si può affermare che una sperimentazione di chiusura non sia ipotizzabile.

SPADA

Mi spiace fare questo intervento, qui bisognerebbe mettere sul piatto della bilancia se avere una sostenibilità dell'uscita dalla rotatoria della zona Esselunga per intenderci meno sostenibile o andare a raccogliercene un altro per strada, cioè...scusi mi lasci finire per cortesia. Perché di questo argomento ne abbiamo già dibattuto in 40 riunioni. Mi permetto di dire anche se non sono un esperto del settore che probabilmente avrò meno probabilità di raccogliercelo sulla rotonda dell'Esselunga che all'uscita in questione posso dirlo sinceramente, dico quello che penso. Poi capisco i problemi contingenti delle attività commerciali, di tutto quanto, però uno che abita di fronte ne vede proprio di tutti i colori. Io valuterei bene questo discorso. Non si tratta di mettere sul piatto della bilancia il morto contro quello che ha rotto la gamba, però è nata male quell'uscita lì trent'anni fa e non si è mai avuto il coraggio di chiuderla e penso più si aspetta e peggio diventa. Allora l'unica a mio modo di vedere, l'unica possibilità di lasciare aperta quella uscita lì è che proprio fisicamente non ci sia la possibilità di attraversare l'ex statale 36, ecco allora la lascio aperta.

VALAGUSSA IN RAIMONDO

Io ho notato diversi casi, mi sono trovata ad avere persone che entrano in quella strada cioè quella è una strada per uscire. Nessuno si sognerebbe mai di entrare in quella strada. Più di una volta ho visto macchine che entrano in quella strada contro ogni regola. Quindi è anche questo pericolosissimo sia per chi proviene da Lecco, ma anche provenendo da Milano in quanto alcuni svoltano all'interno per bypassare le difficoltà della rotonda di entrare nel controviale ed arrivare nel centro commerciale prima possibile. Questo lo volevo fare come segnalazione perché anche recentemente mi è capitato. In un primo momento io imputavo questo a una freccia che c'era provenendo da Milano che era collocata male come cartello e quindi poteva trarre in inganno ed era una freccia di obbligo di direzione. Questa freccia è stata cambiata, è stata posta meglio, ho visto che è stata direzionata meglio. Ciononostante ho visto delle auto che sono entrate da lì. Perciò mi permetto di fare questa segnalazione come pericolosità estrema. Cioè non solo il problema dell'uscita con inversione a U per ritornare nella zona ma anche chi si permette di entrare lì dentro. Grazie.

ZARDONI

Intervengo adesso siccome anche in una mia osservazione ho posto la stessa questione quindi visto che stiamo dibattendo, dibattiamo una volta sola. Ma io sono abbastanza d'accordo anche con la proposta di Spada perché è vero che porre aldilà del cordolo fisico anche dei semplici catarifrangenti infissi provvisoriamente che durano poco magari, può servire. Credo sia possibile impegnarsi per lo meno in una soluzione provvisoria che possa magari essere solo quella dei birilli che può essere adottata in tempi brevissimi. Poi invece una cosa che posso anche condividere, è che l'uscita di via Cavaliere di Vittorio Veneto sia un po' pericolosa. E soprattutto c'è quella immissione nel controviale che non è il massimo, ma lì siccome invece la competenza è meramente comunale la provocazione mia è perché non posizionare quattro jersey, creando una ulteriore mini rotatoria in alternativa alle attuali corsie di svolta, vediamo cosa succede. Io volevo chiedere un parere anche all'ingegnere visto che io per questo comparto chiedo una cosa un po' più ardita ossia uno studio serio con i privati collegato anche all'ex - consorzio agrario e quant'altro di tutto il comparto. Però in questa fase oserei tentare anche delle soluzioni di natura provvisoria. Vuoi i birilli da una parte all'altezza dei cordoli, vuoi la butto lì, non l'ho neanche suggerita nelle osservazioni, una rotatoria provvisoria che ci faccia

almeno capire in 15 giorni cosa succede. Se vediamo che non funziona, la leviamo però lì la competenza è comunale e quindi chiedo un parere al riguardo anche all'ingegnere.

DE BERNARDI

Ma quello che ha detto lei Zardoni è molto simile a quello che abbiamo inteso dire noi, cioè acceleriamo il più possibile sui separatori che sono la soluzione ai comportamenti più gravi da una parte all'altra e vediamo anche qui di accelerare ma con tempi diversi su una soluzione complessiva che è quello che lei nell'osservazione n.5 chiama fattibilità ma che in realtà tecnicamente si chiama piano particolareggiato perché così disciplina anche le strade. Io l'unica cosa che vi dico in coscienza, perché non me la sento di dire adesso chiudiamo e sperimentiamo, io credo che derivi dal fatto che ci sono poche persone che vedono quotidianamente cosa succede all'innesto tra la rotatoria e via cavalieri di Vittorio Veneto perché è più lontana dagli occhi. Ma noi che abbiamo più volte fatto sopralluoghi e verifiche vi posso assicurare che la manovra contestuale entrata con svolta a sinistra vietata e uscita con svolta a sinistra vietata si verifica diciamo una decina di volte al giorno tanto è vero che in questo momento è vero che si sono verificati degli incidenti gravi all'uscita di via Spluga, ma statisticamente si verificano più incidenti in via Cavalieri di Vittorio Veneto per semplice fatto che non c'è intasamento veicolare e io ritengo che sicuramente l'uscita via Spluga sia pericolosa ma purtroppo l'esperienza che ho non mi fa dire che quell'altra è meno pericolosa. Io ho un po' di paura che sia più pericolosa e sono ragionevolmente sicuro però...è una valutazione, se volete, imponderabile che altrettanto pericolosa è l'uscita via cavalieri Vittorio Veneto; io capisco le preoccupazioni degli osservanti ma le capisco anche perché fanno riferimento spesso alla loro esperienza quotidiana, certo è pericoloso quel nodo, il punto che non voglio dire di dissenso ma di diverso punto di vista è che noi abbiamo fatto una esperienza non quotidiana perché siamo tecnici ma dalle nostre osservazioni che non sono di quello che abita di qua e non abita di là ma sono guidate dalla strada, ne abbiamo viste veramente tante anche dall'altra parte, e quindi secondo noi la soluzione sono i separatori. Con i separatori praticamente tutto ciò di cui abbiamo discusso stasera non c'è più, quindi c'è tutto il disegno, poi sappiamo bene che a regime i separatori per funzionare bene avranno bisogno della rotatoria. Io ho più volte detto che secondo me questa era un elemento non secondario a favore della soluzione della rotatoria all'inizio di via Papa Giovanni XXIII. In parziale accoglimento di questa osservazione, che deriva più che altro da altri punti però, qui sta nel dare massima priorità alla realizzazione del separatore su via Spluga e volendo credo che lo si possa anche decidere adesso. Comunque mettiamo agli atti, mi impegno a mettere anche un separatore su via Cavalieri Vittorio Veneto anche se non credo si riesca ad ottenere una rotatoria ma quanto meno a regolamentare le svolte e vietarne qualcuna. E poi il tema del piano particolareggiato significa che il prossimo soggetto che all'interno della zona commerciale prende una qualunque iniziativa, questa iniziativa è subordinata alla ridefinizione del comparto coerentemente con gli indirizzi del piano del traffico che sono indirizzi ancora abbastanza generali; infatti il piano particolareggiato, di solito di iniziativa pubblica, consente all'amministrazione di andare a bussare dai singoli operatori per procedere in questo senso. E chiaro che sotto questa congiuntura di crisi non sarà facile, non si troverà un operatore che voglia per forza mettere mano al tutto, però questa è la soluzione che abbiamo considerato comunque in accoglimento di quella specifica richiesta dell'osservazione Zardoni anche se non lo chiamiamo di fattibilità ma per un aspetto tecnico siamo d'accordo che ci voglia uno strumento di riordino. Il piano particolareggiato del traffico non ha una valenza fondiaria ma scende in una scala tale che di fatto tutti questi temi, innesti o non innesti, sono definiti con molta maggiore chiarezza di quanto non riesca a fare il piano del traffico.

ZARDONI

Prendo atto di quanto comunicato dall'ingegnere, chiedo se possibile in sede di delibera che in qualche modo si faccia una raccomandazione, come suggerito, di provvedere in tempi certi e rapidi per lo meno al posizionamento dei separatori ove questi sono necessari. Più generalmente perché c'è anche l'altro problema davanti all' "Ellisse" che è simile anche se meno pericoloso. Quindi ci sia comunque una raccomandazione di delibera per lo meno da parte dei separatori che abbia dei tempi

certi. E restando nell'ambito di questa osservazione tocco anche l'altro punto che anch'io ho osservato relativamente al famoso ambito di riqualificazione dell'area serre. Nel senso che io ritengo completamente sbagliato per quanto riguarda l'AR1, e qui vorrei che motivasse l'ingegnere l'insistenza a voler mantenere l'asse viario pur di carattere residenziale, io ritengo che in quel comparto sia sbagliato creare il collegamento. Cioè se io inserisco anche un accesso davanti alla scuola materna pur portando una pericolosità maggiore in un contesto abbastanza delicato come quello della scuola materna che in alcuni momenti del giorno ha gente che va e gente che viene, se fosse un asse che da accesso ad un area di parcheggio e a parte del comparto, quando mai dovesse partire l'ambito di riqualificazione, posso dividerlo. Non condivido che uno possa entrare da via Monza e attraverso questo asse residenziale possa uscire in via Balbo. Secondo me il problema è il collegamento di via Balbo e/o via Resegone con via Monza, se l'asse viario fosse separato da un qualcosa di fisico che non consente collegamento, cioè che metà comparto che sorgerà sull'area serre sbocchi in via Monza e l'altra metà sbocchi in via Resegone ma non ci sia possibilità di entrata in via Monza ed uscita in via Resegone potrei essere d'accordo, sono strade di disimpegno di un nuovo quartiere, ci mancherebbe, pur vedendo di fronte alla scuola materna un aumento di pericolosità in alcuni momenti del giorno. Però se esci dal parcheggio comunque è mitigato. Quello che contesto anche nella mia osservazione ma credo che sia anche lo spirito dell'osservazione del gruppo di Renata Valagussa, è il collegamento fisico pur in un contesto residenziale tra via Monza e via Balbo e al riguardo chiedo davvero un ripensamento nel senso che si possa anche in questo caso mettere una raccomandazione mirata al fatto che in sede di sviluppo dell'AR1 eviti il collegamento tra via Monza e via Balbo che invece il P.U.T. disegna. Quindi vorrei capire da questo punto di vista l'apertura della maggioranza rispetto ad una migliore puntualizzazione di come possiamo evitare che il nuovo asse viario diventi un asse di scorrimento e non solo di penetrazione nel nuovo quartiere.

DEBERNARDI

Se ho capito bene quanto detto adesso dal consigliere Zardoni il problema è non attrarre traffico di attraversamento. Noi abbiamo più volte verificato, non so se abbiamo una planimetria sottomano, se questo collegamento viene realizzato, salendo all'altezza di via Balbo e riscendendo è sensibilmente più lungo dell'alternativa e sarà anche più lento. Quindi io mi sento di affermare, ma per un motivo tecnico, non sarà conveniente fare questo attraversamento perché sarà una strada che ha un'estensione tale per cui poi si esce comunque praticamente alla casa cantoniera poco a nord e sarà molto moderata in zona 30, quindi io sono d'accordo con l'obiettivo di non far passare traffico e connessione tra via Monza e via Resegone, ma questo risultato si ottiene con un asse disegnato in questa maniera. Tenete presente che l'alternativa senza lo sbocco è: o chiudiamo anche la via Balbo e quindi tutto il nuovo comparto grava sul semaforo di via Resegone e quindi deve poi fare il giro la volta che deve uscire dall'altra parte, quindi innestiamo una circuitazione, oppure ci obblighiamo a tenere aperta via Balbo e via Balbo ha problemi di visibilità in uscita e anche di calibro assoluti. E quindi a noi sembra una soluzione molto moderata, molto lenta, molto attenta che potrebbe anche come più volte si è detto essere fatto da due strade che danno su un parcheggio, su due diversi accessi al parcheggio ma senza una completa continuità stradale e sia una soluzione che non pone il rischio di traffico di attraversamento ma nel contempo consentirà i residenti dell'AR1 di uscire sia da una parte che dall'altra senza preclusioni di sorta. Questa cosa finisce per innescare qualche circuitazione poi diventa un po' come la via Santa Cecilia, nel senso che in un senso e nell'altro...però io, ripeto, condivido l'obiettivo posto da Zardoni. Gli spazi sono quelli per far manovra e parcheggiare, a noi è sempre parso che l'obiettivo di non avere traffico nell'attraversamento sia conseguibile. Poi, ripeto, ci sarà un progetto e dovrà essere coerente, ma il piano non dice che lì la connessione è fatta come asse di distribuzione, si vede dai colori e dalle gerarchie date alle strade, non è una connessione di distribuzione ma una strada residenziale.

ZARDONI

Allora, quando l'ingegnere Debernardi mi parla potrebbe essere vista sostanzialmente un doppio accesso al parcheggio, che sia uno o l'altro lato stradale finiscono nel parcheggio, è un po' diverso da

quello che c'è scritto nel PUT e poi disegnato schematicamente, cioè a questo punto preferirei, se l'obiettivo è condiviso e mi sembra di capire che l'obiettivo di evitare l'attraversamento sia condiviso, evitare di mettere il tratteggio all'interno dell'AR1, dire che semplicemente in sede di definizione del comparto AR1 dovrà in qualche modo essere allocata una strada di penetrazione, cioè deve essere garantito un accesso alle aree di sosta sia da via Monza che da via Balbo, ma senza tratteggiare dove va messa, graficamente c'è un collegamento, perché se anche solo in quella planimetria noi avessimo disegnato un tratteggio da via Monza che finiva in un parcheggio ipotetico e da via Balbo un medesimo tratteggio era un po' diverso dal fatto che il parcheggio sostanzialmente viene disegnato in fregio al nuovo collegamento, disegnando tra l'altro il collegamento, a parere di ex assessore all'urbanistica, nel punto più sbagliato perché immagino che uno sviluppo di quel comparto tenda a mettere, per evitare disturbi del caso, il comparto residenziale di nuovo sviluppo immediatamente a ridosso da retro della cortina edificata già esistente invece lì mettiamo la strada; probabilmente andava disegnato il tratteggio un po' più verso est e l'aria fondiaria un po' più verso il retro di via Monza. Siccome comunque è un comparto previsto dal PGT, io lo leverei, in quanto l'AR1 ha una scheda di progetto di massima, ma poi è l'operatore che in sede di trattativa con il comune dovrà proporre un'ipotesi tecnica che il comune approva. Allora, siccome la delibera di PUT non è una delibera di variante del PGT e non essendo il PGT arrivato a un tale dettaglio ma è chiaro che delinea una scheda di progetto, delinea un'area fondiaria potenziale in cui mettere l'urbanizzazione nuova, allora leviamo anche il tratteggio e sostituiamo il capoverso dicendo che lo sviluppo dell'AR1 dovrà prevedere un doppio accesso alle aree di sosta ivi previste, sia da via Balbo che da via Monza, raccomandando che tale nuova accessibilità debba essere realizzata nelle modalità più opportune per evitare il traffico di attraversamento. E' questo sostanzialmente che chiedo. Secondo me in questo caso il PUT entra troppo nei particolari e tra l'altro in un ambito che è tutto da verificare, ma su cui l'amministrazione tranquillamente, senza alcun potenziale ricorso, domani mattina può definire una variante di PGT e far tornare agricola quell'area, ma sul PUT abbiamo scritto che dobbiamo farci una strada.

SPADA

Noi prevediamo la chiusura di via Cesare Balbo, giusto? Previsione di realizzazione di rotonda tra via degli Alpini, via Resegone, via Sant'Ambrogio che presumo sta in carico a chi farà l'intervento, poi vedo un tratteggio blu, mi corregga ingegnere, che è il percorso di previsione stradale. Ok. Il tratteggio verde? Quello là a L, personalmente quel tratteggio lì, e sono in accordo con quanto dice Zardoni, entriamo troppo nel dettaglio, cioè io indicherei il concetto che vogliamo...ma che sono un po' le cose che c'erano nella scheda tecnica dell'AR1 del PGT, il famoso tratteggio, io ora non ce l'ho qui, forse ce l'ha l'assessore Oldani, ma comunque la mettiamo l'uscita di quella strada lì è proprio nell'unico punto in cui non dovrebbe uscire in via Monza, cioè io faccio passare 2000 volte di più le macchine in via S. Cecilia se devo dirlo fuori dai denti, strada a senso unico con marciapiede, piuttosto che far passare le macchine davanti all'ingresso dell'asilo. Ingegnere lei ha ragione mai io esco ad angolo retto davanti all'asilo dove a un certo punto arriva il pullman, si ferma e scarica i bambini, non mi dica che l'attestarsi in via S. Cecilia o davanti all'asilo sia la stessa cosa. Poi scusi, c'è un problema a monte, io ho abitato in zona S. Marco per 15 anni, frequento spesso il paese, cosa c'è di carente in via Balbo? Non l'uscita da via Cesare Balbo, la carenza è l'assenza di parcheggio, perché io non lo vedo questo scandalo di uscire da via Cesare Balbo con la macchina verso il paese, con l'uscita obbligatoria a destra, dove ci sono le case rosse, lì c'è un problema di carenza di parcheggio per chi abita lì, quelli delle case rosse, cioè mi corregga lei che è il progettista, ma se io diluisco il traffico, l'acqua la faccio passare in più canali, ho meno pressione e riesco a distribuirla un po' di più. Io non vedo personalmente in quel comparto, la necessità di chiudere via Cesare Balbo, tenendo anche presente poi che con l'intervento sull'AR1, lì mi pare che poi in sede di PGT ci sia proprio una indicazione di parcheggi in quella zona per le case rosse, per le 2 piccole corti che ci sono in via Cesare Balbo, lasciare aperto quell'uscita di via Cesare Balbo per fare il collegamento est-sud-nord del paese potrebbe diminuire comunque le macchine che vanno in via S. Cecilia e a questo punto diventerebbe meno necessaria l'uscita davanti alla scuola materna. Ma tu ti immagini ad uscir davanti

alla scuola materna? Se dobbiamo chiudere un tappo per creare un più pericoloso 50 m più avanti. È una mia opinione.

ZARDONI

Se posso integrare relativamente allo sbocco di via Cesare Balbo, se devo spezzare una lancia rispetto a quanto osservava Spada, noi dovremmo ragionare via Cesare Balbo come è utilizzata oggi e come lo sarà domani, cioè oggi via Cesare Balbo è utilizzata principalmente da chi per qualche motivo si trova in via S. Ambrogio perché ad esempio parcheggia, nel senso che oggi come oggi è molto più battuta. E' molto più facile che in via Balbo ci va chi arriva da via S. Ambrogio e svolta a destra per tornare in paese, se arrivi da sud sinceramente è meglio che rientri dalla Casa Cantoniera, potresti tranquillamente andare da via S. Cecilia, è più comodo, secondo me oggi chi arriva dall'Esselunga va in via S. Cecilia, è difficile che gira dentro via Balbo. Quindi nel momento in cui viene chiuso via S. Ambrogio è molto meno battuta via Balbo e per questo non so quanto valga la pena chiuderla.

Allora se l'obbiettivo è quello, visto che stiamo già emendando, scriviamo che la via Balbo viene chiusa nel momento in cui viene realizzato il comparto AR1 perché oggi come oggi e chiudiamo via S. Ambrogio riduciamo già il traffico in via Balbo senza chiuderla. Certo, nel momento in cui si realizza l'AR1 ci potrebbe essere la tentazione di uscire dall'AR1 e andare in via Balbo, quindi ribadiamo che magari via Balbo non la chiudiamo domani mattina ma nel momento in cui parte l'AR1.

OLDANI

Stiamo parlando delle osservazioni del gruppo consigliere Renata Valagussa Sindaco e per quanto riguarda la controdeduzione al punto 5 la proposta è di aggiungere a quanto già contenuto nello schema di controdeduzione la parte in rosso, ovvero: "piano urbanistico attuativo con la precisazione che tale intervento sia finalizzato al solo accesso al comparto residenziale esistente e previsto lungo via Cesare Balbo attuando tutte le misure necessarie a impedire il traffico di attraversamento". Dal mio punto di vista mi sembra inutile perché non si va a chiudere via Cesare Balbo prima dell'intervento, non ha senso.

DE BERNARDI

Tenete presente che per tutte le strade gli schemi viabilistici sono indicativi, gli unici schemi viabilistici prescrittivi sono quelli con quello schema fondamentale delle scale marroni. Mentre la discussione di stasera è attenuata dal fatto che in realtà il piano non prescrive esattamente cosa succederà.

SINDACO

Con ordine, votiamo questo emendamento, l'approvazione del punto 5 delle controdeduzioni del gruppo consigliere Renata Valagussa Sindaco: voti favorevoli all'emendamento? Unanimità.

Ci sono altre osservazioni o passiamo alla votazione delle controdeduzioni?

VALAGUSSA IN RAIMONDO

Personalmente ritengo che la nostra osservazione è stata saltata, era la risposta n. 4, no, cos'era? La n. 3 "mantenimento del senso unico di marcia nel tratto di via S. Ambrogio con stralcio della previsione di istituzione dell'area pedonale", qui avete risposto che non si può fare perché il calibro stradale non consente il passaggio, però io invece ritengo che questo sia un problema che già in passato era stato affrontato in uno modo se non così organico come in un piano urbano del traffico e che aveva visto una reazione decisamente contraria di tutta la cittadinanza della zona del comparto S. Marco che riteneva questa una necessità di collegamento tra il centro paese e la zona S. Marco non solo ciclopedonale ma anche con le automobili ad una velocità sotto i 30 Km/h. Occorre limitare la velocità il più possibile ma non impedirne l'attraversamento, voi dite che non è possibile, ma io rimango della mia idea.

SINDACO

Io su questo intervengo perché abitando lì non mi sono mai espressa su questo comparto. Mantenete la scelta.

OLDANI

L'amministrazione è dell'avviso che, come spiegato nella controdeduzione, quanto ipotizzato nel piano urbano del traffico relativamente a S. Ambrogio, sia assolutamente irrinunciabile appunto per la sicurezza dei pedoni e di chi utilizza il cimitero senza utilizzare i mezzi.

SPADA

Volevo capire riguardo a via S. Ambrogio, si istituirà un senso unico con solo accesso ai residenti, giusto?

DEBERNARDI

Tecnicamente è un'area pedonale, in un'area pedonale le auto sono ammesse a passo d'uomo a 5 all'ora, il senso unico rimane nel senso che chi è autorizzato accede in quel senso, e accedono i residenti, i mezzi autorizzati che vuol dire disabili, forze dell'ordine, l'ambulanza può passare, c'è tutta una serie di categorie autorizzate in tutte le aree pedonali d'Italia più i residenti.

SPADA

Volevo capire, nel senso contrario chi può accedere a questa strada? Dal cimitero verso il centro del paese.

DEBERNARDI

I pedoni, le biciclette sì perché è un'area pedonale e quindi non si pone il tema del doppio senso e i mezzi di soccorso con le sirene accese possono percorrere contromano. Nel senso che l'area pedonale non è una strada a senso unico, gli autorizzati devono seguire alcune regole, è come dire che quell'area pedonale ha un ingresso e un'uscita autorizzata e chi è autorizzato deve entrare da nord e uscire da sud.

SPADA

Scusi la battuta, che non è tanto una battuta, il carro funebre può passare?

DEBERNARDI

Il carro funebre può essere autorizzato, può essere una delle categorie autorizzate. Per altro la direzione del corteo, è da chiesa verso cimitero. Comunque sì, diciamo lo mettiamo tra le categorie autorizzate, così come è autorizzato nuovamente ad accedere ai sagrati pedonali.

SPADA

Lo chiedo a titolo personale, poi chiederò se anche il Sindaco è d'accordo, su questa, sulle controdeduzioni dell'osservazione n. 3 se è possibile discriminare la votazione a seconda dei punti o se bisogna votare per forza l'osservazione complessiva. No, no chiedo. L'osservazione complessiva. Va bene. Grazie.

ZARDONI

Giusto per chiarire perché ritengo un elemento molto importante chi può e chi non può, lì c'è uno spazio parrocchiale e un atto che è stato dato a una associazione: gli iscritti all'associazione sono da ritenersi autorizzati, quindi tutti quelli possono passare teoricamente?

DEBERNARDI

Per quanto riguarda le aree pedonali c'è un po' di giurisprudenza in merito, il codice non dice quali sono le categorie autorizzate, si ritiene normalmente che i residenti siano autorizzati perché c'è un

principio prevalente di poter accedere al proprio domicilio e quindi è molto raro trovare un'area pedonale che non sia consentita nemmeno ai residenti e di solito tutte le necessità operative, per esempio carico e scarico per negozi ecc., sia pure con fasce orarie si accetta che vengano autorizzate. Allora nel momento in cui la presenza di associazioni dell'oratorio piuttosto che di qualunque altra fattispecie di iniziativa che ha titolo per occupare dei locali che hanno un passo carraio o delle necessità operative sulla via S. Ambrogio è possibile rilasciare le apposite autorizzazioni. La situazione è un po' semplificata rispetto ad altre vie pedonali per il fatto che su via S. Ambrogio non c'è possibilità di sosta, quindi se io sono una persona di una associazione comunque non posso andare in via S. Ambrogio; se sono un furgone e vado perché devo caricare qualcosa questo rientra nelle autorizzazioni; non essendoci sosta libera lungo strada tendenzialmente non dovrebbe porsi il problema del lavoratore che dice "ma io parcheggio sempre".

ZARDONI

Magari Dembernardi non sa che a Cernusco abbiamo 2 centri anziani, quello comunale e quello privato gestito da questa associazione, se uno volesse andare lì in macchina perché fa fatica a camminare, hanno in comodato anche un cortile dove possono tranquillamente parcheggiare, potrebbe quindi transitare?

DEBERNARDI

In linea generale si può valutare però diciamo è una cosa che va un po' oltre quello che dice il piano del traffico, nel senso che i problemi che sta ponendo Zardoni sono problemi di ordinanza che attua l'area pedonale. Il piano del traffico nel momento in cui dice area pedonale individua delle categorie predefinite e delle categorie da definire. Di questo credo che si possa fare.

ZARDONI

Sono entrato molto nell'operativo, però sicuramente nel momento in cui il PUT sarà in vigore e si attuerà quest'area pedonale come dice giustamente l'ingegnere con apposita ordinanza che determinerà anche quelle che sono le esenzioni, le possibilità, bisognerà anche valutare questa cosa. Poi sul tema la posizione del mio gruppo è nota, nel senso che anche nel documento che avevamo predisposto quando si fece la richiesta di contributi ancor prima della prima fase del PUT avevamo chiesto di valutare l'istituzione della ZTL quindi mi sembra che condividiamo la scelta dell'area pedonale.

SINDACO

Passiamo alle votazioni: quindi votiamo così emendata il parziale accoglimento della controdeduzione n. 3 del gruppo Renata. Prego.

SPADA

Poi facciamo la votazione finale del PUT?

SINDACO

Dopo. Quindi in questo momento votiamo il parziale accoglimento della controdeduzione n. 3 così emendata: favorevoli? Lo rileggiamo l'emendamento? Approviamo la controdeduzione già emendata, facciamo la votazione, i voti favorevoli? Sulla 3 già emendata. I voti contrari? Valagussa, Marazzi e Spada. Io mi astengo.

SPADA

Mi dispiace non votare a favore dell'accoglimento dell'osservazione che poi abbiamo fatto noi quindi, la stessa era suddivisa in 6 punti che l'amministrazione e l'estensore del piano hanno in parte accolto, in parte in toto, ma il nostro gruppo ritiene che in particolar modo sul punto 2 la regolamentazione del senso di marcia in via S. Dionigi noi esprimiamo un forte parere negativo anche alla luce di quanto fatto poco tempo fa a Cernusco con la riapertura di strade a senso unico, mantenimento di senso unico

di via S. Ambrogio che va contro la politica fatta da questa amministrazione non tanto tempo fa di riaprire un senso unico al sabato sulla strada principale del paese, perché se parliamo di un concetto di pedonalizzazione dovrebbe valere in tutto il suo complesso. Non entro nel merito di via S. Ambrogio perché avrei molte altre cose da dire. La nostra votazione negativa in particolar modo sul punto 3, sul punto 4, sulla chiusura dell'uscita diretta del parcheggio nella zona commerciale di via Spluga e sul punto 5 parzialmente perché con l'approvazione dell'emendamento è chiaro che il collegamento tra via Monza e via Resegone e la rotonda che si farà in via Resegone ci sarà più fluidità di traffico rispetto al semaforo che c'è adesso. Diciamo la mancata possibilità di collegare queste due strade accoglie parzialmente quello che noi avevamo proposto però riteniamo che in particolar modo le osservazioni 3 e 4 trovano nostra insoddisfazione e quindi per questo motivo votiamo contro.

SINDACO

Passiamo alla controdeduzione n. 4.

OLDANI

Osservazione n. 4 presentata da Giovanni Zardoni gruppo consigliere "Civicamente Cittadini per Cernusco": l'osservazione presentata in qualità di capogruppo del gruppo consigliere "Civicamente Cittadini per Cernusco" verte su numerosi aspetti del piano e precisamente sui seguenti:

1. Eliminare la previsione di nuova viabilità di collegamento tra via Resegone e via Monza attraverso l'area del PGT AR1 con richiesta che esse venga valutata in sede di revisione del PGT e di nuova scheda d'ambito;

Non leggo i riferimenti, non credo siano rilevanti ma sono comunque agli atti.

2. Eliminazione del previsto senso unico in via Pensiero e consentire la posa di un cordolo volto a evitare le manovre di svolta a sinistra in corrispondenza della via Falcone-Borsellino;
3. Demandare le possibili soluzioni di accessibilità alla zona commerciale ad uno studio di fattibilità congiunto pubblico/privato legato anche al potenziale sviluppo futuro dell'ex Consorzio agrario e per prevedere una migliore accessibilità da via Cavalieri di Vittorio Veneto e la chiusura dell'uscita Nord su via Spluga;
4. Valutare delle soluzioni relative alla problematica delle soste/fermate di auto e bus in piazza Mazzini;
5. Correggere le previsioni relative all'attraversamento pedonale protetto di via Giovanni XXIII prevedendo la regolamentazione con semaforo attuato in funzione della velocità;
6. Eliminare la previsione di rotatoria tra via Roma e via Lecco;
7. Affermare chiaramente che la proposta eliminazione dei posti auto in piazza S. Giovanni e Piazza della Vittoria non verrà effettuata prima dell'eventuale realizzazione del parcheggio interrato nel comparto di piazza della Vittoria;
8. Integrare l'elenco dei percorsi pedonali protetti con l'indicazione di via Spluga lato nord e di via Donizzetti ed inoltre inerire la riqualificazione del marciapiede di via Ferrario oggi molto stretto;
9. Inserire tra gli attraversamenti pedonali da riqualificare in accordo con il comune di Merate quello sulla SPR342DIR tra la zona della farmacia con l'area ex tessitura di Merate.

Controdeduzioni: per quanto concerne il punto 1, si ritiene che il collegamento stradale proposto classificato come strada residenziale sia funzionale a garantire l'accessibilità al comparto senza gravare ulteriormente sul lato terminale ovest di via Balbo di cui si prevede la chiusura. Si valuta pertanto che tale intervento coerente con le finalità generali del piano debba essere mantenuto rimandando la sua esatta definizione planimetrica alla redazione del corrispondente piano urbanistico attuativo. Entriamo un po' nel merito dell'emendamento, facciamo copia incolla.

Relativamente al punto 2 è possibile valutare positivamente l'inserimento del cordolo all'innesto di via Falcone-Borsellino mentre si ritiene opportuno mantenere la previsione di senso unico lungo via Pensiero la cui attuazione dovrà essere definita soltanto a seguito della realizzazione della pista ciclabile.

Per quanto ritiene il punto 3, si ritiene valida la proposta con l'unica avvertenza che la dizione studio

di fattibilità venga sostituita da quella più pertinente dal punto di vista normativo di piano particolareggiato.

Relativamente al punto 4, si evidenzia che l'attuale organizzazione di piazza Mazzini è frutto di accordi con il settore trasporti dell'amministrazione provinciale anche in relazione alla funzionalità del nodo di interscambio treno-bus. Si ritiene pertanto inopportuno che essa venga modificata in sede di approvazione del piano urbano del traffico.

Per quanto riguarda il punto 5, la segnalazione evidenzia effettivamente un refuso che viene corretto prevedendo nella prima fase di attuazione la possibilità di installazione di un attraversamento semaforizzato in corrispondenza di via Donatori del Sangue. Tale impianto a chiamata potrà essere attuato in funzione della velocità previo accordo con l'ente proprietario della strada, attualmente la Provincia di Lecco. Nella seconda fase di attuazione, la realizzazione di un attraversamento protetto da isola salvagente centrale in corrispondenza di via Monti.

Relativamente al punto 6 si ritiene che la mini rotatoria prevista all'intersezione tra via Roma e via Lecco costituisca una misura a favore della sicurezza alla circolazione da attuarsi in un nodo caratterizzato da problemi di visibilità. L'esatta definizione planimetrica dovrà essere peraltro demandata alla fase attuativa del piano avendo lo schema riportato a pag. 41 un valore puramente indicativo.

Per quanto attiene il punto 7, si concorda nell'introdurre la chiara affermazione secondo cui l'eliminazione di posti in piazza potrà avvenire solo in seguito alla realizzazione di un adeguato numero di posti d'auto sostitutivi. Tale affermazione dovrà tuttavia essere riferita all'insieme dei parcheggi di corona e non solo al solo parcheggio sotterraneo di piazza della Vittoria.

Relativamente al punto 8, le richieste possono venire senz'altro accolte.

Infine per quanto attiene il punto 9, l'osservazione fa riferimento a un elemento di criticità reale relativo però a una porzione del corpo stradale che ricade quasi totalmente in territorio comunale di Merate a fronte dei quali il piano del traffico di Cernusco Lombardone, come tra l'altro inserito nell'osservazione stessa, non può far altro che fornire indicazioni di coordinamento con la corrispondente amministrazione volte all'attuazione degli interventi previsti già dal piano urbano del traffico di Merate che sono questi. Vedi schema indicativo in calce.

Per quanto sopra esposto, l'osservazione è parzialmente accolta.

SINDACO

C'è un intervento di Zardoni.

ZARDONI

Riprendo ovviamente le cose di cui non abbiamo già parlato, in particolare per quanto riguarda via Pensiero, anche per conoscenza personale ivi risiedendo, c'è comunque un refuso nel PUT perché da una parte si dice che c'è il senso unico con la doppia possibilità, da un'altra dice che piace molto di più il senso unico alternato, cioè nel senso che le implicazioni che porterebbe sul quartiere sono ben diverse perché da una parte si dice che si fa il senso unico per evitare il traffico di attraversamento, quando in realtà il traffico di attraversamento non è su via Pensiero perché su via pensiero vi è un traffico di accesso al comparto, via Pensiero è di fatto con la via Verdi, la via Donizetti e la via Ferrario dall'altro lato e la via Falcone-Borsellino che consente l'accesso alla statale, l'ossatura del quartiere oltre-statale compreso tra l'ex-statale e l'SP54. Quindi quella rigidità che viene seguita nel PUT di un completamento dell'anello che è stato realizzato parzialmente con via Sala e via Manzoni è una rigidità eccessiva nel senso che verrebbe meno quella funzionalità di via Pensiero che è quella di consentire comunque l'accesso al quartiere oltre-statale entrando dalla provinciale. Quindi io ribadirei che forse, siccome in realtà su via Pensiero esiste già il marciapiede che dà continuità pedonale, il PUT prevede di andare oltre trasformando quel marciapiede in percorribilità anche ciclopedonale. Probabilmente, dato anche il traffico insistente su via Pensiero, ritengo più opportuna la soluzione del senso unico alternato nel momento in cui venga creata questa percorribilità ciclopedonale perché già la precedente amministrazione di cui facevo parte in sede di valutazione dell'anello di via Sala e Manzoni aveva ritenuto di escludere via Pensiero proprio perché ha una fattispecie di accesso al

comparto pre-statale, cosa che invece diventerebbe rigida con la formulazione prevista. Quindi visto che c'è un refuso, la proposta che faccio è che il refuso venga eliminato nel paragrafo in cui è previsto il senso unico e venga mantenuto invece come elemento del PUT il senso unico alternato nel momento in cui venga realizzata la pista a percorribilità ciclopedonale e questo è uno dei temi. Faccio la proposta sperando che stasera ci sia possibilità di trattativa sul tema.

Per quanto riguarda invece la questione di piazza Mazzini, preferirei rileggere quello che era il mio spirito: visto che c'è qualcosa che non funziona ed è sotto gli occhi di tutti, a parte la posizione di quel bus, che ci sia un po' di caos lì credo sia abbastanza evidente. Quello che io chiedo è che il PUT non dovendo entrare in questi particolari, ponesse per lo meno che c'è un problema, e infatti io suggerivo di aggiungere a quel punto legato alla stazione una formulazione del tipo "per quanto riguarda la riqualificata piazza Mazzini, occorrerà valutare soluzioni della problematica delle soste e delle fermate delle auto in attesa dei pendolari che comprenda la ricollocazione a fermata bus attualmente attestata sulla strada di accesso al sottopasso carrabile. Se si dice nella controdeduzione che quel bus lì ce l'ha messo la provincia e non vogliamo spostarlo, leviamo la storia della ricollocazione del bus, ma credo sia sotto gli occhi di tutti che magari il problema di piazza Mazzini vada affrontato in qualche modo anche alla luce di quello che succederà nell'adiacenza, vedi eliminazione dei parcheggi io in via Lanfrutto Maggioni perché tutti sappiamo come sono nati piuttosto che lo sviluppo dei parcheggi nel centro sportivo e quant'altro. Quindi che in quel contesto si ragioni anche su come disincentivare queste manovre assurde a cui assistiamo in piazza Mazzini

Ultimo punto su cui vorrei dire ancora qualcosa è relativo all'incrocio via Roma-via Lecco, nel senso che raccolgo il positivo che l'ingegnere pone nella controdeduzione poi mutuata dall'amministrazione che dice attenzione è uno schema di massima, però quello che mi preoccupa è che poi sapendo che quelle opere debbano avere dei minimi raggi di curvatura anche se parzialmente sormontabili in quanto ci sono i famosi bus, in qualche modo nel PUT si dica nel momento in cui si mette mano a quell'incrocio che c'è pericolo. È un tema che va da tanti anni. Quello che chiedo è che magari ci sia, pur ritenendo che sia un incrocio pericoloso anche per l'accesso a piazza della Vittoria e quant'altro, che la soluzione che verrà proposta tenga presente del contesto, cioè che quindi non si vada in un contesto di centro storico a inserire un'opera eccessivamente invasiva come appare secondo me dallo schema di massima attualmente inserito nel PUT, è questo il senso della mia osservazione, non dico che lì non ci va qualcosa, ma che si ragioni un'adeguata soluzione. Queste erano delle precisazioni che ora vorrei capire in che termini possano essere accolte o meno.

DEBERNARDI

La parola all'assessore dato che si tratta di ponderazioni squisitamente politiche, dal punto di vista tecnico sulla 6, noi stiamo discutendo del bollino perché l'immagine a pag. 41 è indicativo. Ovviamente prima di mettere un bollino a una rotonda si tende a fare una verifica. Più piccola di quella che abbiamo disegnato non è immaginabile, quindi se mettiamo il bollino tondo lo spazio occupato è quello. Il punto in cui viene realizzata può variare un po' ma gli spazi non sono grandi, sicuramente il disegno che abbiamo fatto mette in evidenza la carreggiata rispetto al resto quando questo invece in una situazione di piazza può anche non essere, nel senso che sulle pavimentazioni, gli arredi, i materiali, si può tranquillamente immaginare che sia una situazione totalmente sormontabile. Quindi se si vuole inserire un aspetto di questo genere, cioè il progetto dovrà essere primariamente finalizzato alla riqualificazione della piazza, è possibile, non voglio nemmeno dire il mio parere ma è una cosa tranquillamente possibile. Sugli ingombri, se si vogliono ingombri più piccoli si dovrà mettere un bollino quadrato che vuol dire conservare l'incrocio a precedenza, però esso in sicurezza con le visibilità e le manovre di svolta degli autobus non è che sia tanto più piccolo; guardate che oggi lo spazio occupato dall'incrocio è sicuramente inferiore dato il monumento, tant'è vero che lo dobbiamo spostare, ma è superiore al lato negozi perché nel nostro disegno a pag. 41 si recupera un po' di spazio davanti ai negozi. Su questo è una scelta possibile, non c'è una norma che dice che lì va una rotonda ma è una decisione che lascio ai consiglieri.

Per via Pensiero la spiegazione tecnica è che il refuso c'era ma la giunta è del parere che fosse altro quindi la giunta è del parere dell'istituzione del senso unico non del senso unico alternato. Dopo di

che siamo di nuovo nel campo di quelle indicazioni che il piano dà a titolo indicativo con l'ulteriore aggravante che è il piano indica esplicitamente un percorso di concertazione e programmazione partecipata per l'intero comparto. Per quello che è il traffico e le situazioni sono possibili, è una questione di ponderazione e valutazione di piatto della bilancia, di chi deve fare il giro, di un po' più di spazio per i pedoni. Su questo io non ritengo di poter dare un parere, vanno bene tutte e 2, nel momento in cui si fa la zona 30 nel quartiere oltre statale le cose veramente fondamentali sono la platea in via Ferrario allo sbocco della via Falcone-Borsellino, insomma spezzare via Ferrario e spezzare almeno in un paio di punti via Verdi e poi gli ingressi, quello che succede in via Pensiero, si riesce a ottenere tutti i risultati che volete più o meno con tutti gli schemi.

ZARDONI

Se posso tornare su via Pensiero, chiedendo alla giunta di rivedere il parere in quanto se noi ragioniamo su un contesto tipo Esselunga, va detto che chiudendo oggi quella situazione a parere dell'ingegnere estensore c'è più rischio, creiamo maggior rischio su via Vittorio Veneto, allo stesso modo se noi pensassimo a un anello di via Pensiero che costringa tutti coloro che arrivano da via Falcone-Borsellino a entrare da via Sala e via Manzoni per fare il giro, è più pericoloso uscire da via Manzoni in via Verdi, infatti anche lì al di là della platea che possiamo fare per questioni di siepi e quant'altro, è molto più brutto che uscire oggi da via Pensiero e andiamo comunque in un contesto di strada di quartiere ancor più stretta di via Verdi perché ci sono i parcheggi fissi. Debernardi potrebbe dire la facciamo al contrario, cioè si entra da via Manzoni e si esce da via Sala, forse è il minore dei mali nel senso che a quel punto chi entra da via Falcone-Borsellino è comodo a entrare da via Pensiero andando verso via Verdi invece poi se uno deve uscire dal quartiere ha la possibilità di uscire tranquillamente dal semaforo o da altre uscite e quindi sicuramente a mio parere anche di conoscitore della zona in quanto vi risiedo è molto meno impattante il senso unico nella direzione per intenderci via Manzoni-via Sala-via Pensiero che il senso unico nella direzione opposta. Però siccome in ogni caso mi sembra eccessivo per il tratto via Pensiero richiedo alla giunta di rivalutare, siccome siamo in un contesto complessivo generale in cui si dice che bisogna poi entrare in concertazione con i residenti per una definizione ottimale, il senso unico alternato perché magari vediamo che basta quello per il traffico dove c'è di fatto un tratto di 50 m all'altezza del condominio al civ. 5, è quello il tratto stretto perché per il resto si passa tranquillamente in 2 macchine.

OLDANI

Direi che possiamo considerare la possibilità di lasciarlo aperto in sede di concertazione però io volevo aggiungere una considerazione che ho fatto perché mi sono messo lì un giorno e ho cercato di capire la provenienza delle automobili che vengono in questa direzione da via Pensiero. Sono quelli che utilizzano centro Elisse, ASL, e quant'altro che riescono fuori dal semaforo. Se questi riescono dal semaforo posso immaginare che proseguano in direzione Milano perché altrimenti uscirebbero dall'altra parte. Non credo che questi soggetti per esempio prenderebbero la via sopra, via Sala, e facciano il giro, cioè questi sono portati ad andarsene fuori direttamente da Cernusco. Praticamente sono tutti quelli che arrivano lì, vengono tutti da lì, non è uno che arriva da Merate. È questo il problema, la valutazione fatta è in questa direzione, poi dal mio punto di vista personale i sensi unici alternati io li vedo sempre come un assoluto pasticcio, basta vedere quello che c'è in via Roma. Credo che un senso unico alla fine non penalizzi più di tanto quelli che abitano nel quartiere, anzi tendi a portar via un po' di traffico da quartiere.

ZARDONI

Se posso integrare, posso condividere la tua osservazione rispetto al quantitativo di persone provenienti dal centro Elisse che lo usano come disimpegno, ma io sono assolutamente convinto che queste persone in caso del senso unico utilizzeranno via Sala e via Manzoni perché in alternativa significherebbe rimettersi o sulla statale che spesso negli orari di punta è una coda o andare alla farmacia e inventarsi una manovra estemporanea nel parcheggio del Penny per fare inversione o addirittura andare alla rotatoria di via Verdi e tornare indietro piuttosto che uscire da via Ferrario, via

S. Maria di Loreto, uscire di nuovo su via Verdi, alla fine gli conviene comunque fare via Sala, via Manzoni e svoltare di nuovo in via Verdi. Col fatto che tutto questo traffico crea un eccesso di impegno dell'incrocio tra via Manzoni e via Verdi che è molto più pericoloso dell'incrocio tra via Pensiero e via Verdi e quindi rischiamo di aumentare l'incidentabilità al di là della platea che possiamo fare perché lì è proprio questione di visibilità quindi la riterrei più pericolosa, ribadisco che se proprio fosse necessario forse un senso unico alternato è un po' disagiata da gestire, meno efficace, ma temo che la soluzione alternativa del senso unico se fatto con questo anello sia più pericolosa. Fatta con l'altro anello è meno pericolosa ma non eliminerebbe il problema perché allora c'è il senso unico da via Ferrario a via Verdi e quindi è ancora una manovra che fanno. Quindi ribadisco, ma penso che anche Renata e Marazzi, abituali frequentatori della zona possono convenire con le mie osservazioni.

OLDANI

Come dicevo, in ogni caso ho preliminarmente dichiarato la disponibilità ad affrontarle in sede di concertazione. Eventualmente in questo caso potremmo concordare di effettuare una sperimentazione sull'adozione di un modello e verificare come si sviluppa il traffico così testando un senso unico per un certo periodo, per il senso unico alternato il problema non esiste perché è comunque senso unico alternato, e basta. Sarei per questa soluzione, senza farne espressa menzione in sede di controdeduzioni, ma impegnandoci in questo senso. Resta agli atti, verbalizzato, questo impegno. Va bene?

ZARDONI

Io riterrei che la formulazione corretta sia quello del 4.3.7, cioè all'interno della zona si prevedono modifiche radicali dello schema di circolazione che si vedono infatti limitate all'introduzione lungo via Pensiero di un breve tratto a senso unico alternato che invece nella tua proposta sparisce perché prevale il senso unico. Io invece farei prevalere questo. Se poi vogliamo mettere il senso unico alternato o anelli di senso unico lasciando aperto il quadro, il parere mio è che preferirei vedere che ci sia una prevalenza al senso unico alternato. In questo momento preferirei più stare sul vago e non legarmi a questi aspetti.

KRASSOWSKI

È tardi, e ho perso la memoria: nel confronto con l'oltre statale per la definizione degli interventi del bilancio partecipativo, non mi ricordo di aver toccato durante i diversi incontri qual era per loro indicativamente la soluzione proposta rispetto a quella contenuta nel piano (vedi senso unico alternato oppure senso unico).

ZARDONI

Ti rispondo subito perché se ritenete che la rappresentativa dell'oltre statale sia il comitato oltre statale anche se non ha avuto una delega in merito, comunque Zardoni come comitato oltre statale chiede di mantenere il doppio senso in via Pensiero nella sua osservazione. Quindi chiedo che sia più chiaro ed esplicito, manco vuole il senso unico alternato.

OLDANI

Allora la questione posta dal comitato oltre statale non entrava nel merito del senso unico alternato o senso unico normale, partiva dal presupposto che restasse la situazione com'è con l'aggravante di smussare quell'angolo che crea dei problemi in entrata e uscita. Ho capito, ma se si fa il senso unico nell'altra direzione quei soldi lì li spendiamo per far qualcos'altro. Comunque ho già detto. Lasciamo aperto nei modi che avevamo detto senza annotazioni.

ZARDONI

Se posso Mario, siccome il riassunto è un po' crudo, il testo dell'osservazione agli atti che vediamo dopo è chiarissimo, per via Pensiero lasciare il doppio senso di marcia necessario per garantire gli

spostamenti sull'asse nord-sud all'interno dell'oltre statale che è la stessa cosa che dicevo io. Poi che ci sia prima del famoso smusso di cui abbiamo tanto discusso dello sbocco di via Pensiero su via Verdi, ci vuole o non ci vuole, secondo me sì, perché secondo Debernardi un po' meno perché è giusto che le macchine facciano un po' più di fatica, è un altro problema, indipendentemente dal senso unico. Tanto più, e finisco, è vero che è cambiato il sindaco, ma questa amministrazione se la consideriamo una continuità della precedente, quando ha fatto l'ipotesi, i famosi sensi unici in via Sala e Manzoni ha escluso subito quella vicenda perché appena si disse ci fu il movimento popolare nel rione.

SINDACO

La soluzione è quella comunque di lasciarla aperta alla discussione con il comitato di quartiere, il gruppo oltre statale ha chiesto proprio la partecipazione alla definizione, qui siamo andando forse un po' nel dettaglio della cosa, non so. Lasciamola.

DEBERNARDI

State definendo un accordo con il bilancino su una cosa di cui al paragrafo prima c'è scritto che è indicativa e che viene comunque demandata alla fase di pianificazione successiva. Nel piano, adesso non è descritto proprio, ma la progettazione partecipata vuole dire che ci sarà un progettista nominato dal comune, il quartiere nominerà dei rappresentanti che non sarà necessariamente il comitato oltre statale e ci sarà una serie di incontri e poi si presenterà al quartiere.

SINDACO

Facciamo la votazione per entrambi gli emendamenti, quindi votiamo gli emendamenti: voti favorevoli? C'è l'unanimità. Adesso invece votiamo le controdeduzioni emendate: i voti favorevoli? I voti contrari? Gli astenuti?

Adesso abbiamo la n. 5 chiede il sig. Castelnuovo Sigfrido le controdeduzioni

OLDANI

Allora osservazione n. 5 sig. Castelnuovo: l'osservazione concerne i 2 aspetti seguenti:

1. La collocazione del segnale inizio centro abitato sulla SP54;
2. L'assenza di segnaletica di limite di velocità per le zone identificate come ZRTM all'interno del quartiere Paravino Oltremolgora.

Entrambe le osservazione attengono ad aspetti attuativi del piano. Per quanto concerne il segnale di inizio di centro abitato, in sede attuativa si potrà procedere ad adeguare i cartelli posizionandone uno a sfondo marrone in corrispondenza dell'attuale da traslare più a destra. Per quanto attiene invece ai limiti nelle zone interne a traffico moderato, l'installazione della corrispondente segnaletica rientra tra gli interventi previsti dal piano. A seguito di tali considerazioni l'osservazione è comunque accolta.

ZARDONI

Qui mi sfugge perché non ho in mente la segnaletica, immagino che il cartello a inizio paese sia diverso dal cartello inizio centro abitato. A memoria non mi sembra che entrando da Montevicchia vi sia un cartello di inizio centro abitato, ma c'è solo il cartello che dice qui inizia Cernusco Lombardone. C'è proprio scritto inizio centro abitanti? È quello marrone quello di inizio paese, ma sono tutti così. Vanno messi sostanzialmente 2 cartelli invece di 1 ma credo che la gran parte dei comuni sia afflitta da questi problemi nel senso che ci sono in giro tanti cartelli bianchi.

DE BERNARDI

Urbana e non urbana ha tutta una serie di ricadute di carattere normativo sulle fasce acustiche, sulle fasce di rispetto stradale, appunto è errato rispetto ai perimetri. L'altra invece molto semplicemente chiede l'installazione di una segnaletica che è prevista dal piano, semplicemente il piano deve essere ancora attuato.

SINDACO

Scusi, siccome è nel pubblico deve chiedere il permesso per intervenire, lei è il signor? Allora sig. Castelnuovo lo autorizziamo a intervenire. Stiamo parlando di una strada provinciale non fa parte del piano urbano del traffico. È un altro argomento. Scusi questo è un consiglio comunale, ha fatto un intervento, non è un'assemblea, lei ha fatto il suo intervento prendiamo atto. Ciascuno considera importanti le sue osservazioni, sono tutte importanti e la sua osservazione è stata accolta, sono tutte importanti queste, sono state valutate vista l'ora con attenzione. Quindi le osservazioni sono state fatte, le controdeduzioni sono state specificate ed è accolta. Adesso approviamo la controdeduzione: i voti favorevoli alla controdeduzione n. 5 del signor Castelnuovo? Unanimità.

Adesso passiamo alle osservazioni 6 che sono del sig. Ermanno Zardoni a nome del comitato oltre statale. Le controdeduzioni.

OLDANI

Osservazione n. 6 Zardoni Ermanno, comitato oltre statale: l'osservazione presentata a nome del comitato oltre statale pur apprezzando il previsto coinvolgimento dei residenti del quartiere nella definizione degli interventi per la viabilità del rione, lamenta il mancato coinvolgimento della cittadinanza nell'elaborazione del piano urbano del traffico e demanda le considerazioni relative al rione alle procedure di partecipazione previste dal piano stesso. Essa si sofferma invece su una varietà di aspetti relativi al resto del territorio comunale tra cui in particolare le richieste seguenti:

1. Mantenere i semafori all'intersezione SP54 e SP342 che a parere degli scriventi garantiscono maggiore sicurezza degli attraversamenti pedonali;
2. Prevedere opere necessarie a garantire la sicurezza dei pedoni lungo via Spluga;
3. Realizzare lungo via Papa Giovanni un attraversamento pedonale protetto da un semaforo a chiamata;
4. Mantenere il doppio senso di marcia in via Pensiero;
5. Stralciare il divieto di transito ai non residenti lungo via S. Ambrogio;
6. Stralciare il parcheggio interrato di piazza della Vittoria ritenuto troppo costoso;
7. Stralciare la prevista rotatoria all'intersezione tra via Resecone e via S. Ambrogio ritenuta inutile e troppo costosa;
8. Stralciare la nuova strada interna all'area AR1 non prevista dall'area di governo del territorio;
9. Stralciare il senso unico in via Porta ritenuto non necessario per realizzare la pista ciclabile. Non è che non voglia fare, vuol dire che non è necessario per, per capirci.
10. Stralciare la rotonda prevista in via Cavalieri di Vittorio Veneto, anch'essa ritenuta inutile.

Controdeduzioni: relativamente al punto 1 la realizzazione delle rotatorie a seguito dell'approfondito dibattito svolto nel corso di più di 1 anno è stata assunta tra gli interventi strategici del piano. Si segnala che la loro realizzazione dovrà essere accompagnata dalla costruzione del sottopasso pedonale sicuramente migliorativo per la circolazione pedonale sotto il profilo della sicurezza.

Per quanto concerne il punto 2 anche a seguito di altre osservazioni si prevede l'integrazione del piano con protezioni pedonali su entrambi i lati della strada.

Anche relativamente al punto 3 il semaforo già previsto non è riportato nella tavola a seguito di mero errore formale che verrà corretto.

Relativamente al punto 4 si ritiene opportuno mantenere il senso unico lungo via Pensiero la cui attuazione dovrà essere definita soltanto in seguito alla realizzazione della pista ciclabile, lo stesso discorso, poi lo inseriamo.

Per quanto attiene il punto 5, si ritiene che il mantenimento dell'attuale regolamentazione a fronte delle dimensioni della piattaforma stradale, tali da impedire l'inserimento di barriere di protezione per la mobilità ciclopedonale, confligga con l'obiettivo primario di facilitare le connessioni non motorizzate tra centro storico e le zone residenziali circostanti. Si conferma pertanto l'istituzione del divieto di transito per i non residenti.

Relativamente al punto 6, si evidenzia che la prevista realizzazione del parcheggio interrato rientra nell'ambito di una complessiva ristrutturazione edilizia dei fabbricati di proprietà comunale prospicienti la piazza in coerenza con l'obiettivo di riqualificazione del centro storico.

Relativamente al punto 7, l'intervento previsto all'intersezione tra via Resegone e via S. Ambrogio di costo non particolarmente elevato risulta funzionale a garantire la sicurezza del percorso ciclopedonale-centro-quartiere S. Marco.

Per quanto concerne il punto 8, si ritiene che il collegamento stradale proposto, classificato come strada residenziale sia funzionale a garantire l'accessibilità al comparto senza gravare ulteriormente sul tratto terminale di via Balbo di cui si prevede la chiusura. Si valuta pertanto che tale intervento coerentemente con le finalità generali del piano debba essere mantenuto rimandando la sua corretta definizione planimetrica alla redazione del corrispondente piano urbanistico attuativo.

Per quanto attiene il punto 9, le dimensioni della piattaforma stradale di via Porta non consentono l'inserimento della pista ciclabile in presenza del doppio senso di marcia.

Relativamente al punto 10, l'intervento si scrive all'interno della definizione di schemi di accessibilità più agevoli e sicuri alla zona commerciale anche al fine di ovviare alle criticità attuali da più parti segnalate.

Per tutto quanto esposto, l'osservazione è parzialmente accolta.

Io andrei a prendere gli emendamenti degli altri.

SINDACO

Possiamo fare la votazione finché sistemiamo? Si tratta di votare le controdeduzioni alle osservazioni n. 6 emendate nei 2 punti, prima votiamo gli emendamenti: pareri favorevoli agli emendamenti che sono 2? C'è l'unanimità. Se hai finito votiamo anche la controdeduzione emendata, aspettiamo un attimo che, votiamo la controdeduzione con gli emendamenti, quindi pareri favorevoli alle controdeduzioni? I pareri contrari? La signora Valgussa, e gli astenuti? 2, Zardoni non ha votato? Voti favorevole alla controdeduzione n. 6 con gli emendamenti? Quindi aggiungiamo un favorevole. Abbiamo 1 contrario e 2 astenuti.

VALAGUSSA IN RAIMONDO

Il mio voto sull'ultima controdeduzione è stato contrario perché condividevo e non era stato accolto il punto 1, mantenere i semafori all'intersezione SP54 e SP342.

SINDACO

Adesso si tratta di passare all'approvazione definitiva del piano urbano del traffico con tutte le osservazioni e le controdeduzioni che sono state inserite senza le votazioni di cui ha preso poi appunti il segretario ed è verbalizzato. Quindi a questo punto dobbiamo votare il piano urbano definitivamente con tutte queste osservazioni inserite. Ci sono, lo faccia pure prima, fa la dichiarazione di voto la signora Valagussa.

VALAGUSSA IN RAIMONDO

A mio avviso permangono delle criticità che il PUT non ha risolto e che per me rimangono rilevanti. Per questo il mio voto sarà contrario, però apprezzo il lavoro che è stato fatto, il tutto un lavoro di mediazione davvero grande che avete fatto.

ZARDONI

Mi verrebbe da dire che, dicendo una classica frase, la montagna ha partorito il topolino, nel senso che già la criticità del fare o non fare il PUT in quanto non obbligatorio nel nostro contesto, ha portato a un incarico comunque che ha avuto un trascinarsi per colpa di tutti e nessuno perché doveva essere svolto in 7 mesi e siamo qui ad approvare definitivamente il PUT dopo 2 anni dall'incarico con un costo di circa 21mila € che è abbastanza importante. Al di là delle valutazioni su quello che poteva essere il risultato atteso, sicuramente il PUT non dà le risposte a quelli che sono i problemi principali, nel senso che è una grande manifestazione di possibilità futura, di risoluzione che però è tutto concepito su un concetto, come avevo già avuto occasione di sollevare nelle varie assemblee del concetto dei parcheggi di corona che non mi convince granché rispetto a quella che è la prospettiva cernuschesse che sarà sbagliata ma più che parcheggi di corona occorrerebbero dei parcheggi kiss and

driving in centro, cioè che uno scende, in un attimo va in posta, al bar, dal panettiere e riparte invece di lasciare la macchina a 300 m che è un concetto un po' diverso. Però anch'io, come ha detto Renata, apprezzo il lavoro, tengo presente che il prolungamento delle operazioni è stato fatto anche per prestare attenzione a quelle che sono state le indicazioni sollevate e che sono state valutate in modo serio, nel senso che le controdeduzioni comunque sono entrare nel merito delle osservazioni e apprezzo anche stasera le disponibilità rispetto alle correzioni di rotta e/o aperture a un possibile sviluppo futuro del documento. Quindi complessivamente è un po' agrodolce, in ogni caso giusto per lo spirito di collaborazione che c'è stato, voterò a favore di questo documento.

OLDANI

Io, come dire, da un lato apprezzo il voto favorevole del consigliere Zardoni, non apprezzo la premessa perché mi pare estremamente contraddittorio nel senso che certo dietro un voto a favore ci sta tutta una valutazione che ha poi espresso rispetto allo spazio alla mediazione, ad accogliere, a far bene le osservazioni, però siccome la premessa è stata che forse questo piano non risolve nessun problema...apprezzo il voto a favore ma non apprezzo assolutamente, anzi respingo al mittente le osservazioni in ordine al fatto che questo piano non affronti le tematiche che comunque ci sono da affrontare a Cernusco.

PELA'

Io volevo solamente ringraziare Mario Oldani per il lavoro che ha fatto.

ZARDONI

Se posso precisare, non è che non le affronta, non le risolve, nel senso che tutto il PUT è costruito sul concetto che secondo me ribadisco è sbagliato dei parcheggi di corona, che può essere giusto o sbagliato per come la vedo io rispetto a Cernusco, è più adeguato in altri contesti di centro storico, di città e non a Cernusco. Sul discorso parcheggi di corona. Sui nodi, sulle rotonde, semafori, sappiamo com'è finita e com'è la situazione, abbiamo visto le criticità del centro commerciale della zona di via Spluga in cui correttamente si demanda a un piano particolareggiato e secondo me li bisogna osare di più nei termini che ha spiegato anche Spada relativamente per lo meno alla risoluzione di problematiche che ci sono attualmente, è questo il senso, perché se poi guardiamo quali sono gli interventi effettivi sono un po' di zone 30 oltre che dei parcheggi di corona. Quelli di immediata decisione credo che quelle siano le problematiche principali di Cernusco almeno a mio modo di vedere, poi Mario ognuno fa le sue valutazioni, pur apprezzando credo che i nodi non vengano risolti. Il tema, mi ero dimenticato di dirlo e ne approfitto visto che l'ora è tarda, invece rispetto alle notizie che stanno giungendo anche relativamente all'ipotesi di prolungamento della tangenziale est che nella delibera che sta circolando di valutazione del PTCP della Provincia è stata sostanzialmente bocciata dal punto di vista tecnico dalla regione, io auspicherei che l'amministrazione si faccia immediatamente capofila e coinvolga le altre amministrazioni coinvolte per una immediata delibera che respinga al mittente le ipotesi che la regione fa di svalutazione di un prolungamento della tangenziale est con modalità in superficie o in trincea che proprio rimandiamo, rimettiamo nel cassetto, è finita, nessuno ci pensi perché già c'era il sacrificio di fare gli svincoli, ci mancano solo le trincee. Ecco scusate, magari esula un po' dal PUT, ma visto che si parla di viabilità, farei un invito forte all'amministrazione perché si faccia promotrice in tempi brevi di una delibera che partendo da questa valutazione sollevi la forte criticità di quello che la regione prospetta.

OLDANI

Sulla questione dei parcheggi di corona, secondo me non si è colto l'essenziale di quella proposta: il tentativo di tirar fuori un po' di auto dal centro di Cernusco; se questo non si è colto perché si dice no, questo è un parametro per grandi città, grandi cose, secondo me era invece un percorso da tentare almeno in questi termini.

KRASSOWSKI

Si grazie Sindaca. Volevo come componente di Insieme per Cernusco, semplice componente, consigliere eletto, evidenziare il fatto, e con ciò ringraziando principalmente ovviamente la parte politica, il sindaco, l'assessore, la giunta e tutti i consiglieri e poi anche l'ingegnere Debernardi che ha dimostrato ancora una volta anche qui a Cernusco, non solo negli altri posti dove ha ricevuto incarichi, il suo valore professionale, come siamo riusciti a realizzare nonostante un contesto di difficoltà uno degli obiettivi che ci eravamo posti in campagna elettorale e nel nostro programma elettorale. Anche altri obiettivi abbiamo raggiunto ma non è il caso, questa sera è tardi rivederli, l'abbiamo raggiunto, l'abbiamo portato a casa. Diversamente dal comitato oltre statale abbiamo coinvolto, un attestato viene dai banchi dell'attuale opposizione con le dichiarazioni che hanno fatto, abbiamo coinvolto le consulte, anche la cittadinanza perché non è vero che non abbiamo coinvolto la cittadinanza, abbiamo fatto un lavoro di ascolto secondo le nostre idee, secondo la nostra valutazione e quindi abbiamo portato e abbiamo fatto discutere la cittadinanza su argomenti importanti e ricordo che essendo io al terzo mandato, nell'ultimo mandato nei banchi dell'opposizione veniva la pesante richiesta di mettere mani a un piano urbano del traffico, ciò è stato fatto, c'è voluto il tempo che c'è voluto, ma l'obiettivo è stato realizzato.

SINDACO

Adesso bisognerà iniziare ad attuarlo, adesso lo votiamo, i voti favorevoli all'approvazione definitiva del piano urbano del traffico? Abbiamo fatto la votazione. I voti contrari? Gli astenuti? Comunque grazie a tutti perché è stato un percorso lungo ma ben condiviso. Buonanotte.

IL CONSIGLIO COMUNALE

RICHIAMATA la surriferita narrativa quale parte integrante e sostanziale del presente atto;

PREMESSO:

- CHE con deliberazione G.C. n.6 del 21.01.2014 è stato adottato il Piano Urbano del traffico redatto dall'Ing. Andrea Debernardi con studio in Monza;
- CHE detta deliberazione, unitamente agli elaborati di piano, è stata depositata per trenta giorni consecutivi presso la Segreteria Comunale dal 12.02.2014 al 14.03.2014 come previsto dalle norme emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici tramite le "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico", pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 24.06.1995;
- CHE dell'avvenuto deposito è stata data notizia mediante pubblicazione all'albo pretorio del Comune, sul sito internet e mediante manifesti sulle pubbliche vie;

RILEVATO che durante il periodo sopra indicato sono pervenute n.6 osservazioni di seguito elencate:

- ⊗ n.1 presentata in data 07.03.2014 Prot. n.1682 dal Rag. Mandelli Gabriele con studio in Olgiate Molgora in qualità di Amministratore del "Condominio Brianzola" di via Spluga n.16/22 in Cernusco Lombardone;
- ⊗ n.2 presentata in data 13.03.2014 Prot. n.1824 dal Sig. Baragetti Gian Battista, residente in via San Dionigi n.1 a Cernusco Lombardone;
- ⊗ n.3 presentata congiuntamente in data 13.03.2014 Prot. n.1825 dai Sigg. Valagussa Renata Raimondo, Marazzi Ivano e Spada Giovanni Battista, residenti in Cernusco Lombardone, in qualità di Consiglieri Comunali del Gruppo di minoranza "Renata Valagussa Sindaco" nonché soci dell'Ass. Civica "Democrazia Cernuschese";

- ⊗ n.4 presentata in data 14.03.2014 Prot. n.1850 dal Sig. Zardoni Giovanni, residente in Cernusco Lombardone, in qualità di capogruppo del Gruppo consiliare di minoranza "Civicamente - Cittadini per Cernusco";
- ⊗ n.5 presentata in data 14.03.2014 Prot. n.1885 dal Sig. Castelnuovo Sigfrido, residente in via Fermi n.23 a Cernusco Lombardone;
- ⊗ n.6 presentata in data 14.03.2014 Prot. n.1886 dal Sig. Zardoni Ermanno, residente in Cernusco Lombardone, in qualità di referente del "Comitato Oltrestatale";

PRESO ATTO che l'Amministrazione Comunale ha provveduto a predisporre singolarmente le proposte di controdeduzione alle osservazioni pervenute, redigendo il documento "Controdeduzioni" riportato in allegato (All. A);

VISTE le norme emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici tramite le "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico", pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 24.06.1995;

RICHIAMATA la discussione sopra citata da cui si evince il seguente esito di votazione sul documento di controdeduzioni debitamente emendato (vedi allegato B):

OSSERVAZIONE n.1 – Rag. G. MANDELLI

Sintesi di contenuto (vedi allegato A)

CONTRODEDUZIONE : **Parzialmente accolta** con le motivazioni di cui al documento “Allegato A”

La votazione della controdeduzione alla osservazione n.1 da il seguente risultato:

presenti 13	favorevoli 13
	contrari //
	astenuti //

L'OSSERVAZIONE VIENE PARZIALMENTE ACCOLTA

OSSERVAZIONE n.2 – Sig. G.B. BARAGETTI

Sintesi di contenuto (vedi allegato A)

CONTRODEDUZIONE : **Accolta** con le motivazioni di cui al documento “Allegato A”

La votazione della controdeduzione alla osservazione n.2 da il seguente risultato:

presenti 13	favorevoli 12
	contrari //
	astenuti 1 (Spada)

L'OSSERVAZIONE VIENE ACCOLTA

OSSERVAZIONE n.3 – Sigg.ri VALAGUSSA – MARAZZI – SPADA

Sintesi di contenuto (vedi allegato A)

CONTRODEDUZIONE : **Parzialmente accolta** con le motivazioni di cui al documento “Allegato A”

La votazione della controdeduzione alla osservazione n.3 da il seguente risultato:

presenti 13	favorevoli 9
	contrari 3 (Valagussa Raimondo – Marazzi – Spada)
	astenuti 1 (De Capitani)

L'OSSERVAZIONE VIENE PARZIALMENTE ACCOLTA

OSSERVAZIONE n.4 – Sig. G. Zardoni

Sintesi di contenuto (vedi allegato A)

CONTRODEDUZIONE : **Parzialmente accolta** con le motivazioni di cui al documento "Allegato A"
La votazione della controdeduzione alla osservazione n.4 da il seguente risultato:
presenti 13 favorevoli 10

contrari //

astenuti 3 (Valagussa Raimondo – Marazzi – Spada)

L'OSSERVAZIONE VIENE PARZIALMENTE ACCOLTA

OSSERVAZIONE n.5 – Sig. S. Castelnuovo

Sintesi di contenuto (vedi allegato A)

CONTRODEDUZIONE : **Accolta** con le motivazioni di cui al documento "Allegato A"

La votazione della controdeduzione alla osservazione n.5 da il seguente risultato:

presenti 13 favorevoli 13

contrari //

astenuti //

L'OSSERVAZIONE VIENE ACCOLTA

OSSERVAZIONE n.6 – Sig. E. Zardoni

Sintesi di contenuto (vedi allegato A)

CONTRODEDUZIONE : **Parzialmente accolta** con le motivazioni di cui al documento "Allegato A"

La votazione della controdeduzione alla osservazione n.6 da il seguente risultato:

presenti 13 favorevoli 10

contrari 1 (Valagussa Raimondo)

astenuti 2 (Marazzi e Spada)

L'OSSERVAZIONE VIENE PARZIALMENTE ACCOLTA

Quindi, terminato l'esame delle osservazioni e relative controdeduzioni,

IL CONSIGLIO COMUNALE

VISTE le norme emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici tramite le "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico" pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 24.06.1995;

VISTO l'art.36 del D.Lgs. n.285 del 30.04.1992 "Nuovo Codice della Strada";

VISTO l'art.42 del T.U. delle Leggi sull'ordinamento degli Enti Locali (D.Lgs. n.267/2000);

DATO ATTO che sulla presente proposta di deliberazione il Responsabile del Servizio Territorio ha espresso, ai sensi dell'art.49, comma 1 e 147bis, comma 1, del D.Lgs. 267/2000, parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica, attestante la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa.

***** Alle ore 01:06 esce dall'aula il Consigliere Gavazzi Stefano pertanto i Consiglieri presenti risultano essere n.12. *****

CON VOTI favorevoli n.9 (De Capitani, Krassowski, Carta, Cogliati, Pelà, Valagussa Luczak, Biffi, Oldani, Zardoni), contrari 3 (Valagussa Raimondo – Marazzi – Spada), astenuti zero;

D E L I B E R A

DI APPROVARE le controdeduzioni alle osservazioni formulate dalla Giunta Comunale sulla base del testo - Allegato B - che si allega quale parte integrante e sostanziale del presente atto;

DI APPROVARE conseguentemente in via definitiva il Piano Urbano del Traffico predisposto dall'Ing. Debernardi con studio in Monza, costituito dagli elaborati elencati nella delibera di adozione G.C. n.6 del 21.01.2014 così come da modificarsi per effetto dell'accoglimento delle osservazioni presentate;

DI DARE ATTO che i documenti in approvazione sono quelli sottoelencati:

- Regolamento viario;
- Rapporto ambientale;
- Sintesi non tecnica;
- Rapporto finale;
- TAV. II Interventi del piano (Breve termine);
- TAV. II Interventi del piano (Medio – Lungo termine);
- Dichiarazione di sintesi.

Letto, approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE
F.to DE CAPITANI GIOVANNA

IL SEGRETARIO GENERALE
F.to DR. BALESTRA GIOVANNI

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto Segretario Comunale, certifica che il presente verbale è stato affisso all'Albo Pretorio di questo Comune il giorno 01/08/2014 e così per quindici giorni consecutivi.

Lì, 01/08/2014

IL SEGRETARIO GENERALE
F.to DR. BALESTRA GIOVANNI

Copia conforme all'originale per uso amministrativo.

Lì, 01/08/2014

IL SEGRETARIO GENERALE
DR. BALESTRA GIOVANNI

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

La presente deliberazione è divenuta esecutiva:

- Perché dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, 4° comma, del T.U. delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali (D.L.vo n. 267/2000).
- Per decorrenza termini ai sensi dell'art.134, 3° comma, del T.U. delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali (D.L.vo n. 267/2000).

Lì, _____

IL SEGRETARIO GENERALE
DR. BALESTRA GIOVANNI
