



Comune di Cernusco Lombardone
(Provincia di Lecco)



PIANO URBANO DEL TRAFFICO

RAPPORTO PRELIMINARE

VERSIONE	DATA
1.0.	Giugno 2012

Versione	Data	Autore

TIMBRO

ing.Andrea Debernardi

via Roma, 30
23875 OSNAGO (LC)
p.IVA 02478940139
ord.ingegneri Lecco (n°571)

SEDE OPERATIVA

via Maffucci, 40
20158 MILANO
tel./fax
e-mail

COLLABORATORI

ing.Simone Borghi
dott.pt.Emanuele Ferrara



Comune di Cernusco Lombardone

(Provincia di Lecco)

Piano Urbano del Traffico

- Rapporto preliminare -

Sindaco

Giovanna De Capitani

Assessore all'Urbanistica, all'Edilizia Pubblica e Privata e ai LL.PP.

Luigi Mario Oldani

Responsabile Settore Tecnico

geom. Danilo Villa

Commissario Aggiunto della Polizia Locale

Valter Savarin

GRUPPO DI LAVORO

ing. Andrea Debernardi *(responsabile del progetto)*

ing. Simone Borghi

dott. Emanuele Ferrara

sig.ra Zaira Sanvittore

Rev.	Data	Autore:	n.pag.	n.tav.	n.all.	indirizzo file
1.0	27/06/2012	A.Debernardi	25	=	=	Rapporto/RapportoPREL_v10.pdf
ing.A.Debernardi via Roma, 30 23875 OSNAGO (LC)		<u>sede operativa</u> via Maffucci, 40 20158 MILANO	Comune di Cernusco Lombardone (LC) Piano Urbano del Traffico - Rapporto preliminare -			SISTEMA QUALITA'

- INDICE -**SEZ.0 - INTRODUZIONE**

0.1. Scopo e contenuti del documento.....	4
0.2. Quadro normativo	5
0.3. Quadro metodologico.....	8
0.4. Struttura del documento.....	13

SEZ.I – TEMI DEL PIANO

1.1. Generalità	15
1.2. Il nodo SP54 – SP342dir.....	17
1.3. La zona commerciale.....	18
1.4. La stazione ed il centro sportivo.....	19
1.5. Il centro storico	20
1.6. Le connessioni ciclopedonali	21
1.7. Le zone residenziali: Paravino	22
1.8. Le zone residenziali: San Marco.....	23
1.9. Le zone residenziali: Oltrestatale.....	24

INTRODUZIONE

0.1. SCOPO E CONTENUTI DEL DOCUMENTO

0.2. QUADRO NORMATIVO

0.3. QUADRO METODOLOGICO

0.4. STRUTTURA DEL DOCUMENTO

0.1 Scopo e contenuti del documento

0.1.1. Estremi dell'incarico

La presente relazione tecnica contiene i risultati dell'incarico di consulenza affidato dall'Amministrazione Comunale di Cernusco Lombardone¹, avente per oggetto la redazione del **Piano Urbano del Traffico (PUT)**, ovvero dello strumento di programmazione settoriale finalizzato all'analisi delle principali criticità del sistema viabilistico locale ed alla definizione di un insieme di interventi capace di ovviare a tali criticità.

La redazione del piano del traffico si colloca a valle del Piano di Governo del Territorio (PGT), che indica le prospettive di trasformazione urbanistica a livello comunale, definendo la cornice generale di riferimento per la definizione dell'assetto della rete viaria locale, e più generalmente degli spazi pubblici urbani interni al paese.

Il piano del traffico è accompagnato da apposita **Valutazione Ambientale Strategica (VAS)**, redatta secondo gli indirizzi emanati dalla Regione Lombardia.

L'incarico è stato sviluppato, come di seguito specificato, in stretta integrazione con gli indirizzi della Giunta municipale e dell'Ufficio Tecnico Comunale, nonché attraverso fasi di consultazione pubblica, finalizzati a delineare gli obiettivi di fondo e le strategie generali del piano stesso.

0.1.2. Oggetto dello studio

Lo studio è stato redatto in piena coerenza con le norme vigenti a livello nazionale e regionale in tema di redazione dei Piani Urbani del Traffico (cfr.par.0.2 – Quadro normativo).

E' opportuno comunque ricordare che il Comune di Cernusco Lombardone, in ragione delle sue ridotte dimensioni, non è formalmente tenuto alla redazione di un piano di questo genere, che risulterebbe del resto ridondante rispetto alle necessità del contesto locale. Infatti, la normativa pone, fra le componenti essenziali di un Piano Urbano del Traffico (o meglio di un *Piano Generale del Traffico Urbano*), elementi di scarso significato nel caso in esame². Per contro, la medesima normativa limita i contenuti del piano ad un livello abbastanza generale, rimandando a successivi approfondimenti (denominati *Piani Particolareggiati* e *Piani Esecutivi*, da realizzarsi a livello di singoli quartieri) la definizione degli interventi di piano veri e propri.

Il riferimento alla fattispecie normativa del Piano Urbano del Traffico, inteso quale strumento generale di programmazione a scala comunale, risulta in tal modo per alcuni aspetti sovrabbondante, per altri insufficiente. Per tale motivo è parso opportuno optare per la redazione di un piano, i cui contenuti includano³:

- gli elementi di pianificazione generale (piano generale del traffico urbano) il cui approfondimento si dimostra necessario nel caso del Comune di Cernusco Lombardone;
- i contenuti tipici della pianificazione particolareggiata (piani di dettaglio) per l'insieme del centro abitato.

La rilevanza e la coerenza normativa di tale studio possono comunque essere definite attraverso la sua adozione in quanto Piano Urbano del Traffico da parte del Consiglio Comunale, secondo l'iter di seguito specificato. Tali elementi possono inoltre essere garantiti dall'integrazione fra il piano d'intervento, suddiviso in fasi successive, e la definizione del bilancio triennale di previsione nel settore dei lavori pubblici.

² Come ad esempio l'organizzazione della rete del trasporto pubblico.

³ Tale scelta è del resto tipica per la pianificazione del traffico in Comuni di piccole dimensioni (vedi: Gerundo R.; "Pianificazione urbanistica ed organizzazione della mobilità in comuni piccoli"; dossier di urbanistica informazioni, n.5/1997; pp.4-5)

¹ Determinazione n.152 del 18 giugno 2012

0.2. Quadro normativo

0.2.1. Generalità

L'attuale definizione normativa della pianificazione dei trasporti a scala comunale risale alla circolare del Ministero dei Lavori Pubblici 8 agosto 1986, n.2575 «Disciplina della circolazione stradale nelle zone urbane ad elevata congestione del traffico veicolare. Piani urbani del traffico», che introduce l'omonimo strumento di programmazione. I contenuti di tale circolare sono poi stati ripresi ed ampliati nell'**art.36 del Nuovo Codice della Strada (Decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285)**⁴ e dalle susseguenti **Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico**, emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici nel 1995⁵.

In particolare, le direttive ministeriali definiscono il **Piano Urbano del Traffico (PUT)** come "... un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati realizzabili nel breve periodo - arco temporale biennale - e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate...". Particolare enfasi è posta sulle possibilità di attuazione del piano nell'arco biennale. Il limitato orizzonte temporale - e l'ipotesi di dotazione infrastrutturale data - contrappongono il PUT al Piano dei Trasporti, di respiro più ampio in termini sia temporali (10 anni) che di possibilità d'azione sul sistema infrastrutturale.

In tempi più recenti, l'attenzione del legislatore si è focalizzata soprattutto sull'evoluzione della fattispecie, meno ben definita, del Piano dei Trasporti. E' stato così introdotto, per i Comuni di maggiore dimensione (o gli insiemi di Comuni che formano agglomerati urbani), nella forma del **Piano Urbano della Mobilità (PUM)**, che si caratterizza per una maggiore attenzione agli aspetti infrastrutturali e per precisi meccanismi di attivazione delle relative procedure di autorizzazione e finanziamento⁶.

Di norma, il Piano Urbano del Traffico limita il proprio raggio d'azione alla gestione del sistema viario ed alla progettazione degli spazi pubblici stradali. Laddove si renda necessaria anche la definizione o ridefinizione dei criteri di gestione del trasporto pubblico urbano, risulta in generale opportuno procedere alla redazione del PUM.

0.2.2. Livelli di programmazione

L'attuale quadro normativo prevede che la predisposizione di un Piano Urbano del Traffico avvenga secondo una specifica articolazione per scala di intervento, a ciascuna delle quali corrispondono differenti contenuti progettuali. In particolare, le Direttive ministeriali del 1995 prevedono tre i livelli di pianificazione seguenti (vedi fig.0.2.i):

- 1) **Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)**, che consiste in un piano-quadro, esteso all'intero centro abitato e volto a definire ed a dimensionare gli interventi complessivi del P.U.T. in termini di politica intermodale adottata, qualificazione funzionale della viabilità, occupazioni di suolo pubblico, servizi di trasporto collettivo.
- 2) **Piani Particolareggiati del Traffico Urbano**, che consistono in piani di massima per l'attuazione del PGTU in singole zone interne all'abitato (centro storico, quartieri), ovvero per specifiche componenti di mobilità (sosta veicolare, trasporto pubblico, ciclabilità).
- 3) **Piani Esecutivi del Traffico Urbano**, che consistono in progetti esecutivi dei Piani Particolareggiati (ad esempio, definizione della segnaletica in attuazione al piano particolareggiato della sosta).

Nei centri urbani più piccoli, tenuti alla redazione del PUT, il secondo ed il terzo livello di progettazione possono essere riuniti in un'unica fase (*piani di dettaglio*).

PUT – Piano urbano del traffico

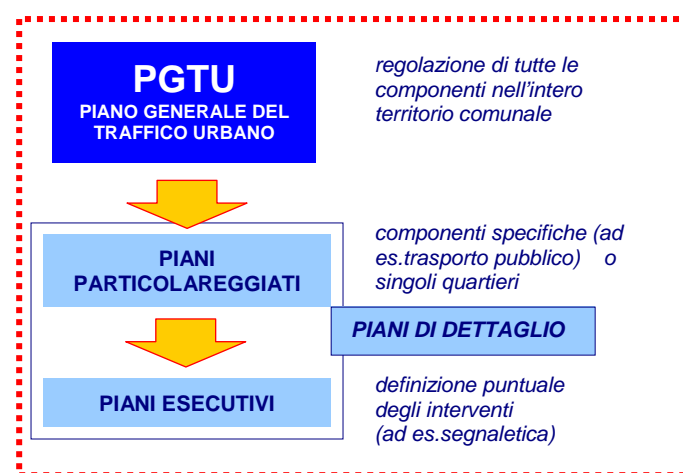


Fig.0.2.i. Livelli di pianificazione del traffico a scala urbana

0.2.3. Obiettivi ed indicatori fondamentali

Nel loro complesso, i provvedimenti citati delineano un quadro di riferimento non soltanto dal punto di vista formale ed amministrativo, ma anche da quello dei contenuti.

Secondo il quarto comma dell'art.36 del Nuovo Codice della Strada, "... il piano urbano del traffico veicolare è finalizzato ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi ...".

Tali obiettivi vengono ulteriormente specificati dalle Direttive ministeriali, che indicano, la necessità di:

- **soddisfare la domanda di mobilità** al miglior livello di servizio possibile, nel rispetto dei vincoli economici, urbanistici ed ambientali esistenti;
- **ridurre gli incidenti stradali e le loro conseguenze**, con particolare attenzione per le utenze deboli (scolari, persone anziane, persone a limitata capacità motoria);
- **ridurre i consumi energetici** da traffico autoveicolare;
- **contenere l'inquinamento atmosferico ed acustico**, verificando il conseguimento degli obiettivi attraverso la stima delle emissioni e/o il monitoraggio delle concentrazioni;
- **preservare e per quanto possibile migliorare la fruizione degli spazi collettivi** destinati al mobilità e ad altre funzioni urbane (attività commerciali, culturali, ricreative, verde pubblico e privato), **e dell'ambiente urbano nel suo complesso**, tenendo conto delle peculiarità delle singole parti che lo caratterizzano (centri storici, aree protette archeologiche, monumentali, naturali).

Gli aspetti relativi all'integrazione del piano nella più generale attività di programmazione territoriale sono inoltre sviluppati indicando che **il Piano Urbano del Traffico costituisce uno strumento sottordinato rispetto al piano urbanistico vigente a scala comunale**. L'armonizzazione dei due strumenti si realizza, da un lato, attraverso la verifica che le eventuali opere infrastrutturali previste dal PUT siano contenute negli strumenti urbanistici, dall'altro, attraverso la verifica che le trasformazioni territoriali contemplate da tali strumenti siano compatibili con gli indirizzi del PUT stesso.

⁴ G.U. n.67 del 22 marzo 1994 (testo aggiornato).

⁵ G.U. n.146 del 24 giugno 1995.

⁶ Vedi: L.24 novembre 2000, n.340; Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, del Personale e degli Affari Generali; *Linee-guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità*; Roma, 2005.

0.2.4. Strategie generali di intervento

L'attuale cornice legislativa della pianificazione dei trasporti a scala locale non si limita ad indicare gli obiettivi del PUT, bensì specifica anche, sia pure a grandi linee, le strategie da seguire, nonché gli strumenti da impiegare.

In particolare, per quanto attiene alle strategie generali di intervento, le direttive ministeriali indicano esplicitamente la necessità di **definire interventi non soltanto sul versante dell'offerta di trasporto, ma anche su quello della domanda** (qui intesa nei termini di orientamento verso "modi di trasporto che richiedano minori disponibilità di spazi stradali rispetto alla situazione esistente").

Nel complesso, la strategia prefigurata dalle direttive contempla la **gerarchizzazione della rete stradale**, con identificazione di una rete principale urbana (strade di scorrimento e di quartiere) lungo la quale assicurare al traffico veicolare condizioni di massima fluidità, da ottenersi attraverso la separazione ed il controllo delle diverse componenti del traffico stesso, nonché della sosta.

Tale strategia di fluidificazione è giudicata efficiente nella generalità dei casi anche con riferimento agli **obiettivi di sicurezza e di riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico**, "... cui il traffico veicolare concorre in modo rilevante specialmente nei casi esistenti di marcia lenta, discontinua ed episodica ...". Essa comporta inoltre, sempre secondo le direttive ministeriali, benefici effetti anche sul versante della ripartizione modale degli spostamenti urbani.

Gli obiettivi di moderazione del traffico restano confinati alle «**isole ambientali**», interessate dalla sola viabilità locale, mentre la limitazione dei flussi veicolari è intesa come misura eccezionale, relativa ad ambiti molto circoscritti o a periodi particolarmente critici.

Per quanto riguarda invece gli strumenti da adottare, essi vengono in parte indicati dal già citato comma 4 dell'art.36 del Nuovo Codice della Strada, secondo il quale "... il piano urbano del traffico veicolare prevede il ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base informatica di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie ...". Le direttive ministeriali fanno inoltre riferimento alla protezione delle linee di trasporto pubblico, all'individuazione di «zone a traffico pedonale privilegiato», alla realizzazione di parcheggi pertinenziali e di interscambio, alla tariffazione della sosta su strada.

0.2.5. Articolazione e contenuti progettuali

Come ricordato nel paragrafo 0.2.2, i contenuti progettuali dei Piani Urbani del Traffico sono articolati a seconda del livello di progettazione considerato (PGTU/piani di dettaglio). Tali contenuti si differenziano anche in *fondamentali*, *eventuali* (cioè dipendenti dalla situazione locale del traffico) e *collaterali* (cioè dipendenti da specifica richiesta dell'Amministrazione committente), e sono riassunti nella tab.0.2.ii.

Come si osserva, per quanto concerne il **livello generale**:

- sono **contenuti fondamentali** le miglorie generali per la mobilità pedonale, le miglorie generali per la mobilità dei mezzi pubblici collettivi, la definizione dello schema generale di circolazione della viabilità principale, l'individuazione della viabilità tangenziale per il traffico di attraversamento urbano, la definizione delle modalità di precedenza tra i diversi tipi di strade, la definizione delle strade ed aree esistenti da destinare a parcheggio, l'individuazione delle aree e del tipo di tariffazione e/o limitazione temporale per la sosta su strada;
- sono **contenuti eventuali** la definizione delle aree pedonali e delle zone a traffico limitato, l'individuazione delle corsie e/o delle sedi riservate ai mezzi pubblici, l'individuazione dei parcheggi di interscambio tra mezzi pubblici e privati, la definizione degli spazi di sosta sostitutivi, la definizione degli interventi per l'emergenza ambientale;

Per quanto concerne invece il **livello di dettaglio** (piani particolareggiati ed esecutivi):

- sono **contenuti fondamentali** i progetti per le strutture pedonali, le miglorie per le fermate dei mezzi pubblici, gli schemi dettagliati di circolazione per la viabilità principale e locale, l'organizzazione geometrica e la regolazione delle intersezioni, il piano della segnaletica, l'organizzazione delle strade parcheggio e la regolazione della sosta, la definizione delle modalità di attuazione del piano;
- sono **contenuti eventuali** gli itinerari di arroccamento alle aree pedonali od alle zone a traffico limitato, l'organizzazione delle corsie preferenziali per i mezzi pubblici e/o dei nodi di interscambio, la progettazione di svincoli a livelli sfalsati, l'organizzazione degli spazi di sosta fuori carreggiata e/o dei parcheggi multipiano sostitutivi, il progetto degli interventi per l'emergenza ambientale.

A questi elementi si aggiungono poi numerosi **contenuti collaterali**, che possono afferire ad entrambi i livelli di pianificazione, a seconda delle necessità di volta in volta riscontrate.

SETTORE D'INTERVENTO	TIPO	LIVELLO
migliorie generali per la mobilità pedonale (es. sgombero dei marciapiedi)	F	GEN
definizione delle piazze strade, itinerari, od aree pedonali - AP	E	GEN
definizione zone a traffico limitato - ZTL - o a traffico pedonale privilegiato	E	GEN
migliorie gen. per mobilità mezzi pubblici collettivi (fluidific. percorsi)	F	GEN
individuazione delle corsie e/o sedi riservate ai mezzi pubblici	E	GEN
individuazione dei parcheggi di scambio tra mezzi privati e pubblici	E	GEN
definizione dello schema generale di circolazione della viabilità principale	F	GEN
individuazione viabilità tangenziale per traffico di attraversamento urbano	F	GEN
definizione delle modalità di precedenza tra i diversi tipi di strade	F	GEN
definizione delle strade ed aree esistenti da destinare a parcheggio	F	GEN
spazi di sosta sostitutivi (a raso, fuori delle sedi stradali, e/o multipiano)	E	GEN
aree e tipo di tariffazione e/o limitazione temporale per la sosta su strada	F	GEN
definizione della classifica funzionale delle strade e degli spazi stradali	F	GEN
definizione del regolamento viario e delle occupazioni di suolo pubblico	F	GEN
individuazione delle priorità di intervento per l'attuazione del PGU	F	GEN
definizione degli interventi per l'emergenza ambientale	E	GEN
progetti per strutture pedonali (marciapiedi, passaggi ed attraversamenti)	F	DET
progetti per l'itinerario di arroccamento alle AP ed alle ZTL	E	DET
organizzazione delle fermate e capilinea dei mezzi pubblici collettivi	F	DET
organizzazione delle corsie e/o sedi riservate ai mezzi pubblici collettivi	E	DET
progetti dei parcheggi di scambio tra mezzi privati e pubblici	E	DET
schemi dettagliati di circolazione degli itinerari principali	F	DET
schemi partic. di circolazione della viabilità di servizio e viabilità locale	F	DET
progetti di canalizzazione delle intersezioni della viabilità principale	F	DET
schemi di fasatura e di coordinamento degli impianti semaforici	F	DET
progetti di svincoli stradali a livelli sfalsati per veicoli e per pedoni	E	DET
piano della segnaletica, in particolare di indicazione e di precedenza	F	DET
organizzazione delle strade parcheggio e delle relative intersezioni	F	DET
organizzazione delle aree di sosta a raso fuori delle sedi stradali	E	DET
progetti dei parcheggio multipiano sostitutivi	E	DET
organizzazione della tariffazione e/o limitazione temporale della sosta	F	DET
modalità di gestione del piano (verifiche ed aggiornamenti)	F	DET
progetto degli interventi per l'emergenza ambientale	E	DET
ristrutturazione della rete di trasporto pubblico collettivo stradale	C	GEN-DET
potenziamento e/o ristrutturazione del servizio di vigilanza urbana	C	GEN-DET
campagne di informazione e di sicurezza stradale	C	GEN-DET
movimento e sosta dei veicoli dei portatori di handicap deambulatori	C	GEN-DET
arredo urbano degli ambienti pedonalizzati	C	GEN-DET
sistemi di trasporto innovativi, anche pedonali	C	GEN-DET
movimento e sosta dei velocipedi	C	GEN-DET
movimento e sosta dei taxi	C	GEN-DET
movimento, sosta e relativi orari di servizio per i veicoli merci	C	GEN-DET
movimento e sosta degli autobus turistici	C	GEN-DET
sistemi di informazione all'utenza	C	GEN-DET

Tab.0.2.ii. Contenuti fondamentali (F), eventuali(E) e collaterali (C) dei PGU

0.2.6. Valutazione del piano

Un aspetto fondamentale, la cui importanza è stata sottolineata con intensità crescente nel corso degli ultimi anni, riguarda la valutazione, ambientale ed economica, del piano.

Per quanto concerne il primo aspetto, già le Direttive Ministeriali del 1995 sottolineavano la necessità di verificare il conseguimento:

- degli obiettivi di risparmio energetico, mediante "... la determinazione del consumo, specifico e complessivo, del carburante dei veicoli motorizzati pubblici e privati ed, eventualmente, di altre fonti energetiche (energia elettrica per tram e filovie), in relazione alle condizioni di traffico determinate ...";
- degli obiettivi di riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, mediante "... la rilevazione sia delle emissioni e/o tassi di concentrazione delle principali sostanze inquinanti, sia dei livelli di rumore che si determinano nelle varie zone urbane, specialmente con riferimento a quelle oggetto di specifica tutela ...".

Questi orientamenti hanno trovato una conferma sostanziale nella Direttiva Europea n.42/2001, che sottopone tutti i piani, ivi compresi i PUT, all'obbligo di una **Valutazione Ambientale Strategica (VAS)**, condotta confrontando secondo specifici criteri ambientali un insieme di scenari di intervento, alternativi fra loro, e garantendo la partecipazione dei cittadini alle diverse fasi del processo decisionale.

A livello nazionale, l'obbligo di VAS è stato recepito dal D.Lgs. 152/2006, che ne ha esteso il perimetro sottolineando l'importanza del patrimonio storico-culturale, oltre che di quello ambientale.

In Lombardia, la VAS, introdotta dall'art.4 L.R.12/2005, è regolamentata da specifiche linee-guida, approvate dalla Giunta ed in parte anche dal Consiglio Regionale.

Accanto alle verifiche ambientali, è opportuno ricordare anche l'importanza delle valutazioni tecnico-economiche, che dovrebbero svolgere un ruolo-guida in tutti i processi decisionali che implicano l'allocatione di risorse pubbliche. Ciò rimanda, in prima istanza, all'opportunità di accompagnare la definizione degli interventi di piano con una stima dei costi di realizzazione ed esercizio, nonché dei benefici sociali conseguibili per loro tramite.

0.2.7. Approvazione del piano

Poche sono le prescrizioni di carattere normativo, relative alla procedura di adozione ed approvazione dei piani del traffico.

Le Direttive ministeriali specificano che il PGU costituisce **atto di programmazione** soggetto ad approvazione secondo le procedure indicate dalla L.8 giugno 1990, n.142⁷ (). Esso pertanto deve essere in primo luogo adottato dalla **Giunta municipale**, e depositato per trenta giorni in visione del pubblico, con possibilità, nei successivi trenta giorni, di presentare osservazioni da parte di ogni soggetto interessato alla sua attuazione. Successivamente, il **Consiglio comunale** delibera sulla bozza di piano pubblicata e sulle eventuali osservazioni presentate, con possibilità di rinviare il PGU in sede tecnica per le necessarie modifiche, procedendo infine alla sua adozione definitiva⁸.

Tale procedura subisce oggi alcune significative riarticolazioni alla luce dell'obbligo di VAS, che comporta, prima dell'approvazione finale, ulteriori passaggi di verifica, per la cui descrizione si rimanda al paragrafo 0.3.8.

Per quanto concerne invece i piani di dettaglio, la loro qualificazione prettamente tecnica consente in genere di adottare procedure semplificate, che si traducono in genere nell'approvazione diretta da parte della Giunta municipale. Nondimeno, le Direttive ministeriali sottolineano come, in questo caso, divenga "ancor più essenziale" la fase di presentazione pubblica del piano, da attuarsi anche attraverso specifiche campagne informative, propedeutiche all'entrata in esercizio degli interventi.

Non è comunque esclusa, nel caso di strumenti di particolare rilievo programmatico (quale tipicamente il piano della sosta) l'eventualità di adottare il piano in Consiglio.

D'altro canto, le stesse Direttive indicano l'opportunità di adottare l'iter consiliare nel caso di "... varianti al PGU particolarmente importanti, che dovessero emergere durante la redazione dei successivi Piani particolareggiati per ambiti territoriali molto vasti ...". Per converso, esse affermano anche che "... varianti modeste, così come gli aggiornamenti della classifica funzionale della viabilità per il passaggio di categoria delle strade da un tipo ad altro tipo, nonché tutti gli interventi attuativi del PUT, possono essere direttamente oggetto di ordinanze del sindaco ...".

0.2.8. Attuazione e monitoraggio

Le norme vigenti dedicano infine una certa attenzione agli aspetti attuativi del piano. In particolare, le direttive ministeriali indicano che l'attuazione del PGU, adottato dal Consiglio Comunale, deve avvenire attraverso i Piani di dettaglio secondo uno specifico **ordine di priorità**, indicato nel PGU stesso. Data la limitatezza dell'orizzonte temporale dei PUT, l'attuazione deve avvenire con rapidità, e "... diviene quindi essenziale - da un lato - che vengano semplificate al massimo possibile le procedure di controllo amministrativo e di approvazione dei Piani di dettaglio e dei relativi interventi, in modo tale cioè che la fase di attuazione del P.G.T.U. si caratterizzi prettamente come fase di attività tecnica, e - dall'altro - che risultino certe le fonti di finanziamento dei progetti e degli interventi attraverso la predisposizione di un apposito capitolo di bilancio comunale, sul quale far confluire sia i proventi contravvenzionali (...) sia quelli (eventuali) di tariffazione della sosta (...) od anche dell'accesso a determinate zone urbane ...".

Le esigenze gestionali associate al PUT, nonché l'esigenza di procedere al suo aggiornamento su base biennale, rendono inoltre necessaria la costituzione, presso l'amministrazione comunale, di uno specifico **Ufficio tecnico del traffico**, "... dotato di sufficiente autonomia decisionale ed operativa per poter operare con tempestività, autorità ed efficacia, eliminando eventuali ostacoli od interferenze da parte di altri settori della stessa amministrazione comunale ed, eventualmente, integrando l'Ufficio stesso con competenze di altri settori, quali - in particolare - quelle dell'ufficio vigilanza urbana e dell'ufficio viabilità dei lavori pubblici ...". A tale ufficio spettano le attività di coordinamento ed integrazione tra PUT, pianificazione urbanistica e programmazione degli interventi, nonché il monitoraggio del traffico, l'elaborazione delle analisi «prima-dopo», la manutenzione e l'aggiornamento della segnaletica, l'individuazione delle sistemazioni infrastrutturali più urgenti e la comunicazione di tali esigenze ai diversi uffici competenti.

⁷ E successivamente riprese dal D.Lgs.18 agosto 2000, n.267 (*Testo unico delle leggi sull'ordinamento delle autonomie locali*).

⁸ Nel caso del piano del traffico, il termine "adozione definitiva" è stato preferito a quello più consueto di "approvazione" dello strumento programmatico.

0.3. Quadro metodologico

0.3.1. Generalità

Il quadro normativo appena preso in considerazione contiene alcune innovazioni indubbe rispetto alla tradizione più consolidata dell'ingegneria del traffico a livello nazionale. Di fatto, le Direttive ministeriali del 1995 rappresentano il primo documento ufficiale italiano che contenga riferimenti alla necessità di un assetto viabilistico attento alle esigenze di tutti gli utenti della strada, ivi comprese le fasce più deboli.

Nondimeno, la formulazione complessiva del quadro deriva chiaramente da un intreccio (si potrebbe dire da un compromesso) tra approcci in parte diversi, ed a volte nettamente contrastanti. Tale circostanza è visibile, ad esempio:

- nell'insistenza sulla strategia di fluidificazione e separazione delle componenti di traffico, proposta come soluzione generale anche alle problematiche di impatto urbanistico ed ambientale; laddove invece, in alcune situazioni, tale strategia potrebbe condurre a risultati più contrastanti;
- in una filosofia che attribuisce alle «isole ambientali» un significato strettamente locale, e non pienamente strategico a scala urbana;
- in una definizione delle utenze deboli piuttosto restrittiva, che esclude ad esempio molte categorie di pedoni ed i ciclisti in genere.

L'immagine emergente del Piano Urbano del Traffico risulta così in alcune parti ambigua, potendo ricollegarsi sia ad alcune significative esperienze condotte in altri paesi (il pensiero va soprattutto alla filosofia dei «precincts», sviluppata nel Regno Unito tra gli anni Quaranta e gli anni Sessanta), sia a più tradizionali approcci di ingegneria del traffico, caratterizzati da una forte tendenza alla settorialità.

Appare quindi opportuno precisare con maggiore attenzione le coordinate secondo cui, in questo piano del traffico, verranno sviluppati i contenuti delle direttive fin qui esaminate⁹.

0.3.2. Traffico veicolare e spazi pubblici urbani

Fra le molteplici interpretazioni che, da un punto di vista tecnico, è possibile dare dell'attuale quadro normativo, le attività di pianificazione del traffico qui sviluppate tenderanno a preferire quelle maggiormente orientate al riconoscimento della pluralità di esigenze espresse dagli utenti degli spazi pubblici urbani, nonché all'integrazione con gli altri strumenti di programmazione territoriale.

Ciò significa che la filosofia adottata per la redazione del piano del traffico di Cernusco Lombardone introdurrà alcuni elementi di innovazione rispetto ai canoni tradizionali della pianificazione di settore. Tali elementi, peraltro, sono stati già ampiamente sperimentati sia all'estero nel corso degli ultimi 20÷25 anni, sia, più recentemente, in numerose città italiane.

Nella loro impostazione tradizionale, i piani del traffico si ponevano infatti essenzialmente come strumenti di ottimizzazione delle risorse stradali esistenti secondo un obiettivo di massima efficienza dal punto di vista della circolazione automobilistica.

Tale concetto, derivato dall'approccio originario degli «ingegneri del traffico», è ormai da tempo oggetto di profonde revisioni.

Uno degli elementi che si è rivelato necessario mettere maggiormente in discussione consiste nell'implicita assunzione di univocità degli obiettivi che sta alla base di tale approccio. In altri termini, porre come unica finalità di un piano del traffico la fluidificazione della circolazione automobilistica appare oggi una decisione difficilmente sostenibile.

Una maggiore attenzione alle funzioni urbane delle strade impone infatti di **prendersi carico anche di obiettivi propri di altri «attori»**: residenti che chiedono minori livelli di inquinamento acustico ed atmosferico nelle strade dove abitano, ciclisti che chiedono migliori condizioni di sicurezza per circolare, pedoni che richiedono spazi meno sacrificati, più protetti e gradevoli, e che venga garantita una maggiore «permeabilità» trasversale delle strade, commercianti che chiedono più sosta per i loro clienti.

Non è difficile rendersi conto di come l'applicazione delle tecniche tradizionali di pianificazione del traffico, basate sui loro rigidi paradigmi, sia intrinsecamente inadatta ad affrontare problemi che richiedono la **composizione di obiettivi complessi, spesso conflittuali tra loro**.

E' diventato dunque necessario ripensare tale approccio, partendo dalla considerazione che **la mobilità usa** - in competizione con altre attività urbane - **risorse scarse**, quali appunto gli spazi urbani, le risorse energetiche, la capacità ambientale; e riconoscendo che la competizione non regolata per l'uso di tali risorse non è, almeno in questo caso, un meccanismo positivo, in quanto tende a condurre, da una parte, alla marginalizzazione od all'espulsione delle funzioni e degli utenti «deboli», dall'altra, al formarsi di fenomeni di congestione, cioè a situazioni di equilibrio inefficiente e non equo.

Accettare fino in fondo questa impostazione significa, in particolare, l'abbandono della ricerca di soluzioni univocamente definite, per assumere invece sempre più il significato di un **«tavolo di negoziazione»** sul quale ricercare ragionevoli equilibri tra le esigenze espresse dai diversi attori (residenti, automobilisti, Comune, Aziende di Trasporto, commercianti, ecc...).

Tale approccio, anche se può sembrare più complesso di quello tradizionale, in realtà consente - esplicitando e proponendosi di gestire sin dall'inizio conflitti comunque inevitabili - di pervenire a risultati decisamente migliori, sia sotto il profilo tecnico-operativo che sotto quello dell'accettabilità sociale¹⁰.

⁹ Per un esame complessivo delle metodologie di redazione dei piani urbani del traffico, cfr. ad esempio: A. Debernardi, D. Rossi; "Il Piano Urbano del Traffico"; in Italia V. (a cura di); *Guida pratica dell'urbanistica*; ed. il Sole 24 ore, Milano; pp. 223-239.

¹⁰ Per un approfondimento relativo alle tecniche di partecipazione e di ingegneria del traffico, sviluppate allo scopo di garantire condizioni di fruizione equilibrata degli spazi pubblici urbani, cfr. in particolare: Baruzzi V., Drufuca A., Sgubbi G. (a cura di) (2004) *La città senza incidenti: strategie e tecniche per progettare mobilità sicura*; La Mandragora, Imola; Maternini G., Foini S. (a cura di) (2010) *Tecniche di moderazione del traffico: linee guida per l'applicazione in Italia*; EGAF, Forlì; Jappelli F. (2012) *Street Design: progetto di strade e disegno dello spazio pubblico*; Maggioli, Rimini. Relativamente alla protezione della mobilità ciclopeditone in ambiente extraurbano si può invece vedere: Toccolini A., Fumagalli N., Senes G. (2004) *Progettare i percorsi verdi: manuale per la realizzazione di greenways*; Maggioli, Rimini.

0.3.3. Logica di sviluppo del piano

Nel concreto, l'elaborazione del piano si fonda su una preliminare **identificazione dei temi**, ovvero delle problematiche da affrontare e/o delle occasioni da cogliere nel corso del suo sviluppo.

Questo primo momento orienta la seconda fase di lavoro, consistente in una accurata attività di **analisi**, che include rilievi della rete viaria, del traffico e della sosta, ma anche un esame del trasporto pubblico, misure di inquinamento acustico, uno studio dei dati urbanistici e territoriali disponibili.

Da tali analisi deriva una **diagnosi** della situazione corrente, sulla cui base è generalmente possibile costruire il sistema degli **obiettivi** del piano. Viene cioè costruita una visione comune e condivisa su cosa non funziona nell'attuale organizzazione della mobilità ed a quali obiettivi di funzionamento si deve tendere. Questo comporta la necessità di dover delineare gli equilibri - anche di mediazione - tra le diverse esigenze; di definire cioè il quadro per quella che potremmo definire la "mobilità sostenibile" per Cernusco Lombardone.

Questa fase di lavoro - in generale la più delicata - richiede solitamente lo sviluppo di diverse possibili **strategie**, anche alternative tra loro, da sottoporre ad adeguata valutazione comparativa, in modo da selezionare l'opzione di intervento più aderente alle aspettative della cittadinanza.

La comparazione delle alternative strategiche deve avvenire di norma entro una fase di confronto e mediazione, a seguito della quale può verificarsi la necessità di rivedere il quadro degli obiettivi perseguiti dal piano.

La costruzione del sistema degli obiettivi e la definizione delle strategie da adottarsi per il loro raggiungimento è però un passaggio preliminare fondamentale per individuare interventi realmente fattibili sotto il profilo non soltanto tecnico ed economico, ma anche sociale ed istituzionale.

L'ultima fase del processo consiste infine nell'esatta identificazione dei singoli **interventi** da attuarsi, secondo un percorso razionale, finanziariamente sostenibile e socialmente non traumatici di implementazione delle strategie proposte.

Un momento fondamentale del processo di attuazione è poi quello del controllo, ovvero della valutazione dell'efficacia degli interventi via via messi in opera in ordine al raggiungimento degli obiettivi specifici posti dal piano. L'impegno alla verifica ed alla eventuale revisione dei provvedimenti adottati non solo non è un elemento di debolezza del piano, ma costituisce anzi un passaggio essenziale nel suo processo di formazione.



Fig.0.3.i. Logica di sviluppo del piano

Un piano di obiettivi quale quello proposto per Cernusco Lombardone può infatti mantenere la sua validità anche se gli interventi previsti per il loro conseguimento si rivelassero inadeguati o non perseguibili nei tempi e con le modalità del progetto originario.

0.3.4. Gli strumenti della pianificazione dei trasporti

Attribuire alle tecniche più o meno tradizionali della pianificazione dei trasporti un ruolo strumentale non significa affatto sminuirne l'importanza, ma al contrario potenziarne le implicazioni per un corretto governo del territorio. Ed è proprio in relazione alle più ampie problematiche del sistema territoriale ed ambientale che il riferimento ad essi dovrà comunque essere inteso.

A tale proposito, particolare importanza dev'essere attribuita al modo di intendere le tecniche dell'ingegneria del traffico, ed anche le prescrizioni legislative in tema di pianificazione dei trasporti. In entrambi i casi, ciò che interessa non è tanto la definizione di soluzioni a problemi astratti di ordine tecnico o giuridico (in termini per esempio di adempimenti formali), quanto il **corretto inserimento territoriale ed ambientale del sistema di trasporto**. Soltanto in questo modo, infatti, sarà possibile non soltanto governare gli «impatti» del sistema sul suo contesto, ma anche assicurare al sistema stesso una funzionalità adeguata, in relazione alla domanda di mobilità espressa.

Un tale modo di procedere richiede, in particolare:

- una forte **integrazione fra il piano del traffico e gli altri strumenti di programmazione territoriale vigenti o previsti** (strumenti urbanistici, Piano di Risanamento Acustico, ecc...);
- una **connotazione non esclusivamente «tecnica» degli interventi** (che non possono essere calati nei modi d'uso del territorio come elementi esterni, pena la loro inefficacia).

Ciò non significa, ovviamente, negare la validità tecnica e giuridica del piano da elaborare. Tutte le considerazioni esposte devono invece andare nella direzione di una maggiore efficacia di strumenti di programmazione pienamente cogenti anche dal punto di vista legislativo, e dunque rispondenti anche alle necessità formali dell'Amministrazione Comunale.

0.3.5. Definizione degli interventi

Elementi fondamentali dell'identificazione e del successivo sviluppo dei temi sono la specificazione degli obiettivi del piano, la descrizione dello stato corrente del traffico e dei suoi possibili sviluppi in rapporto a possibili azioni pubbliche, la **costruzione di indicatori e criteri** pertinenti alla **valutazione** di tali azioni. Tutto ciò richiede, evidentemente, una forte interazione tra l'Amministrazione ed eventuali altri attori locali da un lato, e i consulenti tecnici dall'altro. E' infatti proprio sul rapporto tra la percezione locale dei problemi e la cultura tecnica generale espressa dai consulenti che si fonda la pertinenza e l'efficacia delle azioni di piano.

Da un punto di vista complessivo, si può affermare che lo sviluppo del piano dovrà configurarsi innanzi tutto come scelta dell'insieme di interventi che risponde agli obiettivi ed alla situazione corrente nei termini più soddisfacenti possibile (attesa la pratica impossibilità di «ottimizzare» sistemi così complessi come quelli territoriali). La selezione degli interventi avverrà fra più **alternative parziali o globali**, sviluppate nel corso delle attività di analisi e progettazione, e documentate nel rapporto finale. Essa si svilupperà attraverso valutazioni fondate sugli indicatori sopra citati.

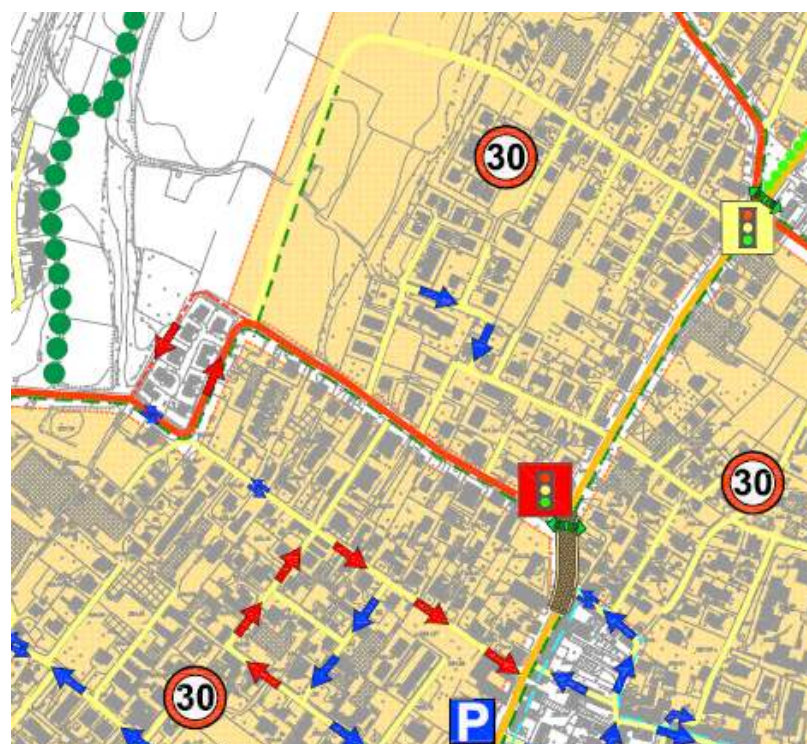


Fig.0.3.ii. Esempio di tavola di piano

Questo modo di intendere lo sviluppo del presente piano del traffico tende a differire in più punti dallo *status* tradizionale della pianificazione dei trasporti. Esso infatti assume che la formulazione del problema e la valutazione degli interventi non possano essere considerate come attività esclusivamente tecniche, definibili senza tener conto degli obiettivi e più in generale delle aspettative locali. Il carattere e l'importanza dell'*expertise* tecnico e delle procedure «razionali» di pianificazione va ricercato invece principalmente nella trattazione dei **vincoli** e delle **risorse** che comunque si pongono al di là di tali aspettative, come del resto riconosciuto ormai anche da influenti riflessioni¹¹. Il processo di piano tende in questo senso a configurarsi come un **dialogo fra consulenti e soggetti locali**, nel quale le tecniche della pianificazione, della progettazione e della gestione dei sistemi di trasporto si configurano come strumenti a disposizione per il raggiungimento degli obiettivi.

D'altro canto, è opportuno ricordare che l'efficacia del piano dipende in misura sostanziale dalla sua capacità di identificare **soluzioni fattibili dal punto di vista tecnico ed economico**. Ne discende l'opportunità, specie nei Comuni di minore dimensione, di definire le azioni più rilevanti attraverso schemi progettuali dettagliati approfondire le singole azioni sino ad un livello di schemi progettuali, utilizzabili anche immediatamente a supporto della programmazione operativa (piano triennale delle opere pubbliche).

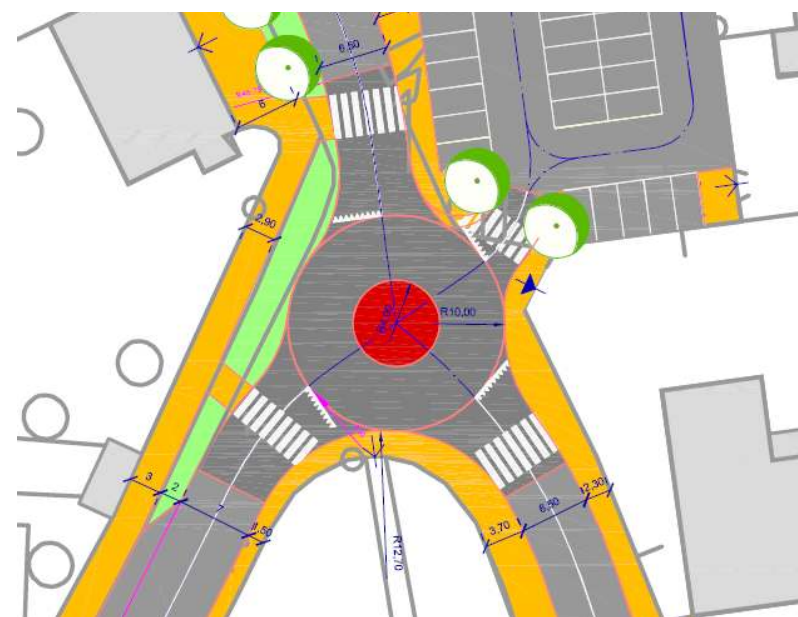


Fig.0.3.iii. Esempio di schema progettuale

0.3.6. Il ruolo della VAS

La logica di sviluppo del piano per obiettivi e scenari trova importanti conferme sul versante normativo, nello strumento della VAS, la quale è appunto finalizzata ad accompagnare l'intero processo garantendo:

- da un lato, la valutazione ambientale comparata dei singoli scenari di piano;
- dall'altro, la partecipazione del pubblico.

E' bene sottolineare che le due finalità non sono necessariamente convergenti, in quanto non sempre le ragioni legate alla salvaguardia dell'ambiente naturale riescono a trovare piena espressione pubblica. D'altro canto, l'efficacia degli interventi di piano resta strettamente legata, soprattutto a livello locale, alla loro accettazione da parte dei cittadini, che sono i veri protagonisti delle trasformazioni urbane, che nel loro insieme costruiscono la città.

Pertanto, il piano del traffico di Cernusco Lombardone considererà la VAS come un elemento fondamentale dell'intero processo, in particolare per quanto riguarda la fase di comparazione delle strategie generali di intervento.

In altri termini, la VAS si inserirà nel processo di piano qualificandosi come attività di approfondimento tecnico e di partecipazione pubblica, sulla quale fondare la legittimità delle scelte operate dall'Amministrazione Comunale.

In tal senso, essa costituirà l'interfaccia fondamentale tra le attività tecniche di analisi, lo sviluppo delle alternative di intervento, le procedure di adozione ed approvazione del piano, ed i processi reali di trasformazione degli spazi pubblici urbani.

¹¹ Vedi ad esempio: M.D.Meyer, E.J.Miller; *Urban Transportation Planning: A Decision-Oriented Approach*; McGraw-Hill, New York, 1984; E.Cascetta; *Metodi quantitativi per la pianificazione dei sistemi di trasporti*; CEDAM, Padova, 1990.

0.3.7. *Struttura generale del processo di piano*

L'integrazione del processo di valutazione ambientale e di partecipazione pubblica all'interno delle più tradizionali tecniche di elaborazione dei piani del traffico conduce ad una struttura articolata, ma efficace, che combina le diverse attività richieste distinguendo tre livelli di base:

- un **processo principale**, che interessa in primo luogo l'Amministrazione Comunale trovando espressione nell'azione amministrativa connessa all'adozione, all'approvazione ed alla successiva attuazione del piano;
- un **processo di sviluppo del piano**, che coinvolge il gruppo di lavoro incaricato della sua redazione, e che include l'insieme delle attività tecniche di analisi, costruzione delle alternative strategiche, identificazione degli interventi;
- un **processo di valutazione e partecipazione**, che si inserisce fra i due precedenti riconducendo l'azione del gruppo di lavoro ad una costante verifica da parte dell'Amministrazione, ma anche di altri organismi di controllo e della cittadinanza in generale, in modo da garantire una esatta identificazione dei temi e degli obiettivi del piano, così come la selezione della strategia meglio rispondente alle molteplici esigenze di salvaguardia e sviluppo urbano.

L'intero processo viene documentato da due serie di documenti, a ciascuna delle quali viene attribuita una funzione specifica:

- ⇒ il **piano urbano del traffico** propriamente detto, organizzato nelle quattro sezioni corrispondenti ai temi, all'analisi, alla diagnosi/sviluppo delle strategie, ed all'identificazione degli interventi da attuarsi sul sistema di trasporto locale;
- ⇒ il **rapporto ambientale**, che documenta le attività condotte in sede di VAS al fine di verificare la rispondenza del piano stesso agli obiettivi di salvaguardia dell'ecosistema.

La costruzione del piano e del rapporto ambientale procede in modo integrato per fasi successive così delineate:

- 1) una prima fase di avvio, che trova espressione nell'**identificazione dei temi** e nella definizione delle metodologie di analisi e valutazione ambientale (**documento di scoping**), oggetto della **prima conferenza di valutazione**;
- 2) una seconda fase di **analisi** e sviluppo delle **strategie di intervento**, che trova rispondenza nella prima **bozza di rapporto ambientale**, essendo soggetta ad una nuova tornata di verifiche da parte dell'Amministrazione e della cittadinanza (eventualmente supportate da ulteriori conferenze di valutazione);
- 3) una terza fase di **identificazione degli interventi di piano**, che conduce alla versione finale del **rapporto ambientale**, validata dalla **conferenza finale di valutazione**;
- 4) una quarta fase, di adozione ed approvazione del piano, da condursi in relazione al **parere motivato** espresso dalla conferenza di valutazione;
- 5) un'ultima fase, di **attuazione e monitoraggio del piano**.

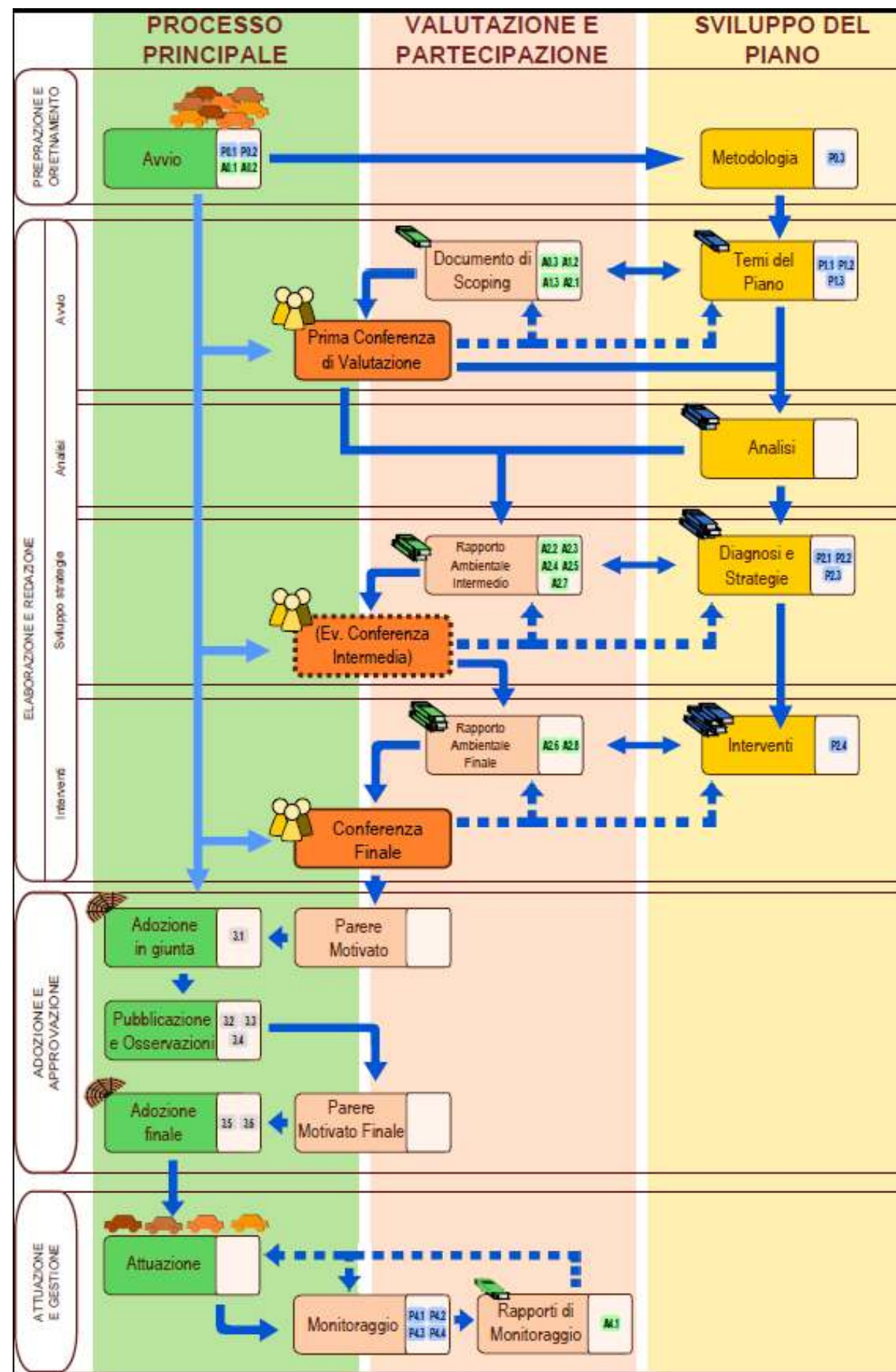


Fig.0.3.iv. *Struttura generale del processo di piano*

0.3.8. Procedure di adozione

L'integrazione del processo con la VAS determina, fra l'altro, una maggiore articolazione delle procedure di adozione ed approvazione del piano. Infatti, per poter deliberare, sia la Giunta che il Consiglio Comunale hanno l'obbligo di acquisire il parere motivato, sottoscritto dall'autorità competente (d'intesa con l'autorità precedente), riguardante l'impatto ambientale del piano stesso.

A fronte di tale obbligo, la procedura di adozione ed approvazione del piano può essere schematicamente distinta nelle fasi seguenti (vedi fig.0.3.v):

- 1) la bozza di piano viene valutata dalla **Conferenza finale di VAS** e quindi inviata alla Giunta comunale, accompagnata dal **parere motivato dell'autorità competente**;
- 2) la bozza di piano viene adottata dalla **Giunta Comunale**;
- 3) il piano così adottato viene **pubblicato** per 30 giorni, allo scopo di raccogliere, entro un termine di ulteriori 30 giorni, eventuali **osservazioni** dei cittadini;
- 4) la **Giunta Comunale** esamina le osservazioni provvedendo se del caso a definire le corrispondenti **controdeduzioni**;
- 5) il **piano controdedotto** viene sottoposto ad un nuovo esame dell'**autorità competente**, che emana il proprio **parere motivato finale**;
- 6) l'intera documentazione può finalmente essere trasmessa al **Consiglio Comunale** per l'**adozione finale** del piano¹².

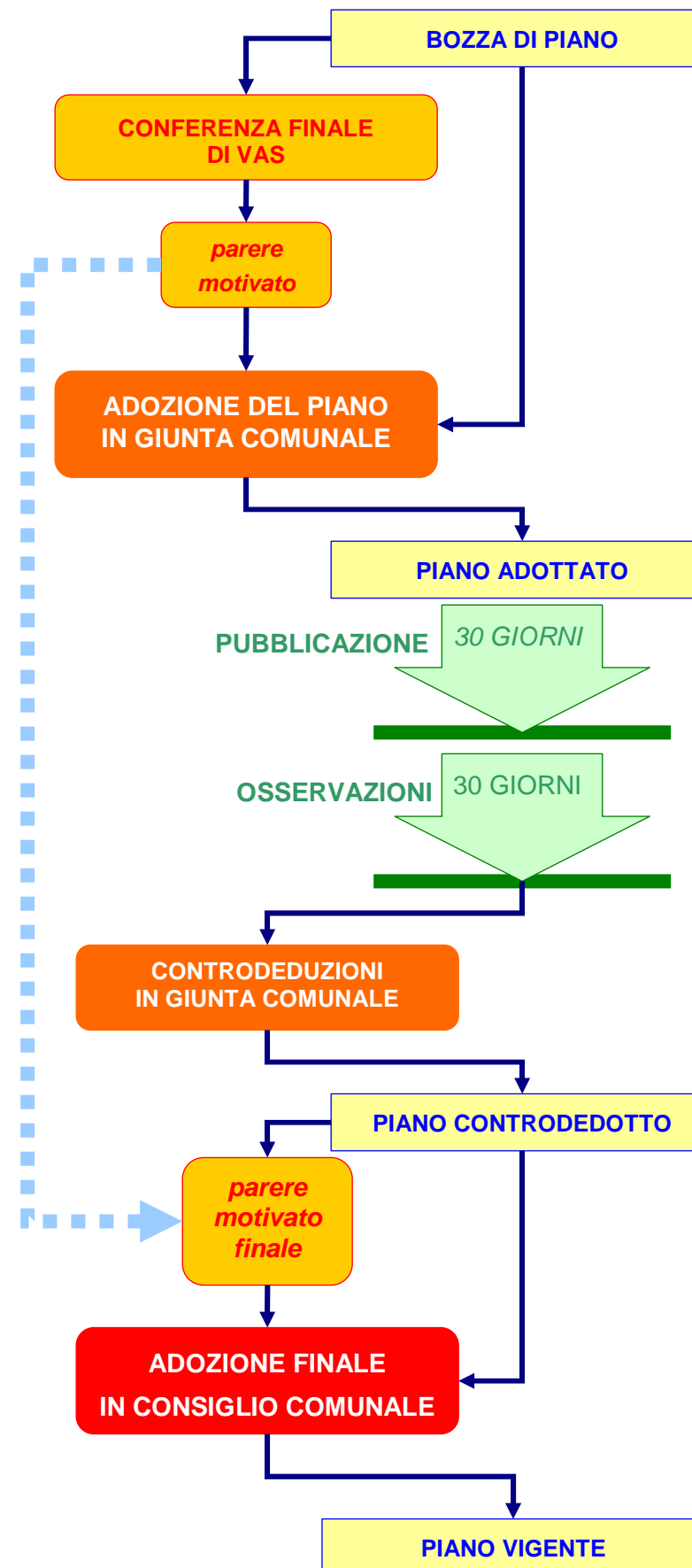


Fig.0.3.v. Procedura di approvazione del piano

¹² Si ricorda che le Direttive ministeriali hanno preferito il termine di "adozione finale" in luogo di quello, più consueto, di "approvazione" del piano.

0.3.9 Strumenti di monitoraggio

Un ultimo elemento metodologico, di fondamentale importanza, riguarda il **monitoraggio del piano**. La logica presentata nei paragrafi precedenti implica infatti che l'attuazione degli interventi previsti venga accompagnata da una costante verifica dei risultati raggiunti, in rapporto agli obiettivi iniziali.

Laddove tale verifica risulti negativa, l'Amministrazione avrà la possibilità di riaprire una fase di confronto e mediazione, finalizzata a modificare gli interventi e/o ad identificarne di più efficaci.

A questo proposito, vale la pena di osservare che il mancato conseguimento degli obiettivi non è necessariamente indice di una redazione inadeguata del piano; essa può anche rispecchiare modificazioni delle condizioni esterne, tali da richiedere una revisione della diagnosi e delle corrispondenti strategie.

Le due componenti di maggior rilievo, volte a garantire una adeguata verifica degli interventi, sono:

- da un lato, l'istituzione dell'**ufficio tecnico del traffico** – o comunque di un referente interno all'Amministrazione – il quale, avendo partecipato alla redazione del piano, sia in grado di sostenerne la successiva attuazione;
- dall'altro, la predisposizione di un **piano di monitoraggio** periodico, basato sulla ripetizione, ad intervalli regolari, di una parte significativa delle indagini, finalizzate a verificare in modo rigoroso gli effetti ottenuti con l'attuazione dei singoli interventi previsti.

In altri termini, una finalità non secondaria del processo è quella di mettere in condizione l'Amministrazione committente di operare in modo autonomo nell'intera fase di attuazione e gestione del piano.

0.4. Struttura del documento

0.4.1. Contenuti del piano del traffico

Oltre alla presente introduzione, che richiama il quadro normativo vigente sulla redazione dei Piani Urbani del Traffico, ed illustra l'approccio metodologico adottato, il **piano del traffico** verrà suddiviso in quattro sezioni.

La **sezione I (Temi del piano)** identifica i principali elementi di criticità percepiti relativamente all'assetto attuale del sistema di trasporto locale, evidenziandone alcune relazioni reciproche, allo scopo di definire il «problema» (o meglio l'insieme di problemi) che dev'essere tecnicamente affrontato dal piano.

La **sezione II (Analisi conoscitiva)** sviluppa i temi della sezione I attraverso l'esame dei dati statistici disponibili e dei risultati dei sopralluoghi e delle indagini di traffico effettuate con l'intento di pervenire ad una definizione tecnicamente approfondita dei problemi. Lo sviluppo dell'analisi riguarda:

- l'inquadramento territoriale dell'area (dinamiche insediative e socio-economiche locali)
- la domanda di trasporto derivante dalla struttura territoriale e dalle sue dinamiche;
- l'offerta di trasporto, in termini sia di infrastrutture presenti, che di servizi offerti;
- i flussi di traffico che insistono sulla rete viaria, con particolare riferimento alle intersezioni maggiormente critiche;
- l'incidentalità associata al traffico, e più in generale i livelli di interferenza urbanistica da questo indotti.

La **sezione III (Quadro diagnostico, obiettivi e strategie)** riprende i temi del piano alla luce delle analisi tecniche effettuate, pervenendo ad una diagnosi delle criticità attuali, in base alla quale vengono definiti gli obiettivi del piano e le strategie necessarie a conseguirli.

La **sezione IV (Interventi del piano)** traduce le strategie sviluppate nella sezione III in un insieme di misure concrete da attuarsi, anche gradualmente, in ogni settore di intervento.

0.4.2. Contenuti della VAS

La documentazione relativa al piano del traffico verrà accompagnata da specifiche relazioni, volte a documentare le attività di valutazione e partecipazione condotte nell'ambito della VAS.

Tali relazioni includono essenzialmente:

- ⇒ il **documento di scoping**, che specifica la metodologia adottata per la valutazione, definendo altresì le modalità di partecipazione pubblica;
- ⇒ il **rapporto ambientale**, che evidenzia gli esiti della valutazione condotta sulle alternative di piano.

0.4.3. Consegna dei documenti

La documentazione che, nel suo insieme, forma il piano urbano del traffico e la corrispondente VAS, è oggetto, in relazione allo stato di avanzamento del processo, di consegne successive, che consolidano progressivamente gli elaborati oggetto di approvazione finale.

La fase di avvio del piano viene documentata da un **rapporto preliminare**, che include la sez.0 (metodologia di piano) e, in bozza, la sez.I (identificazione dei temi), nonché il documento di scoping, da discutere nella prima conferenza di valutazione.

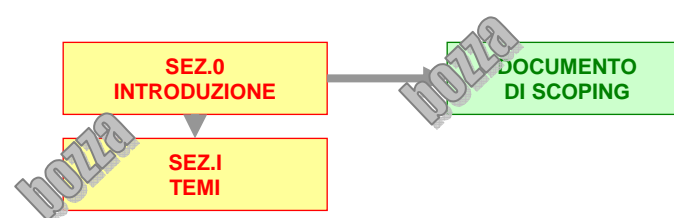


Fig.0.4.i. Componenti del rapporto preliminare

La successiva fase di elaborazione e redazione viene invece documentata da un **rapporto intermedio**, che include le sez.0-I-II del piano in versione finale, nonché una versione preliminare della sez.III e la bozza del rapporto ambientale.

Tale documentazione è funzionale alla discussione degli obiettivi e delle strategie da parte dell'Amministrazione e della cittadinanza nel suo complesso.

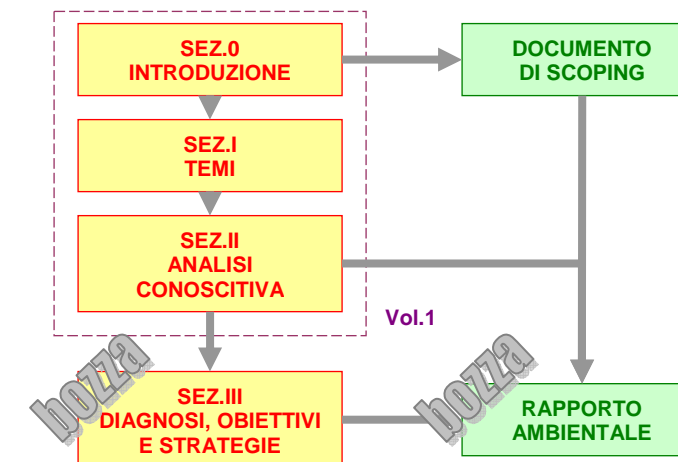


Fig.0.4.ii. Componenti del rapporto intermedio

Da ultimo, il rapporto finale include tutte le sezioni del piano, nonché il rapporto ambientale nella versione da sottoporre alla conferenza di valutazione, e quindi alla Giunta ed al Consiglio comunale.

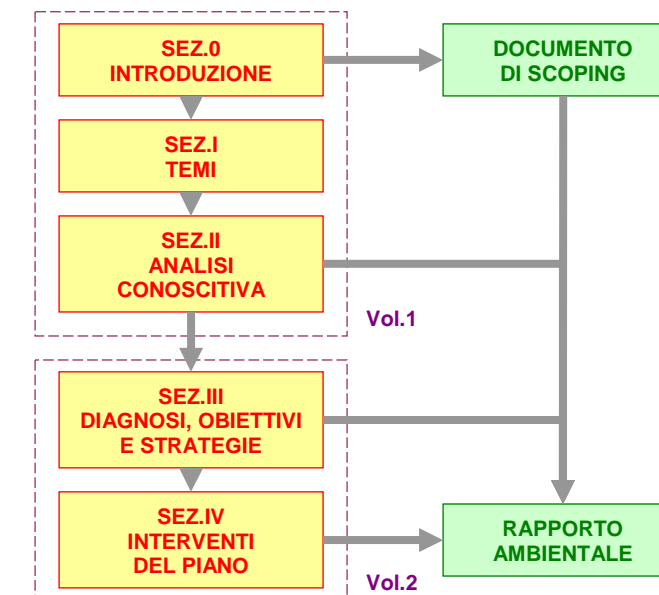


Fig.0.4.iii. Componenti del rapporto finale

SEZIONE I

- TEMI DEL PIANO -

- 1.1. GENERALITA'**
- 1.2. IL NODO SP54-SP342 DIR.**
- 1.3. LA ZONA COMMERCIALE**
- 1.4. LA STAZIONE ED IL CENTRO SPORTIVO**
- 1.5. IL CENTRO STORICO**
- 1.6. LE CONNESSIONI CICLOPEDONALI**
- 1.7. LE ZONE RESIDENZIALI: PARAVINO**
- 1.8. LE ZONE RESIDENZIALI: SAN MARCO**
- 1.9. LE ZONE RESIDENZIALI: OLTRESTATALE**

1.1. Generalità

1.1.1. Un approccio integrato al governo della mobilità locale

L'Amministrazione Comunale di Cernusco Lombardone ha ravvisato la necessità di dotarsi volontariamente di un Piano del Traffico in base all'identificazione:

- di alcuni **elementi critici**, relativi all'organizzazione odierna del sistema di trasporto locale od alla sua prossima evoluzione;
- di un insieme di **occasioni**, atte a migliorare la funzionalità del sistema stesso e/o a mitigarne gli effetti negativi sul contesto urbano ed ambientale.

L'esatta focalizzazione del mandato da attribuire al Piano richiede che l'intreccio fra questi elementi si trasformi in una formulazione sufficientemente precisa (e dunque tecnicamente trattabile) dell'**insieme di «problemi» da affrontare**.

Tale formulazione può essere ottenuta attraverso l'identificazione di alcuni «**temi**» fondamentali, deputati ad orientare sia la costruzione del **quadro conoscitivo**, sia la successiva fase di sviluppo degli **obiettivi** e degli **interventi del Piano**.

In altri termini, la costruzione del Piano può essere ricondotta alla progressiva "**messa a sistema**" delle **soluzioni** via via identificate con riferimento a singole problematiche, sino a formare una **strategia di azione condivisa e tecnicamente coerente**, volta a ridefinire l'assetto del sistema viario locale, in una cornice di **sostenibilità economica, urbanistica ed ambientale**.

1.1.2. Formulazione del problema

Le problematiche di traffico del Comune di Cernusco Lombardone sono strettamente ricollegate al suo carattere "nodale" a scala sovracomunale. Il territorio comunale ospita infatti **due snodi fondamentali** del sistema di trasporto meratese, quali la **stazione ferroviaria** di Cernusco-Merate e la complessa **intersezione** semaforizzata **tra la SP54 e la SP342 dir.**, che rappresenta una delle intersezioni più trafficate dell'intera Provincia di Lecco.

Le condizioni di funzionalità di questi due snodi risentono oggi della progressiva urbanizzazione del comparto, verificatasi negli ultimi decenni sino a formare una vera e proprio sistema urbano intercomunale, collocata ai margini dell'area metropolitana milanese, nel punto in cui essa si salda alla grande città-regione del Pedemonte lombardo.

In particolare, i buoni livelli di accessibilità, garantita dai due assi stradali, hanno certamente favorito lo sviluppo, all'interno del territorio comunale, di importanti **attrattori di traffico**, in particolare commerciali, che esercitano la loro influenza su un raggio di almeno 15-20 km, contribuendo in misura apprezzabile alla formazione dei carichi veicolari gravanti sulla rete viaria.

A livello più strettamente locale, questa situazione si traduce in consistenti **barriere trasversali** (linea ferroviaria Milano-Lecco, SP342dir.), che limitano la fruibilità del territorio comunale, in particolare per quanto riguarda le connessioni di breve raggio fra il centro storico e le frazioni.

D'altro canto, la barriera fisica rappresentata dalla linea ferroviaria ha probabilmente contribuito a contenere la spinta all'espansione urbana in direzione ovest, ponendo le premesse per la **salvaguardia e la valorizzazione ambientale delle aree agricole**, oggi comprese nel Parco Regionale di Montevecchia e della Valle del Curone.

I recenti lavori di **raddoppio della linea ferroviaria** hanno offerto l'occasione per ripensare il ruolo della stazione anche in funzione della ricucitura trasversale e della valorizzazione ambientale, con esiti nel complesso soddisfacenti.

Restano invece ancora aperte le questioni relative all'assetto del **nodo SP54-SP342dir.**, oggetto negli ultimi anni di numerosi studi e di un appassionato dibattito pubblico, che ha condotto alla definizione di una strategia di intervento condivisa a livello sovracomunale, ma ancora in corso di precisazione sul piano più specificamente progettuale.

Il **Piano di Governo del Territorio** affronta questa situazione mirando in particolare al recupero ed alla riqualificazione di alcuni comparti urbani interstiziali, limitando al minimo l'erosione di nuovi suoli. Ne deriva un sostanziale consolidamento del perimetro urbano, al cui interno si pone la necessità di **riqualificare parte del tessuto edilizio e degli spazi pubblici esistenti**.

In tal senso, il Piano Urbano del Traffico dovrà configurarsi soprattutto come strumento di programmazione volto a consolidare e rendere coerenti fra loro le iniziative in corso. Gli obiettivi di fondo sono pertanto:

- garantire la **piena funzionalità delle connessioni locali**, con riferimento non soltanto alla **circolazione** ed alla **sosta dei veicoli privati**, ma anche agli **utenti deboli della strada** ed alle esigenze del **trasporto pubblico**;
- porre le premesse per una piena **valorizzazione degli spazi pubblici urbani**, nonché dei **collegamenti con il Parco del Curone**.

1.1.3. Identificazione dei temi

L'identificazione dei temi del Piano non deriva esclusivamente dalla raccolta degli elementi di criticità percepiti, ma richiede anche uno specifico sforzo di **comprensione delle relazioni e degli elementi di interdipendenza** che intercorrono fra tali elementi. In altre parole, ciascun tema dev'essere considerato come insieme di elementi, messi fra loro in relazione a formare una «**situazione problematica**» articolata, talora dotata di caratteristiche «maligne», per la quale ogni soluzione di un problema tende a causarne un altro. Il riconoscimento delle interdipendenze fra i diversi elementi è fondamentale per indirizzare la fase di *analisi* del sistema, in modo tale da giungere ad una pertinente *diagnosi* della situazione.

La ricomposizione degli elementi di criticità, segnalati nel corso degli incontri con l'Amministrazione e l'Ufficio Tecnico, ha condotto alla ricostruzione di **sei specifici «temi»**, che dovranno essere trattati dal Piano, ovviamente in relazione alle attività di analisi del sistema viario, sviluppate nelle successive fasi di lavoro.

In prima approssimazione, tali temi possono essere articolati come segue:

- A) l'assetto geometrico e funzionale del **nodo SP54-SP342 dir.**, da svilupparsi in coerenza con gli accordi sottoscritti con la Provincia di Lecco e con i Comuni circostanti;
- B) il ruolo e l'organizzazione della **zona commerciale** di via Spluga/via Cavalieri di Vittorio Veneto;
- C) il governo del **nodo stazione**, in rapporto alla **funzionalità del trasporto pubblico**, ma anche all'**accessibilità del vicino centro sportivo**.
- D) L'assetto del **centro storico**, anche in rapporto alle soluzioni da adottarsi negli ambiti di trasformazione urbana, previsti dal PGT.
- E) I **collegamenti ciclopedonali** fra il centro, i quartieri esterni ed il Parco del Curone;

Un'ultima tematica riguarda infine l'assetto delle **zone residenziali**, corrispondenti agli ambiti di **Paravino/Oltremolgora (F)**, **San Marco (G)**, ed **Oltrestatale (H)**.

I paragrafi che seguono sono dedicati ad una esposizione dettagliata delle singole criticità evidenziate con riferimento a ciascun tema, e del conseguente mandato attribuito al gruppo di lavoro incaricato di redigere il Piano del Traffico.

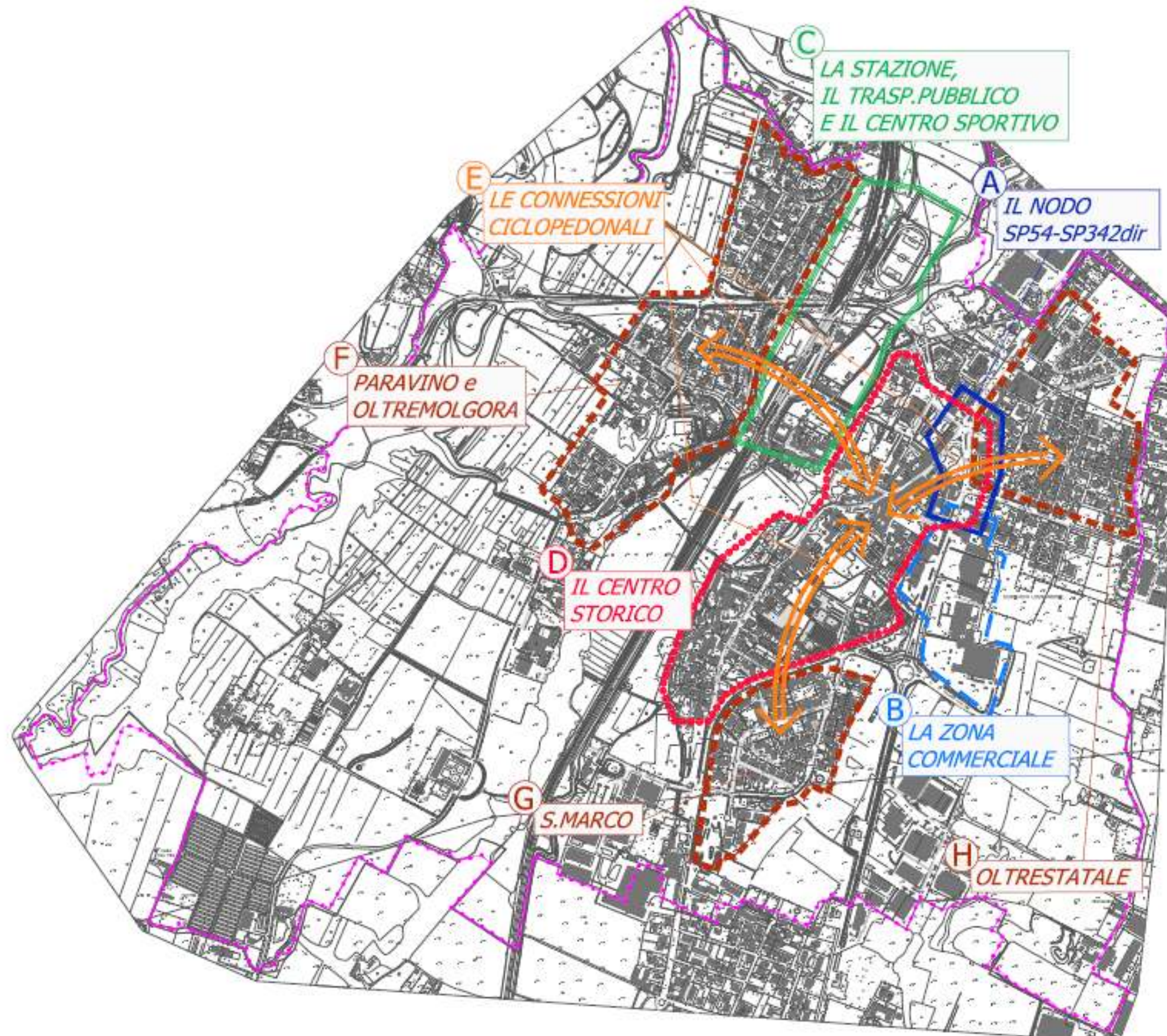


Fig.1. Temi del Piano

1.2. Il nodo SP54-SP342 dir.

1.2.1. Un nodo di rilievo sovracomunale

La doppia intersezione semaforizzata, formata dalla SP54 e dalla SP342dir., costituisce **uno dei nodi viabilistici più trafficati dell'intera provincia di Lecco**. Essa svolge molteplici funzioni, che includono il collegamento tra la Brianza Lecchese e Milano, così come la distribuzione dei carichi veicolari interni all'area meratese. Di conseguenza, i flussi di traffico risultano elevati, approssimando la capacità offerta dal sistema semaforico, per quasi tutte le ore diurne.

Gli elevati livelli di congestione esistenti nel nodo influenzano il traffico dei comparti urbani circostanti, che risente, soprattutto in ora di punta, dell'esistenza di **itinerari alternativi**, impropriamente utilizzati per saltare le lunghe code che si formano all'intersezione. Tali itinerari riguardano ad esempio via Cavalieri di Vittorio Veneto e più gravemente il comparto urbano "Oltrestatale", nonché la direttrice Nord-Sud, parallela alla SP342dir., formata da via Stoppani e da via S.Dionigi.

Fortunatamente, questi effetti risultano più contenuti nel quadrante urbano centrale, gravitante su via Lecco, dove, almeno apparentemente, non si riscontrano flussi di traffico impropri.

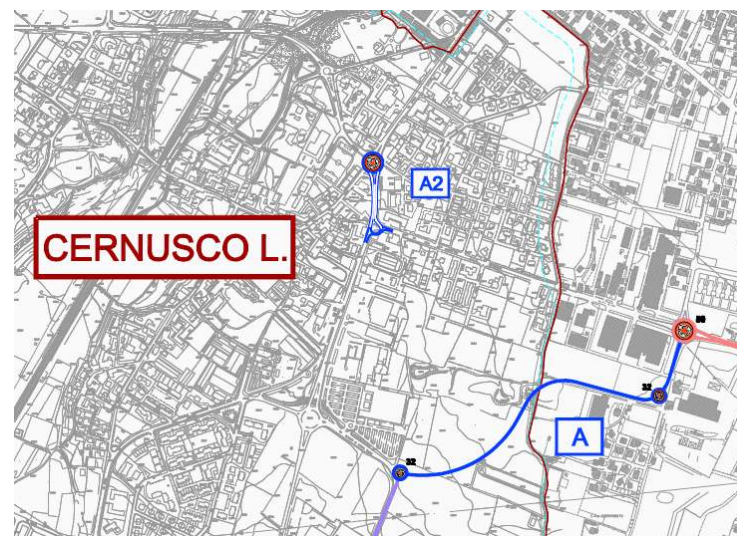
Nel contempo, l'assetto geometrico e gli elevati livelli di congestione del nodo determinano l'esistenza di un'importante **barriera funzionale**, che interferisce con le **connessioni pedonali e ciclabili tra il centro ed il quartiere Oltrestatale**.

1.2.2. Il progetto di riorganizzazione

La problematica organizzazione del nodo è da anni oggetto di studi e dibattiti pubblici, che hanno coinvolto tutti i Comuni dell'area meratese. La Provincia di Lecco ha sviluppato, per gradi successivi ed in collaborazione con le altre amministrazioni¹, una soluzione tendenzialmente condivisa, che si basa su due interventi principali:

- la sostituzione dell'impianto semaforico esistente con una **doppia rotatoria**;
- la realizzazione di una **bretella** diretta di collegamento tra il ramo Est della SP54 (via Como di Merate) ed il ramo Sud della SP342dir. (via Spluga di Cernusco Lombardone).

¹ Vedi: Provincia di Lecco; *Studio di traffico relativo alle ipotesi progettuali di miglioramento del nodo SP54-SP342 dir. nei Comuni di Merate e Cernusco Lombardone*; a cura di Polinomia srl, Milano, maggio 2006; Deutsche Bank SpA-Provincia di Lecco; *Studio di traffico dell'area meratese*; a cura di Polinomia srl, Milano, novembre 2010.



Il nodo di Cernusco e la bretella di raccordo con la SP54

Allo stato attuale della programmazione di settore, **si prevede di realizzare prioritariamente la doppia rotatoria**, rimandando ad una fase successiva la realizzazione della bretella, che verrà decisa sulla base del monitoraggio dei risultati ottenuti con il primo intervento.

La Provincia di Lecco ha pertanto proceduto a redigere un primo progetto preliminare, attualmente all'esame dell'Amministrazione di Cernusco. Tale progetto si caratterizza, rispetto a soluzioni precedentemente individuate, per la presenza di un **sottopassaggio ciclopedonale**, volto a collegare il centro al quartiere di Oltrestatale, e per l'utilizzo di parte dell'area di trasformazione AR4 (ex Consorzio Agrario).

1.2.3. Garantire l'equilibrio locale

Il progetto presentato dall'Amministrazione Provinciale presenta diverse criticità locali, legate non soltanto alla funzionalità stradale, ma anche alla permeabilità trasversale (attraversamenti pedonali) ed alle occupazioni di suolo laterali. Tuttavia, considerato il carattere sovracomunale dell'intervento, e l'esistenza di accordi interistituzionali relativi alla sua attuazione, il Piano Urbano del Traffico non potrà entrare nel merito delle soluzioni viabilistiche generali. Esso dovrà, piuttosto, occuparsi prioritariamente del corretto inserimento locale della doppia rotatoria, in termini soprattutto di:

- ⇒ equilibrio funzionale con la viabilità interna al centro abitato;
- ⇒ continuità e funzionalità del percorso ciclopedonale centro-Oltrestatale, nonché degli attraversamenti pedonali previsti sui rami esterni del nodo;
- ⇒ relazioni con gli ambiti di trasformazione del PGT, riconducibili non solo all'area AR4, ma anche alla AR3 (viale Europa).



Estratto del progetto preliminare della doppia rotatoria

Il nodo SP54-SP342 dir. PRINCIPALI SEGNALAZIONI

- Il nodo SP54-SP342dir., soggetto ad una complessa regolazione semaforica, è molto congestionato; ciò genera diversi itinerari di attraversamento improprio, che interessano varie zone periferiche del territorio comunale.
- La sua organizzazione geometrica e funzionale determina inoltre un'importante "effetto-barriera", soprattutto nei confronti del quartiere Oltrestatale.
- L'Amministrazione Provinciale prevede di sostituire i semafori con una doppia rotatoria, dotata di un sottopassaggio ciclopedonale di collegamento Oltrestatale-centro.
- Questo intervento potrebbe peggiorare l'effetto-barriera esistente all'interno del centro abitato.
- In prospettiva futura, è possibile che questo intervento venga integrato dalla realizzazione di una bretella di collegamento diretto fra via Como di Merate e via Spluga di Cernusco.
- Questi interventi, definiti a livello sovracomunale, dovranno entrare nel quadro di riferimento del Piano Urbano del Traffico, che dovrà occuparsi soprattutto del suo corretto inserimento nella rete viaria e ciclopedonale interna al centro abitato.

1.3. La zona commerciale

1.3.1. Un attrattore di traffico importante

Gli elevati livelli di accessibilità, generati dalla convergenza della SP342dir. e della SP54, hanno nel tempo favorito lo sviluppo, intorno all'asse di via Spluga, di importanti attrattori di traffico, che estendono la loro influenza quanto meno all'intero comparto meratese.

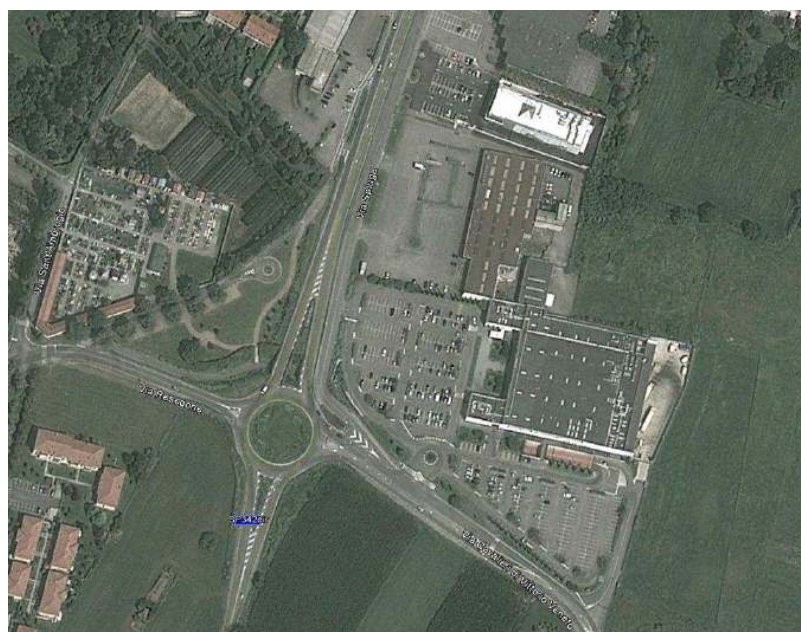
La principale concentrazione si verifica nel **quadrante compreso tra via Spluga e via Cavalieri di Vittorio Veneto**, all'interno del quale coesistono un grande supermercato e diverse superfici commerciali specializzate.

Lo schema di accesso a tale comparto è stato ridefinito alcuni anni or sono, in rapporto alla realizzazione della grande rotonda di via Resegone / via Cavalieri di Vittorio Veneto, che ha consentito di mettere in sicurezza un incrocio assai trafficato.

Questo intervento ha comportato anche la costruzione di un sottopassaggio ciclopedonale, che permette oggi di raggiungere il comparto evitando l'attraversamento di via Spluga.

L'organizzazione degli accessi al comparto commerciale conserva tuttavia alcuni elementi critici, in particolare per quanto attiene:

- alla regolazione delle manovre di svolta a sinistra, necessarie per accedere ai parcheggi provenendo dalla SP342 dir.
- all'innesto della controstrada, organizzata a doppio senso di marcia.

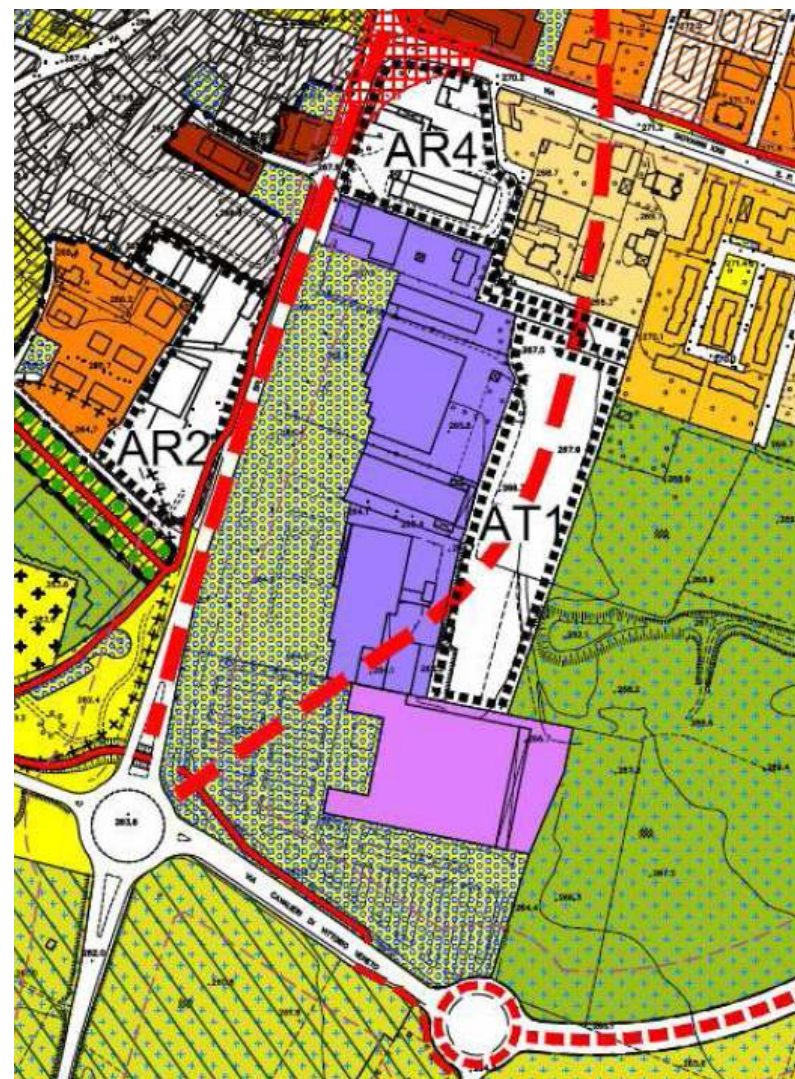


Vista aerea della zona commerciale di via Spluga

1.3.2. Trasformazioni attese

Pur confermandone l'assetto ormai consolidato, il PGT prevede che il comparto sia soggetto nei prossimi anni ad alcuni interventi di completamento e riqualificazione, che includono in particolare:

- l'**area di trasformazione AT1** (via Giovanni XXIII), destinata alla riqualificazione ambientale delle aree di frangia;
- l'**area di riqualificazione AR4** (ex Consorzio Agrario), che assume fra i suoi obiettivi la tutela e la salvaguardia dell'edificio storico del consorzio.



Estratto del PGT vigente

Oltre a questi interventi di carattere urbanistico, il comparto sarà interessato prossimamente dal prolungamento dell'itinerario ciclabile di collegamento con Brugarolo, che dipartendosi dal sottopassaggio intercederà via Cavalieri di Vittorio Veneto nell'attraversamento già predisposto, per poi costeggiare la viabilità esistente sul lato Sud.

1.3.3. Garantire un assetto viario funzionale

Un dato da non sottovalutare è che l'attuazione del comparto AR4, così come della futura bretella di collegamento tra la SP342dir. e la SP54, sono destinate a saldare in modo definitivo la zona commerciale con il nodo viario.

Pertanto, il Piano del Traffico dovrà definire soluzioni, organizzate per tappe successive, finalizzate a risolvere le criticità odierne ponendo le premesse per il mantenimento di schemi di accesso efficaci anche nel prossimo futuro.

Questo compito dovrà estendersi, per quanto possibile, anche alla rete ciclopedonale, in modo tale da consentire una maggiore fruibilità della zona in rapporto alle vicine zone residenziali.

La zona commerciale: PRINCIPALI SEGNALAZIONI

- La zona commerciale di via Spluga/via Cavalieri di Vittorio Veneto rappresenta uno dei principali attrattori di traffico dell'area meratese.
- Le trasformazioni urbane previste dal PGT nei comparti AR4 ed AT1 accentueranno la saldatura con il nodo SP54-SP342dir.
- E' previsto il prolungamento verso Brugarolo dell'itinerario ciclopedonale transitante dal sottopassaggio di via Spluga.

1.4. La stazione ed il centro sportivo

1.4.1. Un altro nodo di rilievo sovracomunale

Il profilo nodale del territorio cernuschese dipende non solo dalla sua collocazione rispetto alle direttrici viarie provinciali, ma anche dalla presenza della stazione ferroviaria, posta a servizio anche del Comune di Merate (oltre che di diversi altri Comuni vicini, tra cui Montevicchia, Missaglia, Robbiate).

L'assetto della stazione è l'esito della recente riorganizzazione, ottenuta a seguito dei lavori di raddoppio dei binari con la realizzazione del sottopassaggio veicolare, di quello ciclopedonale, la riqualificazione del piazzale frontistante il fabbricato viaggiatori, e la predisposizione di un nuovo parcheggio ad Ovest della linea e della corrispondente fermata delle autolinee.

Tale complesso intervento si inserisce in un programma di riqualificazione del fondovalle Molgora, che include anche il completamento della rete ciclopedonale di collegamento con il Parco di Montevicchia, con il plesso scolastico di Moscoro e con l'abitato di Pagnano.

Nel complesso, l'organizzazione attuale del comparto può ritenersi soddisfacente, anche se resta opportuno segnalare la forte pressione esercitata dalla sosta dei pendolari, collocata in via transitoria anche lungo via Lanfritto-Maggioni, il che comporta un certo disturbo per l'accesso al centro sportivo.



Vista panoramica della stazione ferroviaria

1.4.2. Un comparto urbano consolidato

Gli interventi recentemente completati hanno dotato il comparto di un assetto sostanzialmente consolidato.

Le uniche variazioni previste riguardano il completamento dei collegamenti ciclabili provenienti da Sud (via San Dionigi) e da Nord (Pagnano), nonché il riutilizzo del magazzino ferroviario come deposito cicli e motocicli.

Qualche prospettiva di ulteriore trasformazione permane invece nell'area del centro sportivo, dove si prevede di localizzare una nuova struttura coperta.

Tale previsione potrebbe accompagnarsi anche ad un adeguamento dell'offerta di sosta a supporto dell'intero comparto sportivo, per il quale si può pensare all'utilizzo di parte del sedime ferroviario abbandonato in occasione del recente raddoppio.

1.4.3. Completare il quadro

A fronte delle considerazioni sin qui evidenziate, il Piano Urbano del Traffico sarà chiamato a confermare l'assetto dell'area, ed anzi a valorizzarla all'interno delle reti di circolazione urbane.

A tale proposito, si tratterà essenzialmente di completare e rendere coerente la rete dei percorsi ciclopedonali di accesso, in particolare migliorando la connessione con le zone centrali del paese.

D'altro canto, gli schemi di circolazione predisposti dal Piano dovranno garantire – e se possibile migliorare – i percorsi di accesso e le modalità di assestamento degli autobus.

A tale proposito, pur segnalando che l'organizzazione del Trasporto Pubblico Locale extraurbano, di competenza provinciale, non può costituire un tema del Piano del Traffico comunale, è comunque importante sottolineare l'importanza giocata dal nodo stazione anche in relazione alla funzionalità del trasporto collettivo su gomma a scala intercomunale.

Un'attenzione specifica dovrà comunque essere dedicata all'organizzazione del sistema di accesso e sosta al centro sportivo, che dovrà essere rivista alla luce delle mutate esigenze conseguenti all'ampliamento ed alla rimodulazione del comparto ferroviario nel suo insieme.

La stazione ed il trasporto pubblico: PRINCIPALI SEGNALAZIONI

- *Il comparto della stazione ferroviaria è stato recentemente oggetto di interventi di riqualificazione. Il suo assetto è oggi soddisfacente, anche se la pressione della sosta dei pendolari permane elevata.*
- *Sono in corso di completamento le connessioni ciclopedonali con Moscoro, con Pagnano e con il Parco di Montevicchia..*
- *Inoltre l'Amministrazione sta valutando la possibilità di realizzare una struttura coperta presso il campo sportivo.*
- *Il Piano del Traffico, confermando l'assetto complessivo dell'area, dovrà valorizzare il suo ruolo all'interno della rete dei collegamenti locali, risolvendo le problematiche specifiche di sosta ed accesso esistenti verso il campo sportivo.*

1.5. Il centro storico

1.5.1. Un ambito urbano di pregio

La ristretta fascia compresa fra la SP342dir. e la linea ferroviaria Carnate-Lecco è occupata dal centro storico, impostato sull'unico asse viario di via Monza/via Lecco e segmentato in due parti dalla villa Lurani Cernuschi e dal suo parco.

Questo comparto urbano, oggetto in passato di estesi interventi di riqualificazione, si trova in connessione visiva con la collina di Montevecchia e presenta quasi ovunque una buona, se non ottima, qualità architettonica ed ambientale. Esso ospita la maggior parte delle principali funzioni di servizio locale, sia pubbliche (municipio, scuola materna, scuole elementari) che private.

In particolare, si può osservare che quasi tutti gli esercizi commerciali al dettaglio, presenti in paese, si distribuiscono lungo le strutture edilizie storiche, sviluppate a cortina lungo l'asse ordinatore Nord-Sud, contribuendo all'animazione degli spazi pubblici centrali, quali in particolare piazza San Giovanni e piazza della Vittoria.

In generale, i flussi di traffico non sono molto intensi, anche se obbligati su pochi itinerari. Alcune connessioni locali, come via S.Ambrogio e via Cesare Balbo, indispensabili per garantire l'accesso ad interi comparti dell'abitato, si caratterizzano per sezioni molto strette, al limite della transitabilità veicolare. Ciò causa interferenze con la fruizione pedonale e ciclabile.



via Balbo

D'altro canto, anche il calibro della viabilità principale (via Monza, via Roma) risulta così limitato, da non permettere un'agevole circolazione da parte dei ciclisti, penalizzati anche dall'esistenza di un importante dislivello, che separa il centro dalla zona della stazione / fondovalle Molgora e, conseguentemente, dalla zona di Paravino e dal Parco di Montevecchia.

1.5.2. Trasformazioni previste ai margini

Il comparto centrale del paese è interessato da due ambiti di riqualificazione del PGT:

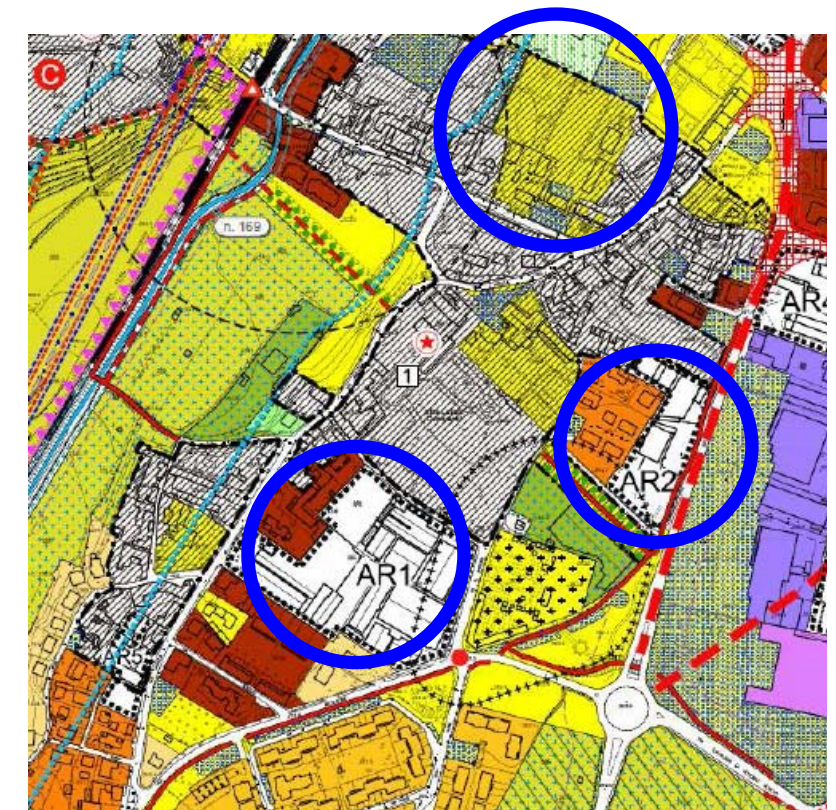
- ⇒ l'area AR1, che si ricollega alla prospettiva di riuso urbano delle serre oggi esistenti tra via Balbo e via Resegone;
- ⇒ l'area AR2, che rimanda alle prospettive di riqualificazione urbanistica della frangia urbana rivolta verso via Spluga.

A tali aree si può aggiungere l'ampio comparto di proprietà pubblica, collocato tra piazza Vittoria, il plesso scolastico e via Vittorio Emanuele II, per il quale è possibile prevedere una riorganizzazione, da attuarsi anche in chiave di connessione fra i principali spazi pubblici urbani ed alcuni importanti attrattori locali (scuole/oratorio, stazione ferroviaria).

1.5.3. Valorizzare i principali spazi pubblici urbani

Tutte le prospettive di trasformazione sopra indicate tendono a ricompattare la struttura urbana intorno al centro storico. Questo pone delicate questioni di equilibrio funzionale degli spazi pubblici centrali del paese, che debbono garantire al contempo la tutela dell'ambiente costruito e la rivitalizzazione delle attività presenti.

Ferma restando la necessità prioritaria di difendere le zone centrali dal traffico di attraversamento, senza penalizzare oltremodo l'accessibilità per gli utenti dei servizi, il Piano del Traffico dovrà occuparsi soprattutto dell'assetto geometrico e funzionale degli spazi pubblici, garantendone la qualificazione formale, e nel contempo aumentando la fruibilità per gli utenti deboli della strada (pedoni e ciclisti).



Le previsioni del PGT per il centro storico (le zone di potenziale trasformazione sono cerchiare in blu)

Il centro storico: PRINCIPALI SEGNALAZIONI

- Il centro abitato, stretto fra la linea ferroviaria e l'ex-statale, presenta una buona qualità ambientale e non è interessato da flussi di traffico particolarmente intensi.
- Alcuni assi stradali presentano calibri molto limitati, al limite della transitabilità veicolare. In generale, gli spazi riservati a pedoni e ciclisti risultano inevitabilmente esigui.
- Il Piano di Governo del Territorio prevede la trasformazione di due aree marginali, collocate verso via Spluga e via Resegone. Inoltre è possibile riorganizzare l'ampio comparto pubblico collocato dietro piazza della Vittoria.
- Il Piano dovrà migliorare la fruibilità degli spazi pubblici centrali, garantendo la difesa dal traffico veicolare di attraversamento.

1.6. Le connessioni ciclopedonali

1.6.1. Una rete ampia, ma divisa in due parti

In ragione delle importanti barriere infrastrutturali che la attraversano, la struttura urbana di Cernusco Lombardone si presenta molto frammentata. La ferrovia e la SP342 separano infatti nettamente il centro storico, rispettivamente dalle zone residenziali Ovest (Paravino) ed Est (Oltrestatale).

Relativamente migliore appare la situazione a Sud, dove comunque il quartiere San Marco, di recente ampliamento, pur non subendo l'impatto diretto delle infrastrutture citate, risente delle limitazioni di spazio che caratterizzano via Monza e via S.Ambrogio.

In una situazione di questo genere, le comunicazioni tra il centro ed i quartieri, pur svolgendosi su distanze assai ridotte, risultano difficoltose. Ciò vale in particolare per l'uso della bicicletta, penalizzata anche dai dislivelli esistenti nel comparto Ovest.

L'Amministrazione Comunale, peraltro, ha in questi ultimi anni attivamente perseguito la realizzazione di una rete di percorsi ciclabili e/o ciclopedonali agevoli e sicuri per tutti le componenti di mobilità non motorizzata. Gli sforzi compiuti hanno condotto alla formazione di due porzioni di rete ben definiti e correttamente organizzati, collocati rispettivamente a Nord-Ovest ed a Sud-Ovest del centro. Tali porzioni possono utilizzare i tre sottopassaggi già in esercizio presso la stazione, al fondo di via Roma e tra via Resegone e via Cavalieri di Vittorio Veneto, garantendo numerosi collegamenti tra comparti esterni del territorio, ma presentano ancora una importante discontinuità in corrispondenza del centro storico.

1.6.2. Le estensioni della rete ciclabile

La rete dei percorsi ciclabili è tutt'ora in corso di completamento. Sono attualmente in fase di ultimazione i lavori di messa in sicurezza dell'itinerario di via San Dionigi, diretto verso le scuole medie, mentre è programmata la realizzazione dei collegamenti verso Montevecchia e Brugarolo.

Lo stesso sottopasso ciclopedonale, previsto in corrispondenza del nodo SP54-SP342dir., contribuisce a delineare un'ulteriore direttrice di collegamento tra il centro storico, il quartiere Oltrestatale e le zone residenziali retrostanti, già comprese in territorio di Merate.

1.6.3. Connettere la rete

Nella situazione descritta, l'obiettivo fondamentale del Piano del Traffico sarà quello di definire le soluzioni atte a garantire la continuità degli itinerari pedonali e ciclabili a scala comunale, ed in prospettiva anche intercomunale.

A tale proposito sarà necessario:

- studiare le modalità di riconnessione centrale delle due porzioni di rete esistenti, nonché del nuovo collegamento con il quartiere Oltrestatale;
- valorizzare la fruizione degli spazi pubblici centrali da parte di pedoni e ciclisti, inserendoli al contempo entro una rete di connessioni locali, atta a sostenerne l'animazione nell'insieme della giornata;
- integrare la rete dei percorsi realizzati o previsti nel comparto Ovest con gli itinerari interni al Parco di Montevecchia;
- prevedere la graduale estensione della rete verso i centri abitati contermini, con particolare riferimento a Montevecchia, Brugarolo e Merate (zone contermini al quartiere Oltrestatale).



Il sottopassaggio di via Resegone / via Cavalieri di Vittorio Veneto



La pista ciclopedonale di via Monza

Le connessioni ciclopedonali: PRINCIPALI SEGNALAZIONI

- I collegamenti ciclopedonali tra il centro ed i quartieri risentono delle barriere costituite dalla ferrovia e dalla viabilità principale.
- La rete ciclopedonale, estesa nel corso degli ultimi anni anche attraverso la realizzazione di sottopassaggi ferroviari/stradali, è divisa in due porzioni, separate dal centro storico.
- In particolare, non è assicurata una connessione continua con le zone residenziali Sud (quartiere San Marco) ed Est (oltrestatale), mentre quella con le zone Ovest (Oltremolgora) risente dei sensibili dislivelli esistenti.
- I lavori di riqualificazione del nodo SP54-SP342dir. includono la realizzazione di un quarto sottopassaggio ciclopedonale, che dovrà inserirsi correttamente nella rete complessiva di livello comunale.

1.7. Le zone residenziali: Paravino

1.7.1. Un contesto consolidato a bassa densità

Nel territorio comunale esistono tre zone residenziali ben delimitate a dotate ciascuna di un proprio profilo: Paravino/Oltremolgora, San Marco ed Oltrestatale.

In particolare, il quartiere di **Paravino**, situato in contesto già collinare, presenta un'edificazione consolidata, a medio-bassa densità, formata in prevalenza da abitazioni "mono" o "bi" familiari. Toccato solo marginalmente dai flussi impropri, che seguono l'itinerario parallelo alla SP342 dir., formato dalle vie Stoppani e San Dionigi, esso non è stato oggetto di alcuna segnalazione da parte dei cittadini, il che rispecchia una condizione di relativa positività.

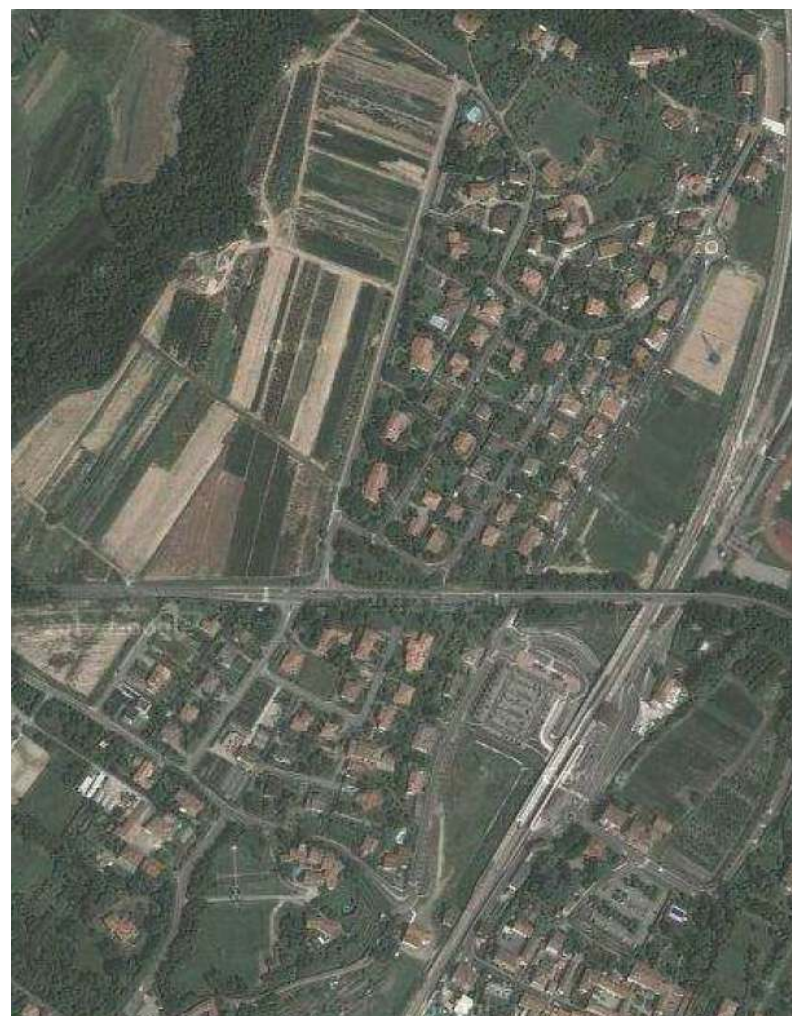
Considerazioni in parte analoghe possono essere sviluppate per gli ambiti residenziali collocati a Sud della SP54, che tuttavia risultano maggiormente interessati dai flussi impropri citati, i quali determinano qualche criticità in corrispondenza del plesso scolastico di via San Dionigi.

Tale situazione è stata affrontata dall'Amministrazione predisponendo il percorso ciclopedonale protetto di collegamento fra la stazione ferroviaria e le scuole, attualmente in corso di completamento.

Un ulteriore itinerario ciclabile di collegamento con Montevecchia è programmato lungo la stessa SP54.



via Edison



Vista aerea del quartiere

1.7.2. Valorizzare le relazioni con il parco

Considerate le condizioni di partenza, il Piano dovrà limitarsi a completare gli interventi in corso, eventualmente integrandoli con soluzioni di dettaglio finalizzate a proteggere gli ambiti più strettamente residenziali, valorizzandone gli elementi di qualità storico-artistica e monumentale.

In questo quadro, particolare attenzione andrà dedicata al raccordo con l'estesa e ben organizzata rete sentieristica del Parco di Montevecchia, che ha uno nel parcheggio del Molinazzo uno dei suoi fulcri fondamentali.

Paravino/Oltremolgora: PRINCIPALI SEGNALAZIONI

- La zona oltremolgora è interessata da flussi impropri Nord-Sud, che utilizzano le vie Stoppani e San Dionigi, determinando qualche criticità di fronte alle scuole medie.
- E' in corso di completamento una rete di percorsi ciclopedonali volti, in primo luogo, a mettere in sicurezza gli itinerari casa-scuola.
- Il Piano dovrà valorizzare le connessioni con la rete sentieristica del parco di Montevecchia.

1.8. Le zone residenziali: San Marco

1.8.1. Un quartiere in crescita

Il quartiere meridionale del Comune si estende dall'ambito della cooperativa San Marco sino a ricomprendere gli insediamenti in corso di realizzazione presso il confine con Osnago.

Si tratta di insediamenti abbastanza omogenei, a media densità, formata prevalentemente da palazzine e case a schiera, che nel loro insieme definiscono un ambito ben identificabile, gravante sulla via degli Alpini.

La qualità degli spazi pubblici urbani è in generale abbastanza buona e non si rilevano particolari segnalazioni relative al traffico veicolare. Permangono peraltro alcune criticità legate ai collegamenti ciclopedonali con il centro (vedi paragrafo 1.6), così come la necessità di assorbire i flussi generati dalle nuove zone residenziali.



I nuovi insediamenti residenziali di via degli Alpini

1.8.2. Intervenire sulle connessioni

Come nell'Oltremolgora, le condizioni attuali non sembrano richiedere interventi di diffuso riassetto della rete viaria a livello locale.

Pertanto, il Piano dovrà limitarsi ad introdurre interventi puntuali di protezione, e più specificamente di risolvere le criticità residue, che caratterizzano gli snodi di connessione con il centro storico, quali:

- l'intersezione tra via Monza e via Resegone, che dovrà essere dotata di adeguati attraversamenti pedonali;
- il semaforo tra via Resegone, via degli Alpini e via S.Ambrogio, per il quale si dovrà valutare la sostituzione con una rotonda compatta, anch'essa dotata delle necessarie protezioni per la mobilità ciclopedonale.

San Marco: PRINCIPALI SEGNALAZIONI

- *Il quartiere è stato oggetto negli ultimi anni di una certa espansione edilizia. Anche se al momento non si registrano criticità viabilistiche di rilievo, è comunque opportuna una verifica dei carichi veicolari indotti dai nuovi insediamenti.*
- *Al pari che nelle altre zone residenziali, l'obiettivo fondamentale è quello della protezione dal traffico di attraversamento.*
- *Vanno inoltre affrontate le problematiche puntuali di attraversamento, esistenti agli innesti delle vie Monza e Resegone.*



Vista aerea del quartiere

1.9. Le zone residenziali: Oltrestatale

1.9.1. Un ambito problematico

Fra tutte le zone residenziali interne al Comune, quelle collocate ad Est della SP342dir. risultano certamente le più problematiche, sotto il profilo non solo delle connessioni con il centro storico, ma anche sotto quello dell'organizzazione interna.

Infatti il tessuto edilizio, a tipologia mista e media densità, consolidato ma non privo di interstizi, risente da un lato della presenza di traffico di attraversamento improprio, che tende ad evitare l'intersezione SP342dir-SP54, e dall'altro di un livello non sempre soddisfacente delle dotazioni di base.

Inoltre, al suo interno si verificano carenze di sosta puntuali, localizzate prevalentemente presso le strutture mediche ed ambulatoriali che si trovano ai margini od all'interno del tessuto.

Molte di queste criticità coinvolgono via Verdi, asse ordinatore del quartiere che rappresenta ancor oggi la direttrice primaria di ingresso/uscita, sia veicolare che pedonale, immediatamente connessa all'intersezione SP342dir - SP54 ed in quanto tale direttamente interessata alle problematiche di immissione ed attraversamento già citate nel paragrafo 1.2.

D'altro canto, il quartiere si caratterizza per la presenza di molte frange urbane irrisolte, allineate prevalentemente verso il confine comunale con Merate, le quali, se contribuiscono a diradarne il fitto tessuto urbano, non forniscono elementi di qualità nella fruizione degli spazi pubblici urbani.

1.9.2. Rivedere l'assetto complessivo dell'area

Quali che siano le cause delle problematiche citate, il Piano del Traffico rappresenta un'occasione importante per identificarle nel dettaglio e metterle in relazione tra loro, con lo scopo di avviare un percorso finalizzato ad un sostanziale miglioramento della fruibilità degli spazi pubblici interni al quartiere.

Tale percorso richiederà una revisione e probabilmente una sostanziale modifica dell'assetto geometrico e funzionale della rete, che dovrà essere orientato da un lato verso una maggiore protezione della mobilità ciclopedonale e dall'altro su una razionalizzazione degli itinerari di accesso e stationamento veicolare.

Tali attività potranno investire in primo luogo via Verdi, ma dovranno opportunamente estendersi all'insieme delle strade interne al quartiere, ivi quelle che, interessando la frangia non edificata, assicurano le connessioni locali con i vicini quartieri di Merate.

La definizione delle strategie di intervento interne al quartiere, anche se non consentirà di ovviare totalmente alle problematiche di permeabilità del nodo viario principale, da affrontarsi sul tavolo tecnico aperto con la Provincia, risulterà comunque preziosa per definire gli obiettivi ed i vincoli d'azione da far valere in quella sede.



via Pensiero



Vista aerea del quartiere

Oltrestatale: PRINCIPALI SEGNALAZIONI

- La realizzazione delle nuove rotonde all'intersezione SP342dir-SP54 potrà rendere più difficile l'utilizzo di via Verdi per uscire dal quartiere.
- Diffusi timori riguardano anche, nonostante la prevista realizzazione del sottopassaggio, la sicurezza e fruibilità degli attraversamenti pedonali.
- La viabilità interna al quartiere è interessata da flussi veicolari impropri e, presso gli attrattori principali, da problematiche localizzate di sosta.
- La rete degli itinerari ciclopedonali è frammentata, tanto da rendere pericolosa, in taluni casi, la circolazione pedonale.
- Molte di queste problematiche coinvolgono la via Verdi, utilizzata dal traffico sia motorizzato che non, come asse primario di accesso ed uscita dal quartiere.
- Per affrontare le problematiche citate, è necessario rivedere in modo complessivo l'assetto viario della zona.