



COMUNE DI TREZZANO SUL NAVIGLIO

PROVINCIA DI MILANO

Via IV Novembre, 20090

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

N. 71 del 18/12/2018

ORIGINALE

**OGGETTO: PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (P.G.T.U.) - ESAME
OSSERVAZIONI E APPROVAZIONE DEFINITIVA**

L'anno **duemiladiciotto** addì **diciotto** del mese di **dicembre** alle ore **20:45** convocato per determinazione del Presidente a mezzo di avvisi scritti consegnati dal Messo Comunale si è riunito in seduta pubblica il **CONSIGLIO COMUNALE** composta dai Signori:

BOTTERO FABIO	SINDACO	Presente
ALBINI CLAUDIO	PRESIDENTE DEL CONSIGLIO	Presente
NAPPO FRANCESCO	CONSIGLIERE	Presente
PARTEGIANI BARBARA	CONSIGLIERE	Presente
FEMIA ADRIANA GRAZIELLA	CONSIGLIERE	Presente
ARMINIO CONSOLINO	CONSIGLIERE	Presente
BOCCIA ATTILIO	CONSIGLIERE	Presente
RUSSO NICOLA	CONSIGLIERE	Presente
SESSA VINCENZO	CONSIGLIERE	Presente
RENNA GIUSEPPINA	CONSIGLIERE	Assente
SCURATI SARA MARIA	CONSIGLIERE	Assente
CRIMI FABIO	CONSIGLIERE	Assente
LARDALORO LAURA	CONSIGLIERE	Assente
RUSSOMANNO GIUSEPPE	CONSIGLIERE	Presente
GHILARDI GIORGIO	CONSIGLIERE	Presente
GERVASONI GUIDO	CONSIGLIERE	Presente
CROSTI CHIARA	CONSIGLIERE	Presente

Presenti n. 13

Assenti n. 4

Assiste il SEGRETARIO COMUNALE FOLLI ALBERTO .

Si dà atto che risultano presenti gli Assessori: Spendio Domenico, Damiani Leo, Volpe Sandra.

Essendo legale il numero degli intervenuti il Signor Albinì Claudio assume la Presidenza del Consiglio Comunale ed invita alla trattazione dell'oggetto sopra indicato.

Si dà atto che nessuno dei Consiglieri presenti ha dichiarato la propria incompatibilità con l'oggetto della presente deliberazione, ai sensi dell'art. 78 comma 2 del D.Lgs. 267 del 18.8.2000 sull'oggetto all'ordine del giorno.

Alle ore 21:28 il Presidente del Consiglio sospende la seduta per un breve conferenza dei Capigruppo.

Alle ore 21:36 il Consiglio riprende.

Il Presidente del Consiglio invita il Sindaco ad illustrare l'argomento posto all'ordine del giorno.

Prende la parola il Sindaco (come da verbale trascritto e allegato alla presente deliberazione).

Al tavolo consiliare è presente il Responsabile dell'Area Sviluppo del Territorio – Dott.. Giorgio Lazzaro.

Seguono gli interventi dei Consiglieri: Russomanno, Ghilardi, Gervasoni, Nappo, Russo, Crosti e del Sindaco (come da verbale trascritto e allegato alla presente deliberazione).

Il Presidente procede alla lettura e alla votazione delle singole osservazioni presentate (come da verbale trascritto e allegato alla presente deliberazione).

Alla fine della votazione sulle osservazioni, ore 00:35, seguono gli interventi del Sindaco e dei Consiglieri: Gervasoni, Russomanno, Russo, Ghilardi, Crosti, Nappo (come da verbale trascritto e allegato alla presente deliberazione), i quali esprimono anche dichiarazione di voto:

Consigliere Russomanno = astensione

Consigliere Ghilardi = contrario

Consigliere Crosti = astensione

Consigliere Nappo = favorevole

Consigliere Gervasoni = favorevole

Il Presidente dà lettura del deliberato.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Visto lo Statuto comunale vigente;

Visto il Regolamento comunale di Organizzazione;

Visto il Regolamento comunale di Contabilità;

Vista la delibera di C.C. n. 15 del 26/02/2018 con la quale è stato approvato il Bilancio di Previsione 2018/2020;

Vista la delibera di G.C. n. 55 del 02/03/2018 avente ad oggetto: "Approvazione piano esecutivo di gestione (peg) per il triennio 2018/2020";

Vista la delibera di C.C. n. 31 del 17/07/2018 avente ad oggetto: " Esercizio Finanziario 2018: Assestamento generale del bilancio - Salvaguardia degli equilibri di bilancio e ricognizione sullo stato di attuazione dei programmi - artt. 175 e 193 del d.lgs. 267/2000";

Premesso che:

- l'art. 36 del D.Lgs 30 aprile 1992 n. 285 obbliga i Comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti ovvero i Comuni con popolazione residente inferiore a 30.000 abitanti i quali registrano, in particolari periodi dell'anno, un'affluenza turistica o siano interessati da rilevanti problemi di circolazione stradale, alla redazione del Piano Urbano del Traffico (P.U.T.);

- con Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici del 26 settembre 1994, pubblicato in data 10 ottobre 1994 sulla Gazzetta Ufficiale, serie generale n. 237, il Comune di Trezzano sul Naviglio è stato inserito nell'elenco dei Comuni con popolazione inferiore a 30.000 abitanti tenuti ad adottare i Piani Urbani del Traffico;
- le “Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico” emesse dal Ministero dei Lavori Pubblici il 12 aprile 1995, pubblicate in data 24 giugno 1995 sulla Gazzetta Ufficiale, serie generale n. 146 – Supplemento Ordinario n. 77, definiscono il Piano Urbano del Traffico come strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico ed il contenimento dei consumi energetici, nel rispetto dei valori ambientali;

Richiamata integralmente la deliberazione del Commissario Straordinario (assunti i poteri della Giunta Comunale) n. 18 del 26 febbraio 2014, completa di tutti gli allegati (elaborati testuali e cartografici), con la quale è stato adottato il Piano Generale del Traffico Urbano;

Dato atto che:

- successivamente all'adozione, il Piano Generale del Traffico Urbano è stato pubblicato per 30 giorni consecutivi;
- entro i termini previsti sono pervenute n. 19 osservazioni, mentre fuori termine ne sono pervenute ulteriori 30, per un totale complessivo di n. 49 osservazioni al Piano;
- con Deliberazione di Giunta Comunale n. 113 del 14 maggio 2015 sono stati riaperti per ulteriori 30 giorni i termini per la presentazione delle osservazioni;
- entro il nuovo termine del 24/06/2015 sono pervenute n. 3 osservazione al Piano;
- fuori dal nuovo termine di presentazione sono pervenute 2 osservazioni al Piano

Rilevato che successivamente all'adozione del P.G.T.U. è stata definitivamente approvata la Variante n. 1 del vigente P.G.T., approvata dal Consiglio comunale con Delibera n. 44 del 10/10/2017, divenuta vigente il 03/01/2018, a seguito di pubblicazione sul B.U.R.L. Serie avvisi e concorsi;

Dato atto che la proposta di deduzione alle osservazioni elaborata dall'Ufficio Tecnico Comunale è stata sottoposta all'esame della Commissione Territorio in data 18 giugno 2018 e in data 26 novembre 2018;

Visto l'allegato documento redatto dall'Ufficio Tecnico Comunale avente ad oggetto: “*Piano Generale del Traffico Urbano - Deduzioni alle osservazioni*” nel quale sono state tecnicamente dedotte tutte le osservazioni al Piano e recepiti i rilievi emersi dalla Commissione Territorio;

Visti i documenti trasmessi in data 29/09/2017 (ns prot. 22033) dal Centro Studi PIM che costituiscono aggiornamento al Piano Generale del Traffico Urbano a seguito delle osservazioni e dei rilievi della Commissione Territorio, allegati alla presente deliberazione;

Ritenuto di dover procedere all'esame delle osservazioni pervenute ponendole in votazione singolarmente secondo i contenuti in essi affrontati:

OSSERVAZIONE N. 1

Data: 13/12/2013

Prot. generale: 25746

Osservante: Ca' Solare s.r.l.; Soc. Mauro s.r.l.

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede di prevedere la realizzazione di un parcheggio per autoveicoli dismettendo una parte del Parco Pertini, a ridosso con la strada per Zibido, e la sistemazione pedonale della banchina est della stessa.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

L'osservazione è stata protocollata prima della data di adozione del Piano, pertanto non è ricevibile. L'Osservante ha ripresentato il documento nei termini previsti (cfr. Osservazione n. 7 del 07/03/2014) e come tale è stato dedotto.

Per le motivazione sopra esposte si propone di non accogliere l'osservazione.

Con n. 13 voti favorevoli, espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **non accogliere** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.1.

OSSERVAZIONE N. 2

Data: 28/02/2014

Prot. generale: 4425

Osservante: Comitato di Quartiere "Centro Storico"

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante esprime un elenco di "Considerazioni tecniche" e "Considerazioni socio-politiche" relativamente al Progetto Expo, riguardante un intervento presso il Ponte Gobbo, oggetto di gara indetta dal Consorzio Bonifica Est Ticino Villoresi.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

L'Osservazione interessa i contenuti tecnici del progetto di un'opera pubblica di compensazione legata al progetto Expo 2015. Alla data attuale l'opera risulta essere già stata realizzata come da progetto e successiva variante. L'osservazione non è quindi attinente al progetto di P.G.T.U. e alle sue specifiche finalità.

Per le motivazione sopra esposte si propone di non accogliere l'osservazione.

Con n. 9 voti favorevoli (maggioranza), n. 1 contrari (Gervasoni), n. 3 astenuti (Russomanno, Ghilardi, Crosti), espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **non accogliere** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.2.

OSSERVAZIONE N. 3

Data: 04/03/2014

Prot. generale: 4857

Osservante: Amministrazione Immobili Colombo dott.ssa Silvia e Rag. Antonio

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante diffida l'Amministrazione Comunale a procedere con lavori che potrebbero modificare, anche in forma minimale, quanto previsto dalla convenzione stipulata con il condominio S. Angelo – S. Antonio nel giugno 2008, con particolare riferimento agli interventi previsti sul Ponte Gobbo (cfr. Osservazione n. 2)

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

L'Osservazione interessa un'opera pubblica di compensazione legata al progetto Expo 2015 e fa riferimento anche ad una convenzione urbanistica, quindi non attinente con il PGU. Inoltre alla data attuale l'opera risulta essere già stata realizzata come da progetto (e successiva variante).

Per le motivazione sopra esposte si propone di non accogliere l'osservazione.

Con n. 11 voti favorevoli (maggioranza + Gervasoni, Crosti), n. 2 astenuti (Russomanno, Ghilardi, espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **non accogliere** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.3.

OSSERVAZIONE N. 4

Data: 05/03/2014

Prot. generale: 4927

Osservante: Guido Gervasoni

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede di invertire il senso unico di via Giusti rispetto a quanto previsto nella Tavola 10 "Interventi previsti / proposti" (nell'osservazione è indicata la Tav. 1 "Schema di circolazione") poiché, in caso di attuazione della previsione di Piano, il traffico proveniente da via Manzoni / piazza S. Lorenzo sarebbe convogliato in un tratto di strada che viene chiuso due volte al giorno, durante gli orari di entrata/uscita dalla scuola.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

Al fine di garantire la sicurezza degli alunni frequentanti il polo scolastico di via Verdi, si ritiene prioritario mantenere la chiusura del tratto stradale di via Manzoni. Tale scelta comporta la necessità di mantenere l'accessibilità dei residenti della via Giusti con l'attuale disciplina del traffico.

Per le motivazione sopra esposte si propone di accogliere l'osservazione.

Con n. 13 voti favorevoli, espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **accogliere** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.4.

OSSERVAZIONE N. 5

Data: 05/03/2014

Prot. generale: 4928

Osservante: Guido Gervasoni

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede di meglio definire se l'indicazione di senso unico per il tratto di via Malibran tra i civici n. 1 e n. 7 – indicato graficamente con una freccia di colore verde in senso contrario rispetto alla situazione esistente – sia una proposta progettuale (e conseguentemente il segno grafico dovrebbe essere di colore rosso) o una conferma della situazione esistente, e in tal caso si tratterebbe di un errore materiale presente nella Tav. 1 "Schema di circolazione" e nella Tav. 10 "Interventi previsti / proposti".

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

L'indicazione di senso unico di marcia in direzione Nord-Ovest per il tratto di via Malibran è un mero errore materiale pertanto le frecce saranno mantenute di colore verde ma con direzione opposta a quella del documento adottato (tav 1 e 10).

Per le motivazione sopra esposte si propone di accogliere l'osservazione.

Con n. 13 voti favorevoli, espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **accogliere** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.5.

OSSERVAZIONE N. 6

Data: 05/03/2014

Prot. generale: 4930

Osservante: Guido Gervasoni

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede di modificare la previsione di sensi unici lungo la via Verdi, previsti tutti in direzione est-ovest tranne che nel tratto antistante l'asilo, rendendo tutta la via percorribile in un'unica direzione di marcia.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

Il sistema di sensi unici oggetto di osservazione ha lo scopo di rendere meno agevole l'attraversamento del quartiere Zingone, dirottando il traffico veicolare lungo gli assi viari esterni al comparto, creando un anello di "strade urbane locali interzonali" che delimitano le isole ambientali del "Centro – San Lorenzo" e di "Zingone".

La creazione di isole ambientali, destinate principalmente alla mobilità dolce, è finalizzata al recupero della vivibilità degli spazi urbani; lo schema di circolazione proposto è studiato al fine di disincentivare i traffici di attraversamento con l'obiettivo di ridurre l'incidentalità e di incentivare la mobilità non motorizzata.

Allo stesso tempo però si rileva un'effettiva difficoltà ad accedere al polo di servizi pubblici di via Malibran (scuola materna, asilo nido, centro diurno disabili). Per tale ragione si ritiene opportuno modificare almeno in parte il sistema dei sensi unici previsto dal Piano, confermando la situazione esistente per la via Verdi nel tratto compreso tra le vie Brunelleschi e Gramsci, e di introdurre un senso unico di marcia in direzione Ovest per le vie Verdi e Patti nel tratto compreso tra le vie Carducci e Schipa.

Per le motivazioni sopra esposte si propone di accogliere parzialmente l'osservazione.

Con n. 11 voti favorevoli (maggioranza + Gervasoni, Crosti), n. 2 astenuti (Russomanno, Ghilardi), espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **accogliere parzialmente** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.6.

OSSERVAZIONE N. 7

Data: 07/03/2014

Prot. generale: 5185

Osservante: Ca' Solare s.r.l.; Soc. Mauro s.r.l.

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante ripropone pressoché testualmente quanto già richiesto con l'osservazione n. 1 del 13/12/2013, prot. gen. 25746.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

Per quanto riguarda la prima parte dell'osservazione, si deduce che la realizzazione di nuove aree per la sosta non è oggetto del Piano Generale del Traffico Urbano, che è uno "strumento tecnico-amministrativo di breve periodo [...] e fa riferimento alle infrastrutture esistenti e ai progetti in fase di attuazione" (Ministero dei Lavori Pubblici, "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico", 24 giugno 1995), pertanto tale punto non è pertinente rispetto al Piano.

Per quanto riguarda la sistemazione della banchina stradale lato Est della S.P. 139 Strada per Zibido, la stessa è stata prevista dal piano attuativo “AT.r2 Via Salvini”, attualmente in fase di esecuzione, per l’intero tratto che va dall’intersezione semaforica con la via Salvini fino alla via pedonale a Nord del Parco Pertini, e quindi per uno sviluppo anche maggiore di quanto richiesto con l’osservazione. Per le motivazioni sopra esposte si propone di accogliere parzialmente l’osservazione.

Con n. 11 voti favorevoli (maggioranza + Gervasoni, Crosti), n. 2 astenuti (Russomanno, Ghilardi), espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **accogliere parzialmente** per le summenzionate motivazioni l’osservazione n.7.

OSSERVAZIONE N. 8

Data: 21/03/2014

Prot. generale: 6245

Osservante: Unione dei Comitati di Quartiere – Salviamo Trezzano

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede di rivedere le previsioni relative alla tangenziale esterna, e in particolare:

1. Tratto via Fucini – Corso Europa. Sostituire la previsione di attraversamento della zona industriale con il progetto del 1980 che prevedeva l’aggiramento del comparto industriale di Cusago;
2. Tratto Vecchia Vigevanese – Via Edison. Indicare come prioritario l’intero tratto di tangenziale (che prevede il superamento sia del Naviglio Grande che della linea ferroviaria Milano-Mortara) e non esclusivamente lo scavalco del Naviglio con il collegamento della tangenziale alla via Treves;
3. Tratto Vecchia Vigevanese – Strada per Zibido – Via Copernico. Ripristinare l’originaria previsione di tracciato come indicata graficamente all’interno del PTCP e del PGT, in sostituzione del tracciato maggiormente aderente al centro abitato

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

Si premette che la realizzazione della cosiddetta Tangenzialina non è oggetto del Piano Generale del Traffico Urbano, che è uno “strumento tecnico-amministrativo di breve periodo [...] e fa riferimento alle infrastrutture esistenti e ai progetti in fase di attuazione” (Ministero dei Lavori Pubblici, “Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urani del traffico”, 24 giugno 1995), pertanto – sebbene il piano richiami uno studio di fattibilità per la realizzazione della nuova tangenziale, risalente al 2006 e commissionato dal Comune di Corsico nell’ambito del progetto di ampliamento di Ikea – le osservazioni inerenti tale opera non sono pertinenti rispetto al Piano, salvo per i nodi specifici indicati come “Interventi proposti nel breve periodo”.

Inoltre una parte corposa dell’osservazione fa riferimento al tracciato della cosiddetta Tangenzialina così come riportato all’interno del Documento di Piano del P.G.T., e pertanto anche tali osservazioni risultano essere non pertinenti con il presente P.G.T.U.

Tutto ciò premesso, rispetto ai singoli punti costituenti l’osservazione si deduce:

1. osservazione non pertinente con il Piano, in quanto riferita allo Studio di Fattibilità ed al P.G.T., ed in parte riguardante opere insistenti sul territorio di un altro Comune;
2. osservazione accoglibile in quanto riferita a una temporizzazione di un’opera (che supererebbe le barriere costituite dalla linea ferroviaria e dal Naviglio Grande) che nel suo complesso risulta omogenea e unitaria.

3. osservazione non pertinente con il Piano, in quanto riferita a previsioni del vigente P.T.C.P., allo Studio di Fattibilità, successivamente recepite nel P.G.T. e attualmente nella Relazione del Documento di Piano della Variante 1.

Per le motivazione sopra esposte si propone non accogliere i punti n 1 e 3 e di accogliere il punto n. 2 e nel complesso accogliere parzialmente l'osservazione.

Con n. 9 voti favorevoli (maggioranza), n. 2 contrari (Gervasoni, Russomanno), n. 2 astenuti (Ghilardi, Crosti), espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **non accogliere** i punti n 1 e 3 e di accogliere il punto n. 2 e nel complesso **accogliere parzialmente** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.8.

OSSERVAZIONE N. 9

Data: 28/03/2014

Prot. generale: 6970

Osservante: Dott. Giuseppe Luigi Morandi

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede:

1. di eliminare l'indicazione dell'Alzaia Naviglio Grande come percorso ciclabile esistente, in conformità alla disciplina dell'ente gestore della strada, il Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi;
2. di prevedere una soluzione alternativa alla mobilità dei residenti nella Cascina Venezia, facilitando la regolamentazione all'uso di un percorso già esistente lungo il sedime della linea ferroviaria Milano-Mortara, di proprietà di Reti Ferroviarie Italiane.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

1. il Piano individua l'Alzaia Naviglio Grande appunto come "percorso ciclabile" ma non come "pista ciclabile", poiché l'infrastruttura è priva delle caratteristiche tecniche stabilite dal D.M. 557/99 ed è affidata al Consorzio Est Ticino Villoresi per la gestione, la manutenzione e l'esercizio delle attività e delle funzioni di polizia idraulica. Lungo tale asse il transito ciclopeditone è tollerato solo a rischio del passante, e tale possibilità è correttamente indicata dalla segnaletica verticale apposta in corrispondenza dell'accesso all'Alzaia. Ciò premesso, è innegabile che l'Alzaia costituisca un tassello di un percorso ciclopeditone riconosciuto e riconoscibile, costituito dall'asta del Naviglio Grande, e connesso con altri itinerari sia locali che di lunga percorrenza, e come tale viene identificato dal Piano.
2. La richiesta non è adeguatamente supportata al fine di poterla valutare e risolvere nell'ambito del piano. L'esigenza potrà comunque essere oggetto di specifico interessamento e intervento da parte del Comune con eventuali altri soggetti pubblici e privati;

Per le motivazione sopra esposte si propone di non accogliere l'osservazione.

Con n. 10 voti favorevoli (maggioranza + Gervasoni), n. 2 contrari (Ghilardi, Russomanno), n. 1 astenuti (Crosti), espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **non accogliere** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.9.

OSSERVAZIONE N. 10

Data: 31/03/2014

Prot. generale: 7035

Osservante: Chiodo Luciano

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede:

1. Dare priorità alla realizzazione di un nuovo ponte sul Naviglio, da realizzarsi al confine tra Trezzano sul Naviglio e Gaggiano, per facilitare l'attraversamento nord-sud dell'abitato;
2. Sospendere la previsione di collegamento tra la Vecchia Vigevanese e la S.P. 139 per Zibido;
3. Mettere in sicurezza il transito veicolare nel tratto tra la via Milano e gli svincoli della Tangenziale Ovest Milano, anche attraverso un intervento provvisorio;
4. Mettere in sicurezza il transito veicolare in prossimità degli incroci tra la S.P. 139 per Zibido e le vie Salvini e Carlo Salerno, anche attraverso un intervento provvisorio;
5. Riqualificare la S.P. 59 Vecchia Vigevanese nel tratto urbano compreso tra l'ingresso del Quartiere TR4, la S.P. 139 per Zibido e Via Roma, attraverso l'eliminazione dei semafori e la realizzazione di rotatorie;
6. Eliminare il semaforo all'intersezione tra Viale Leonardo da Vinci e Via Cellini, realizzando una nuova rotatoria e una nuova viabilità di collegamento con la Tangenziale Ovest Milano in grado di favorire lo spostamento del traffico di Viale Leonardo da Vinci sulle vie laterali;
7. Realizzare una nuova viabilità tra il centro abitato e la cava;
8. Realizzare un marciapiede lungo la S.P. 139 per Zibido tra le vie Circonvallazione e Salvini;
9. Prevedere la riqualificazione e la messa in sicurezza del percorso ciclabile lungo l'Alzaia Naviglio Grande in prossimità di Largo Risorgimento (cfr. progetto allegato).

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

1. La previsione di un nuovo ponte sul Naviglio è inserita tra gli interventi proposti nel breve periodo, quindi il Piano considera tale scavalco come il tassello prioritario del nuovo sistema di mobilità;
2. Il Piano prevede, nel breve periodo, una riqualificazione delle sedi stradali esistenti (mediante la realizzazione di rotatorie e modifiche puntuali dei sensi di marcia) al fine di migliorare il collegamento tra la S.P. 59 Vecchia Vigevanese e la S.P. 139 Strada per Zibido. Tali interventi non comportano impatti significativi sulle aree ricomprese all'interno del Parco Agricolo Sud Milano né generano frazionamenti e frammentazione di aree agricole;
3. Il P.G.T.U. individua un sistema di nuovi svincoli di connessione con la Tangenziale ovest frutto di una progettualità promossa dalla ex Provincia di Milano e che il P.G.T.U. recepisce così come il vigente P.G.T (Variante n. 1).
4. Il P.G.T.U. individua una rotatoria che dovrebbe sostituire il sistema semaforico realizzato dopo l'adozione del PGTU. Tale previsione è presente anche nel vigente P.G.T (Variante n. 1).
5. Il Piano prevede, nel breve periodo, una riqualificazione delle sedi stradali esistenti (mediante la realizzazione di rotatorie e modifiche puntuali dei sensi di marcia) al fine di migliorare il tratto stradale compreso tra la S.P. 59 Vecchia Vigevanese, la S.P. 139 Strada per Zibido e via Roma; tali interventi prevedono il mantenimento delle intersezioni semaforizzate nei punti (es. incrocio tra via Roma e via Circonvallazione) nei quali non risulta possibile realizzare rotatorie di dimensioni adeguate;
6. Il P.G.T.U. individua come un problema da affrontare in sede di pianificazione urbanistica attuativa la razionalizzazione della connessione tra la ex S.S. 494, la Tangenziale ovest e il tessuto urbanistico circostante frutto di una progettualità specifica. Trattandosi di opera di lungo e medio periodo non è stata approfondita all'interno del P.G.T.U. che per sua natura deve trattare gli interventi di breve periodo.

7. Il punto non propone argomentazioni tali da poter apportare modifiche ai documenti del P.G.T.U.
8. La sistemazione della banchina stradale lato Est della S.P. 139 Strada per Zibido è stata prevista dal piano attuativo “AT.r2 Via Salvini”, attualmente in fase di esecuzione, per l’intero tratto che va dall’intersezione semaforica con la via Salvini fino alla via pedonale a Nord del Parco Pertini. Il piano attuativo prevede anche il completamento della pista ciclabile che dal quartiere TR5 conduce all’attraversamento della S.P. 139 Strada per Zibido al fine di accedere al Centro Sportivo Facchetti;
9. La riqualificazione e la messa in sicurezza del percorso ciclabile tra l’Alzaia Naviglio Grande e Largo Risorgimento è avvenuta attraverso l’esecuzione di un’opera pubblica di compensazione legata al progetto Expo 2015. Alla data attuale l’opera risulta essere già stata realizzata come da progetto (e successiva variante), e risponde ai suggerimenti progettuali allegati alla presente osservazione.

Per le motivazioni sopra esposte si propone di accogliere i punti 1, 2, 3, 4, 6, 8, 9 e di non accogliere i punti 5 e 7, e nel suo complesso di accogliere parzialmente l’osservazione.

Con n. 10 voti favorevoli (maggioranza + Gervasoni), n. 3 astenuti (Russomanno, Ghilardi, Crosti), espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **accogliere** i punti 1, 2, 3, 4, 6, 8, 9 e di **non accogliere** i punti 5 e 7, e nel suo complesso di accogliere parzialmente per le summenzionate motivazioni l’osservazione n.10.

OSSERVAZIONE N. 11

Data: 01/04/2014

Prot. generale: 7121

Osservante: Ileana Bego

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede di prevedere la modifica alla viabilità d'accesso e proveniente dalla Cava, prevedendo la possibilità di accesso alla stessa direttamente dalla via Goldoni e l'adeguamento della strada esistente a Nord della cava stessa, in territorio del Comune di Milano.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

L'area di estrazione oggetto dell'Osservazione è di proprietà privata, conseguentemente l'apertura di nuovi accessi carrai è subordinata a istanza di parte degli operatori privati. Tale istanza peraltro non è pertinente con i contenuti del P.G.T.U.

La via Martirano, per la quale si chiede l'adeguamento della sezione stradale, ricade interamente nel territorio del Comune di Milano, e pertanto tale intervento non è di competenza territoriale di questa Amministrazione. L'amministrazione comunale ha avviato interlocuzione con il Comune di Milano al fine di trovare una soluzione pratica al problema.

Per le motivazioni sopra esposte si propone di non accogliere l’osservazione.

Con n. 9 voti favorevoli (maggioranza), n. 2 contrari (Ghilardi, Russomanno), n. 2 astenuti (Crosti, Gervasoni), espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **non accogliere** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.11.

OSSERVAZIONE N. 12

Data: 01/04/2014

Prot. generale: 7122

Osservante: Angela Mennuni

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede di migliorare la sicurezza stradale di alcune vie del quartiere Zingone mediante interventi puntuali quali l'installazione di dossi (lungo la via Carducci), di un rilevatore di velocità e di nuovi attraversamenti pedonali (lungo la via Cavour), di uno specchio stradale (all'incrocio Verdi-Brunelleschi).

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

Trattasi di suggerimenti di interventi puntuali e di dettaglio che sebbene non riconducibili al livello di pianificazione di P.G.T.U. possono essere recepite e realizzate con interventi di progettazione esecutiva (manutenzione straordinaria) e di provvedimenti di ordinaria disciplina del traffico in base al Codice della Strada.

Per le motivazione sopra esposte si propone di non accogliere l'osservazione.

Con n. 11 voti favorevoli (maggioranza + Gervasoni, Crosti), espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti (Russomanno e Ghilardi non partecipano al voto)

DELIBERA

Di **non accogliere** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.12.

OSSERVAZIONE N. 13

Data: 01/04/2014

Prot. generale: 7123

Osservante: Riccardo Canzi

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede di eliminare la previsione di istituire un senso unico di marcia in via delle Betulle, direzione via Treves, mantenendo l'attuale doppio senso di marcia.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

Il Piano equipara Via delle Betulle alle vie limitrofe (via dei Tigli, via delle Robinie) al fine di creare un anello di circolazione per il disimpegno di via Galimberti. Dato atto che il calibro di tale via è decisamente superiore a quello delle strade limitrofe, il mantenimento del doppio senso di marcia non comporterebbe alcun impedimento alla circolazione, pertanto nulla osta alla conservazione degli attuali sensi di marcia.

Per le motivazione sopra esposte si propone di accogliere l'osservazione.

Con n. 13 voti favorevoli, espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **accogliere** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.13.

OSSERVAZIONE N. 14

Data: 01/04/2014

Prot. generale: 7124

Osservante: Riccardo Canzi

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede di prevedere l'allargamento di via Circonvallazione in corrispondenza dell'intersezione con via Roma al fine di agevolare la svolta a destra, per chi arriva da Milano, in direzione del Ponte Gobbo.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

L'osservazione non tiene conto che il P.G.T.U. si struttura con l'obiettivo di alleggerire l'attuale peso del traffico di attraversamento, che ora grava su via Roma e sul Ponte Gobbo, per realizzare una Zona 30 a precedenza pedonale sulle sponde del Naviglio mediante la realizzazione di un nuovo ponte di scavalco del Naviglio Grande.

L'osservazione proposta prevede invece una mitigazione degli effetti degli attuali carichi di traffico sul ponte Gobbo, senza produrre tutti quegli effetti di riqualificazione a favore dell'utenza pedonale previsti dal piano adottato. L'ipotesi proposta potrà tuttavia essere esplorata nell'ambito di una variante del Piano di Recupero "Corte Salterio" come opera integrativa in attesa della realizzazione del nuovo ponte.

Per le motivazioni sopra esposte si propone di accogliere parzialmente l'osservazione.

Con n. 10 voti favorevoli (maggioranza + Crosti), n. 2 contrari (Gervasoni, Russomanno), n. 1 astenuti (Ghilardi), espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **accogliere parzialmente** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.14.

OSSERVAZIONE N. 15

Data: 01/04/2014

Prot. generale: 7125

Osservante: Ileana Bego

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede di eliminare la previsione di direzione di marcia in senso antiorario per l'isolato compreso tra le vie Nenni, Di Vittorio, Concordia. Suggerisce come possibile miglioria alla situazione attuale l'istituzione di un accesso diretto dalla rotatoria di via Concordia al parcheggio della scuola e contestualmente l'apertura di un'uscita dal plesso scolastico direttamente su via Nenni.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

Attualmente l'isolato oggetto di osservazione viene percorso in senso orario e tale soluzione non ha fatto emergere particolari criticità, di conseguenza nulla osta al mantenere la situazione esistente.

Non è invece possibile realizzare un accesso diretto dalla rotatoria di via Concordia al parcheggio della scuola poiché la nuova viabilità andrebbe ad interferire con il percorso pedonale di uscita dal plesso scolastico, andando a peggiorare le condizioni di sicurezza per gli alunni e gli adulti frequentanti l'Istituto Franceschi. Non è altresì realizzabile una nuova uscita diretta su via Nenni a causa del dislivello esistente tra la sede stradale ed i percorsi interni alla scuola, delle pendenze della scarpata e dell'esiguità di spazio (attualmente destinato a verde scolastico).

Per le motivazioni sopra esposte si propone di accogliere parzialmente l'osservazione.

Con n. 11 voti favorevoli (maggioranza + Gervasoni, Crosti), n. 2 astenuti (Russomanno, Ghilardi), espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **accogliere parzialmente** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.15.

OSSERVAZIONE N. 16

Data: 01/04/2014

Prot. generale: 7126

Osservante: Ileana Bego

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante, in merito alla cosiddetta "Tangenzialina", esprime delle considerazioni in merito alla mancanza di chiare fonti di finanziamento dell'opera ed al rischio che la nuova infrastruttura comporti un aumento dei carichi di traffico. Inoltre chiede:

1. Di limitare il dimensionamento delle rotatorie di svincolo dell'opera;
2. Di ristrutturare le arterie di traffico coinvolte nei trasporti da e per le maggiori imprese site nel territorio;
3. Di valutare la realizzazione di infrastrutture "più leggere e meno impattanti", separando i flussi di traffico nei sensi Nord e Sud;
4. Si osteggia l'apertura di un collegamento tra via Veneto e via Circonvallazione (ipotesi B);
5. Di presentare soluzioni alternative per il traffico veicolare lungo la via Roma.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

L'osservazione subordina l'efficacia del piano alla realizzazione delle previsioni principali e più qualificanti il P.G.T.U. manifestando però un forte scetticismo circa la sostenibilità attuativa sotto il profilo finanziario del piano. Non risultano però opposizioni specifiche al contenuto dello stesso ma invita a individuare e studiare possibili alternative. Posto che lo strumento del P.G.T.U. deve pervenire a contenuti tecnici chiari e definibili, l'osservazione non individua né argomenta gli elementi su cui poter operare modifiche agli elaborati tecnici.

Per le motivazioni sopra esposte si propone di non accogliere l'osservazione.

Con n. 10 voti favorevoli (maggioranza + Russomanno), n. 3 astenuti (Gervasoni, Ghilardi, Crosti), espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **non accogliere** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.16.

OSSERVAZIONE N. 17

Data: 01/04/2014

Prot. generale: 7127

Osservante: Ileana Bego

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante, in merito al trasporto pubblico su gomma, chiede:

1. Di aggiornare la tabella del T.P.L. indicando i viaggi in orario mattutino e pomeridiano della linea 327, con capolinea in via B. Croce;
2. Di estendere le corse del TPL fino alle ore 20.30 e di prevedere nei fine settimana almeno due corse notturne;
3. Di istituire una corsa "circolare" - che unisca i principali poli di servizi della città (via Boito, via IV Novembre, piazza San Lorenzo, biblioteche comunali, supermercati e mercati) in sostituzione completa degli attuali percorsi, o prevedendola con frequenza minima oraria;
4. Di istituire un abbonamento riservato ai residenti a Trezzano sul Naviglio, valido sia per le linee gestite da SCAI sia per quelle gestite da ATM, mediante convenzionamento con le rispettive società, e che preveda tariffe agevolate in funzione del reddito

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

Le proposte presentate con l'osservazione, pur se mosse dall'intento di agevolare l'uso dei mezzi di trasporto pubblico rispetto a quelli privati, non attengono ai contenuti tipici e specifici del P.G.T.U. bensì alla disciplina dei servizi di trasporto pubblico locale che sono regolati da altri strumenti.

Per le motivazione sopra esposte si propone di non accogliere l'osservazione.

Con n. 12 voti favorevoli (maggioranza + Crosti, Gervasoni, Ghilardi), n. 1 astenuti (Russomanno), espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **non accogliere** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.17.

OSSERVAZIONE N. 18

Data: 01/04/2014

Prot. generale: 7128

Osservante: Ileana Bego

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede di modificare le modalità di attuazione delle isole ambientali eliminando l'ipotesi di condivisione degli spazi tra pedoni e ciclisti in favore della realizzazione di piste ciclabili in sede separata.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

L'osservazione seppur tesa a ridurre il conflitto tra pedone e ciclista propone come soluzione la creazione nelle zone ambientali o nelle Zone 30 una di una corsia specifica per i ciclisti; tale soluzione è in contraddizione con la finalità delle cosiddette "strade calme" dove è invece prevista la coesistenza paritaria tra tutti i mezzi di trasporto.

Per le motivazione sopra esposte si propone di non accogliere l'osservazione.

Con n. 12 voti favorevoli (maggioranza + Russomanno, Gervasoni, Ghilardi), n. 1 astenuti (Crosti), espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **non accogliere** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.18.

OSSERVAZIONE N. 19

Data: 01/04/2014

Prot. generale: 7133

Osservante: Arch. Domenico De Simone

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede di stralciare la proposta progettuale della nuova strada tangenziale, il cui tracciato è aderente al centro abitato – in particolare lungo la via Salvini – ripristinando l'originaria previsione di tracciato come indicata graficamente all'interno del PTCP e del PGT.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

La realizzazione di nuove infrastrutture viarie di scala sovracomunale e metropolitana non è oggetto del P.G.T.U., che è invece uno “strumento tecnico-amministrativo di breve periodo [...] e fa riferimento alle infrastrutture esistenti e ai progetti in fase di attuazione” (Ministero dei Lavori Pubblici, “Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urani del traffico”, 24 giugno 1995), pertanto l'osservazione non è attinente al P.G.T.U.

Per le motivazioni sopra esposte si propone di non accogliere l'osservazione.

Con n. 12 voti favorevoli (maggioranza + Russomanno, Gervasoni, Crosti), n. 1 contrari (Ghilardi), espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **non accogliere** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.19.

OSSERVAZIONE N. 20

Data: 15/10/2014

Prot. generale: 21092

Osservante: Felisatti Elena p.c. Sinistra Ecologia e Libertà, PSI

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservante analizza e confronta le due ipotesi, ipotesi A e ipotesi B, della Tav. B dell'allegato cartografico, relative alla viabilità adiacente al comparto urbanistico denominato TR4 e pare privilegiare però una differente soluzione progettuale, di cui allega planimetria, alternativa all'ipotesi A, ribadendo come prioritaria la necessità di intervenire da parte dell'Amministrazione.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

In sede di approfondimento tra le due ipotesi, il P.G.T.U. e anche il P.G.T. si sono orientati sulla soluzione che prevede di spostare la S.P. n. 139 (ipotesi B) inserendo anche delle previsioni di spesa. Giova rammentare che il P.G.T.U., per espresso dettato normativo, è uno strumento di breve periodo e che quindi non può direttamente influenzare la normale pianificazione urbanistica e programmazione delle opere pubbliche. Erroneamente si assegna a tale strumento che dovrebbe migliorare il traffico senza rilevanti impatti economici una valenza che non ha. Ciò premesso, il fatto stesso che il P.G.T.U. abbia individuato due alternative non esclude che, in fase di progettazione della viabilità trattata, vengano individuati miglioramenti se non addirittura ripensamenti nelle ipotesi di medio e lungo periodo che impattano in maniera sostenibile sull'assetto economico e finanziario dell'ente.

Considerato che la soluzione B è stata nel contempo recepita nel vigente Piano dei Servizi, elaborato 2PS – Strategie per la città pubblica, appare contraddittorio in questa fase poter individuare quale soluzione più idonea quella A, come pure quella alternativa allegata all'osservazione.

Per le motivazioni sopra esposte si propone di non accogliere l'osservazione.

Con n. 10 voti favorevoli (maggioranza + Gervasoni), n. 3 astenuti (Russomanno, Ghilardi, Crosti), espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **non accogliere** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.20.

OSSERVAZIONE N. 21

Data: 15/10/2014

Prot. generale: 21094

Osservante: Felisatti Elena p.c. Sinistra Ecologia e Libertà, PSI

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservante richiede il ripristino della connessione viaria tra viale della Repubblica e la strada Corso Europa, in Comune di Cusago, mediante la rimozione/apertura del cancello carraio ora esistente. Connessione che realizzerebbe un percorso alternativo in zona industriale del traffico pesante che attualmente interessa delle zone residenziali. L'osservante propone all'Amministrazione di aprire un dialogo sul piano istituzionale con il limitrofo Comune di Cusago.

Viene richiesto di inserire la riqualificazione dell'intersezione Maroncelli/Fucini tra le opere prioritarie, anziché di seconda fase, ritenendo la stessa utile al collegamento nord-sud tra la Nuova Vigevanese e la S.P. n. 114.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

L'osservazione non si pone in contrapposizione con il P.G.T.U. bensì a sostegno delle soluzioni di creare una gronda a ovest della città che preveda la connessione con l'ambito produttivo nel Comune di Cusago e la realizzazione della rotatoria tra le vie Maroncelli e Fucini, come prioritarie.

Per le motivazione sopra esposte si propone di accogliere l'osservazione.

Con n. 13 voti favorevoli, espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **accogliere** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.21.

OSSERVAZIONE N. 22

Data: 15/10/2014

Prot. generale: 21096

Osservante: Felisatti Elena p.c. Sinistra Ecologia e Libertà, PSI

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservante condivide la soluzione di alleggerimento della via Circonvallazione utilizzando l'asse Salvini/Castoldi, previa rimozione del senso unico, allargamento di un tratto dell'attuale sede stradale di via Castoldi e riqualificazione delle intersezioni con la S.P. n. 139 e la via Copernico. Richiede che tale intervento sia inserito tra le opere prioritarie.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

L'osservazione non si pone in contrapposizione con il P.G.T.U. bensì a sostegno della soluzione di creare una gronda a sud della città che connetta la S.P. n. 139 e la via Copernico mediante la realizzazione di due rotatorie alle relative estremità e l'allargamento della sede stradale.

Per le motivazione sopra esposte si propone di accogliere l'osservazione.

Con n. 13 voti favorevoli, espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **accogliere** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.22.

OSSERVAZIONE N. 23

Data: 15/10/2014

Prot. generale: 21097

Osservante: Gariboldi Luca p.c. Sinistra Ecologia e Libertà, PSI

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservante promuove la creazione e l'implementazione dei servizi di bike sharing e car sharing nella città di Trezzano al fine di ridurre l'uso dell'automobile e favorire l'intermodalità con il trasporto pubblico. L'osservante suggerisce di collaborare con altri enti territoriali al fine di prevedere l'introduzione di questi servizi senza la necessità di investimenti diretti dal parte del Comune di Trezzano sul Naviglio.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

Nel tempo trascorso tra l'osservazione pervenuta e la conclusione dell'iter amministrativo si deve registrare che vi è stata un'evoluzione positiva a favore del bike sharing che ha visto l'entrata in scena di nuovi soggetti, sia pubblici che privati.

Anche in merito al car sharing lo stesso si è sviluppato come modalità di trasporto e alcuni veicoli di questo servizio sono stati localizzati in aree prossime alla fermata ferroviaria.

Per le motivazione sopra esposte si propone di **accogliere** l'osservazione.

Con n. 13 voti favorevoli, espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **accogliere** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.23.

OSSERVAZIONI DALLA N. 24 ALLA N. 41

Data: 15/10/2014 (5bis, 6bis, 7bis) – 21/10/2014 (dalla 8bis alla 22bis)

Prot. Generale: 21098 – 21099 – 21100 – 21471 – 21473 – 21476 – 21477 – 21479 – 21480 – 21481 – 21482 – 21483 – 21484 – 21485 – 21486 – 21488 – 21489 – 21490

Osservante: Felisatti Elena, Casile Francesco, Salvioli Vinicio, Moises Maria Elisa, Astolfi Giorgio, Rella Pasquale, Bucciardi Luciana, Tiana Luciano, Bonelli Marco, Adami Carlo Alberto, Besana Athos, Falcher Ezio, Novati Giorgio, Cardone Michele, Foschi Mirella, Yeh Kuang Ti, Khan Umberto, De Pasquale Silvia Angela

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

Gli osservanti chiedono che la via Mantegna sia esclusa dalla proposta di introdurre un senso unico di marcia in direzione da nord a sud, ossia dalla via Morona alla via Malibran, mantenendo il doppio senso di circolazione. Gli osservanti fanno altresì notare che è stato recentemente adottato un senso unico in direzione opposta da sud a nord.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

La previsione di senso unico, indicata nel progetto di P.G.T.U., ha la finalità di generare dei flussi ordinati di traffico in relazione al calibro stradale e ai flussi di traffico. Va comunque detto che lo strumento non ha valenza autoritativa. Nel caso questa soluzione non sortisse i benefici auspicati si potrebbe in ogni caso ritornare alla viabilità originaria, come richiesto dagli osservanti. Detti cambiamenti non necessiterebbero comunque una variante al P.G.T.U. posto che lo stesso va comunque attuato con specifici provvedimenti motivati (Ordinanze del traffico).

Per le motivazione sopra esposte si propone di accogliere l'osservazione.

Con n. 13 voti favorevoli, espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **accogliere** per le summenzionate motivazioni le osservazioni dalla n.24 alla n.41.

OSSERVAZIONE N. 42

Data: 24/11/2014

Prot. Generale: 23710

Osservante: Camisani Oliviero p.c. Verdi per Trezzano

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservante chiede la realizzazione di un marciapiede sulla ex S.P. n. 139, nel tratto compreso tra la vecchia Vigevanese e lo svincolo con la via Salvini, al fine di tutelare i pedoni e riqualificare questo tratto di viabilità a suo giudizio mal curato (erbacce e tabelloni pubblicitari).

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

Premesso che il Piano, nel tratto oggetto dell'osservazione, ipotizzerebbe, non solo la realizzazione di un tratto ciclo-pedonale protetto, ma l'eliminazione della sede stradale (con il trasferimento della S.P. n. 139 a ovest del comparto TR4). Ovviamente si tratta di soluzioni di lungo o lunghissimo periodo, nel contempo l'Amministrazione, nell'ambito del Piano Attutivato Atr2 (TR5), in fase di realizzazione, ha previsto una riqualificazione che include sia la nuova rotatoria all'intersezione tra la via Salvini e la S.P. n. 139 ma soprattutto la pista ciclo-pedonale proposta dall'osservante che dovrà essere realizzata a breve dall'operatore privato.

Per le motivazione sopra esposte si propone di accogliere l'osservazione.

Con n. 9 voti favorevoli (Boccia, Femia, Nappo, Partegiani, Arminio, Bottero, Albini, Gervasoni, Crosti), n. 4 astenuti (Russomanno, Ghilardi, Sessa, Russo), espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **accogliere** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.42.

OSSERVAZIONE N. 43

Data: 24/11/2014

Prot. Generale: 23711

Osservante: Camisani Oliviero p.c. Verdi per Trezzano

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservante condivide la previsione di realizzare una rotatoria tra la S.P. n. 139 e la via Salvini come previsto dalla proposta di P.G.T.U., richiedendo di eseguirla in via anticipata mediante manufatti prefabbricati.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

Il P.G.T.U. già prevede la realizzazione della rotatoria all'intersezione tra la via Salvini e la S.P. n. 139. Nella convenzione urbanistica dell'ambito del Piano Attutivato Atr2 (TR5), in fase di realizzazione, è stato posto in capo all'operatore l'immediata realizzazione della suddetta rotatoria insieme alla pista ciclo-pedonale per la messa in sicurezza dei pedoni fino alla via Circonvallazione.

Per le motivazioni sopra esposte si propone di accogliere l'osservazione.

Con n. 11 voti favorevoli (maggioranza + Gervasoni, Crosti), n. 2 astenuti (Russomanno, Ghilardi), espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **accogliere** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.43.

OSSERVAZIONE N. 44

Data: 24/11/2014

Prot. Generale: 23712

Osservante: Camisani Oliviero p.c. Verdi per Trezzano

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservante chiede l'inserimento di un senso unico per i soli mezzi pesanti, in direzione da nord a sud, sulla via Copernico, dalla via Cairoli al confine con il Comune di Buccinasco, al fine di dissuadere il traffico dei mezzi pesanti provenienti dal Comune di Buccinasco e di preservare il manto stradale.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

La soluzione prospettata, proponendo di impedire la viabilità dei mezzi pesanti tra Buccinasco e Trezzano, provocherebbe come effetto collaterale un sovraccarico delle vie Castoldi, S. Cristoforo e Cairoli, sulle quali sarebbe deviato il traffico pesante generato dalle Aziende locali. La soluzione, seppur suggestiva, tende a trasferire il problema posto che la via Copernico ha una finalità strategica per il tessuto produttivo di entrambe le città e che è sussidiaria alla tangenziale. La stessa rimarrebbe l'unico modo per consentire gli spostamenti di beni e semilavorati tra le due città, senza un concreto beneficio in termini di flussi di traffico.

Per le motivazioni sopra esposte si propone di non accogliere l'osservazione.

Con n. 13 voti favorevoli, espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **non accogliere** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.44.

OSSERVAZIONE N. 45

Data: 24/11/2014

Prot. Generale: 23713

Osservante: Camisani Oliviero p.c. Verdi per Trezzano

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservante chiede di vietare al traffico pesante il tratto della via S. Cristoforo, tra via Circonvallazione e via Cairoli, in entrambi i sensi di marcia, obbligando alla svolta su via Cairoli dei mezzi pesanti provenienti dalla via S. Cristoforo. L'osservante chiede altresì di ridurre la carreggiata del tratto escluso ai mezzi pesanti, posizionando i parcheggi a lisca di pesce.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

La soluzione proposta nell'osservazione, ovvero di trasformare in una “strada calma” il tratto di via S. Cristoforo e via Cairoli, è indubbiamente meritevole e l'Amministrazione ha già assunto una specifica disciplina del traffico per i mezzi pesanti. La soluzione di viabilità alternativa appare invece impraticabile se prima non si attua la riqualificazione del nodo di connessione tra la vecchia Vigevanese e la Tangenziale, con il sistema di rotatorie previsto nel P.G.T.U.

Per le motivazioni sopra esposte si propone di accogliere parzialmente l'osservazione.

Con n. 11 voti favorevoli (maggioranza + Gervasoni, Crosti), n. 2 astenuti (Russomanno, Ghilardi), espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **accogliere parzialmente** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.45.

OSSERVAZIONE N. 46

Data: 24/11/2014

Prot. Generale: 23714

Osservante: Camisani Oliviero p.c. Verdi per Trezzano

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservante chiede di prevedere una rotatoria di adeguate dimensioni nell'innesto tra la via S. Cristoforo e la via Circonvallazione al fine di ridurre la velocità di percorrenza dei veicoli sulla via Circonvallazione e più sicuro l'ingresso in via S. Cristoforo.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

La proposta di realizzazione una rotatoria sulla via Circonvallazione, oltre alle difficoltà tecniche derivanti dagli spazi effettivamente utilizzabili, non appare una soluzione coerente con l'impianto complessivo del P.G.T.U. che è teso ad alleggerire nel suo complesso la viabilità sulla vecchia Vigevanese con la realizzazione di un sistema di gronda alternativa ad essa che dovrebbe mitigare gli attuali effetti del traffico su quell'intersezione.

Per le motivazioni sopra esposte si propone di non accogliere l'osservazione.

Con n. 11 voti favorevoli (maggioranza + Gervasoni, Crosti), n. 1 astenuti (Russomanno), espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti (Ghilardi non partecipa al voto);

DELIBERA

Di **non accogliere** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.46.

OSSERVAZIONE N. 47

Data: 24/11/2014

Prot. Generale: 23715

Osservante: Gianni Dozza p.c. PSI

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservante richiede di ridurre il calibro della via Europa a due sole corsie, una per senso di marcia, destinando la corsia a ridosso del centro sportivo a parcheggi a lisca di pesce e la corsia dal lato delle residenze a pista ciclabile, al fine di ridurre la velocità dei veicoli e dissuadere il transito dei mezzi pesanti. L'osservante richiede inoltre di prevedere su corso Europa un senso unico limitato ai mezzi pesanti con direzione da via Morona a Cusago.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

L'analisi posta dall'osservante è senza dubbio condivisibile. Le soluzioni proposte per ridurre la velocità attraverso l'inserimento di parcheggi a lisca di pesce o di una pista ciclabile sulla via Europa dovranno essere però valutate nell'ambito di una progettazione infrastrutturale coerente che va oltre le previsioni di breve periodo del P.G.T.U.

Per quanto attiene la proposta di vietare l'accesso ai mezzi pesanti da viale Europa verso la via Morona è invece non condivisibile in quanto danneggerebbe l'accessibilità di rientro dei mezzi diretti verso il tessuto produttivo localizzato a nord ovest della città (via Mascheroni, via Pagano e via Verdi).

Per le motivazioni sopra esposte si propone di accogliere parzialmente l'osservazione.

Con n. 11 voti favorevoli (maggioranza + Gervasoni, Crosti), n. 2 contrari (Ghilardi, Russomanno), espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **accogliere parzialmente** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.47.

OSSERVAZIONE N. 48

Data: 24/11/2014

Prot. Generale: 23716

Osservante: Gianni Dozza p.c. PSI

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservante conferma la necessità di realizzare una rotatoria nell'intersezione tra via Cairoli e via Copernico in sostituzione dell'attuale svincolo, al fine di aumentarne la sicurezza e ridurre la velocità dei veicoli.

L'osservante chiede inoltre di rafforzare la segnaletica esistente che vieta l'ingresso dei mezzi di peso superiore ai 35 t dalla via Copernico alla via Cairoli.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

La proposta è coerente con quanto contenuto nel P.G.T.U. ovvero la realizzazione di una rotatoria di connessione tra la via Cairoli, la via Copernico e il nodo di accesso alla tangenziale.

Per le motivazioni sopra esposte si propone di accogliere l'osservazione.

Con n. 13 voti favorevoli, espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **accogliere** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.48.

OSSERVAZIONE N. 49

Data: 24/11/2014

Prot. Generale: 23718

Osservante: Gianni Dozza p.c. PSI

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservante chiede di disciplinare la viabilità pesante prodotta dalla Cava di Trezzano nel seguente modo:

1. i mezzi provenienti dalla via Baggio dovranno obbligatoriamente transitare unicamente verso la via Morona e verso la via Europa, vietando la percorrenza sulla via Morona nel tratto tra corso Europa e la via Fucini;
2. di trasformare il tratto della via Fermi compreso tra le vie Pirandello e la via per Baggio in senso unico per i mezzi pesanti, in direzione Baggio;
3. la via Cavour dovrà essere interdetta al traffico pesante in entrambi i sensi di marcia.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

Il tema della eliminazione del traffico pesante sulla via per Baggio, generato dalla cava localizzata nel Comune di Milano è uno degli obiettivi prioritari dell'Amministrazione. A tale scopo il Comune ha aperto un confronto con il Comune di Milano, ha al contempo messo in atto alcuni interventi di disciplina del traffico tesi a vietare il percorso dei mezzi pesanti ed ha altresì realizzato un dosso per rallentare il traffico dei veicoli e tutelare i pedoni.

Per le motivazione sopra esposte si propone di non accogliere l'osservazione.

Con n. 10 voti favorevoli (maggioranza + Gervasoni), n. 2 contrari (Ghilardi, Russomanno), n. 1 astenuti (Crosti), espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **non accogliere** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.49.

OSSERVAZIONE N. 50

Data: 07/05/2015

Prot. generale: 8805

Osservante: Cooperativa Circolo Familiare Libertà e Lavoro

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede:

1. Di destinare a parcheggio l'area verde sita tra le vie Vittorio Veneto e Circonvallazione;
2. Di collegare la via Vittorio Veneto con la S.P. 139 Strada per Zibido con un nuovo tratto stradale e prevedendo l'installazione di un impianto semaforico all'intersezione con la via Circonvallazione.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

La soluzione proposta interesserebbe delle aree inedificate che attualmente sono di proprietà privata per le quali il vigente Piano dei Servizi (P.G.T.) non ha previsto la realizzazione di alcun tipo di opera di interesse pubblico (parcheggi). Il P.G.T.U., in quanto strumento che non può conformare il regime dei suoli, non può introdurre vincoli a carattere espropriativo indispensabili per poter realizzare questo tipo di opera pubblica. La proposta è apparsa comunque valida al punto che gli uffici tecnici comunali stanno valutando una sua fattibilità. Tale parcheggio, se realizzato, agevolerebbe senza dubbio l'accessibilità della zona e consentirebbe di valorizzare la pedonalità lungo la via V. Veneto,

così come prevista dal piano del traffico. In tal senso la proposta può trovare accoglimento come suggerimento a miglioramenti del vigente Piano dei Servizi.

Per le motivazione sopra esposte si propone di accogliere parzialmente l'osservazione.

Con n. 9 voti favorevoli (maggioranza + Crosti), n. 3 astenuti (Russomanno, Ghilardi, Gervasoni), espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti (Bottero non partecipa al voto);

DELIBERA

Di **accogliere parzialmente** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.50.

OSSERVAZIONE N. 51

Data: 23/06/2015

Prot. generale: 12280

Osservante: Ghilardi Giorgio

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede:

1. Di aumentare le dotazioni di parcheggio in piazza San Lorenzo;
2. Di collegare la via Gramsci e la via Curiel al fine di unificare con un passaggio ciclo pedonale (superando la ex SS 494) la parte sud e nord di Trezzano.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

La proposta di incrementare le dotazioni di parcheggio nelle zone adiacenti P.zza San Lorenzo è in linea di principio condivisibile ma di difficile concretizzazione vista la densità e la saturazione edilizia e urbanistica dell'ambito interessato.

Nel merito invece della proposta di realizzare un attraversamento ciclo pedonale a raso tra le due vie (sebbene non specificato a raso) tale soluzione dovrebbe essere inserita in un complesso di azioni e sincronizzazioni dei semafori tale da non generare come effetto collaterale la congestione del traffico sulla Ex SS 494;

Per le motivazione sopra esposte si propone di accogliere parzialmente l'osservazione.

Con n. 13 voti favorevoli, espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di **accogliere parzialmente** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.51.

OSSERVAZIONE N. 52

Data: 24/06/2015

Prot. generale: 12412

Osservante: Comitato di Quartiere TR4

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede:

1. Chiedono di sistemare l'incrocio tra la via per Zibido e la via Salvini e la via Carlo Salerno al fine di aumentarne la sicurezza e ridurre la velocità dei veicoli;
2. Si chiede di istituire una nuova fermata dell'autobus (urbano ed extraurbano) in direzione Milano sulla via Circonvallazione adiacente al comparto TR-4;

3. Chiede di realizzare con urgenza un marciapiede sulla via per Zibido e mettere in sicurezza l'attraversamento pedonale tra i comparti TR-3 e TR-4;
4. Richiedono la realizzazione di parcheggi a favore delle attività economiche adiacenti al quartiere TR4 sulla via Circonvallazione e via per Zibido.

DEDUZIONE E PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

1. Nell'intersezione è già stato realizzato un impianto semaforico. Il PGTU prevede di sostituirlo con una rotatoria che rallenti e regoli il traffico garantendone la fluidità;
2. La richiesta di una nuova fermata da realizzare sulla via Circonvallazione non risulta adeguatamente argomentata. Questo tema dovrà essere valutato in caso di riorganizzazione delle fermate ora esistenti interessando gli enti competenti;
3. La realizzazione del marciapiede previsto dal P.G.T.U. è un'opera che è stata inserita tra le urbanizzazioni a scomputo in carico alla convenzione urbanistica del TR-5;
4. Localizzare nuovi parcheggi adiacenti alla via Circonvallazione è un'esigenza sentita che potrà essere risolta solo riorganizzando le aree libere ora esistenti.

Per le motivazioni sopra esposte si propone di accogliere parzialmente l'osservazione.

Con n. 10 voti favorevoli (maggioranza + Gervasoni, Crosti), n. 2 astenuti (Russomanno, Sessa), espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti (Ghilardi non partecipa al voto);

DELIBERA

Di **accogliere parzialmente** per le summenzionate motivazioni l'osservazione n.52.

Ritenuto di dover conseguentemente approvare in via definitiva il P.G.T.U. - Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trezzano sul Naviglio;

Vista la vigente legislazione in materia, e in particolare:

- il D.Lgs 30 aprile 1992 n. 285 – Nuovo codice della Strada;
- le Direttive del Ministero dei Lavori Pubblici del 12 aprile 1995 per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico;
- il D.Lgs 18 agosto 2000, n. 267 – Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali;
- il D.Lgs 14 marzo 2013 n. 33 e s.m.i.;

Visto l'art. 42 comma 1 del D.Lgs 267/2000 e s.m.i.;

Visto l'allegato parere di regolarità tecnica reso ai sensi dell'art. 49 e dell'art. 147 bis del D.Lgs 267/2000 e s.m.i.;

Con 10 voti favorevoli (maggioranza + Gervasoni), n. 1 contrari (Ghilardi), n. 2 astenuti (Russomanno, Crosti), espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

1. di dare atto che le premesse, le considerazioni e le decisioni sopra riportate sono parte integrante del presente deliberato;

2. di approvare l'allegato documento redatto dall'Ufficio Tecnico Comunale avente ad oggetto: *"Piano Generale del Traffico Urbano - Deduzioni alle osservazioni"* nel quale sono state tecnicamente dedotte tutte le osservazioni al Piano e recepiti i rilievi emersi nel corso delle sedute della Commissione Territorio;
3. di approvare definitivamente il Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.), così come previsto dalla Direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici del 12/04/1995, costituito dalla documentazione modificata e/o integrata dal Centro Studi PIM, allegata alla presente deliberazione e di seguito elencata:
 - Relazione;
 - Allegato Rilievi;
 - Allegato cartografico:
 - Tavola A "Assetto delle reti di mobilità. Scenario di Progetto. Inquadramento Territoriale";
 - Tavola B "Assetto delle reti di mobilità. Scenario di Progetto. Inquadramento Comunale";
 - Tavola 0 "Toponomastica essenziale";
 - Tavola 1 "Schema circolazione";
 - Tavola 2 "Trasporto Pubblico Locale";
 - Tavola 3 "Regolamentazione della sosta";
 - Tavola 4 "Rete mobilità dolce";
 - Tavola 5 "Incidentalità. Anno 2012";
 - Tavola 6a "Rilievi di traffico. Ora di punta 8.00-9.00";
 - Tavola 6b "Rilievi di traffico. Ora di punta 17.30-18.30";
 - Tavola 7 "Principali ambiti da sottoporre ad approfondimento";
 - Tavola 8 "Classificazione funzionale. Scenario di progetto (breve-medio periodo)";
 - Tavola 9 "Classificazione funzionale. Scenario di progetto (medio-lungo periodo)";
 - Tavola 10 "Interventi previsti/proposti";
 - Tavola 11 "Itinerari mobilità dolce";
4. di dare atto che il presente P.G.T.U. ha validità biennale per gli interventi di breve periodo e di indirizzo per quelli di medio e lungo periodo. I contenuti propositivi di lungo periodo dovranno essere considerati ove prevedano per la loro realizzazione adeguamento dei vigenti strumenti urbanistici ovvero di armonizzazione degli stessi;
5. di dare atto che l'attuazione del presente Piano dovrà avvenire in conformità alle disposizioni stabilite e previste dalla D.M. dei Lavori Pubblici del 12/04/1995 (G.U. 24/06/1995 n. 146 supplemento), mediante interventi particolareggiati o esecutivi, compatibilmente con gli stanziamenti previsti dal bilancio comunale e con le priorità individuate dalla Giunta Comunale;
6. di dare atto che non costituiscono variante al P.G.T.U. gli interventi puntuali diversi da quelli previsti se attuati mediante ordinanze sulla disciplina del traffico, purché motivate e coerenti con le finalità previste dal Piano stesso;

7. di demandare alla Giunta Comunale il compito di aggiornare il P.G.T.U. per renderlo coerente con le attuali necessità indotte dalle funzioni che si insedieranno nel tessuto urbano, che potranno incidere sull'accessibilità e la mobilità, al fine di mitigarne gli effetti negativi sul traffico e tutelare le utenze deboli (pedoni e ciclisti);
8. di dare atto che il presente P.G.T.U. è integrativo, quale piano complementare, alla Variante n. 1 del vigente P.G.T., approvata dal Consiglio Comunale con Delibera n. 44 del 10/10/2017, divenuta vigente il 03/01/2018, a seguito di pubblicazione sul B.U.R.L. Serie avvisi e concorsi;

Successivamente,

Con 10 voti favorevoli (maggioranza + Gervasoni), n. 1 contrari (Ghilardi), n. 2 astenuti (Russomanno, Crosti), espressi in forma palese dai n. 13 consiglieri presenti;

DELIBERA

Di attribuire al presente atto immediata eseguibilità, ai sensi dell'art. 134, 4° comma, D.Lgs. 267/2000 al fine di poter procedere rapidamente nell'attuazione dello stesso.

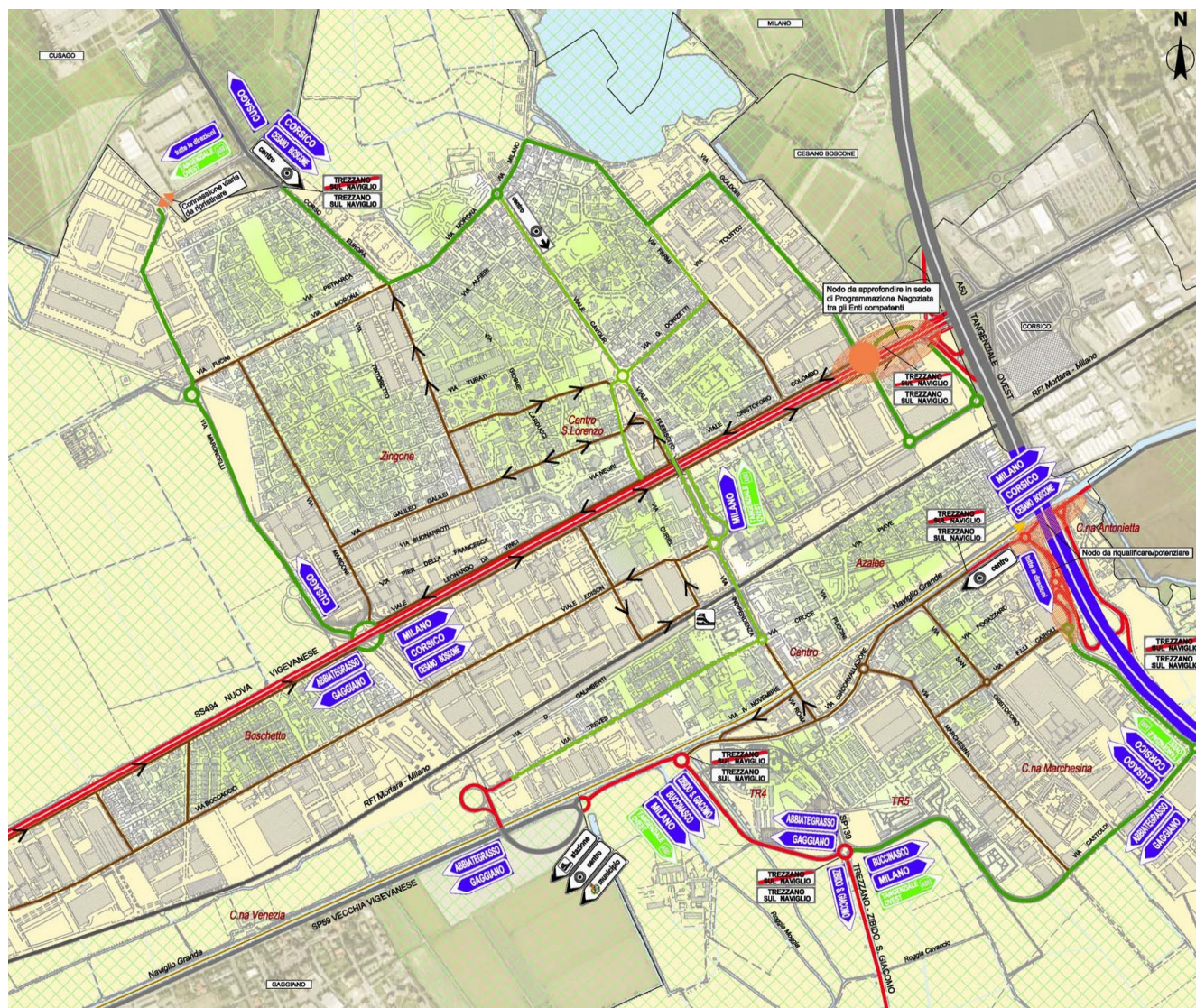
Letto, approvato e sottoscritto digitalmente ai sensi dell'art. 21 D.L.gs n 82/2005 e s.m.i.

II PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
ALBINI CLAUDIO

II SEGRETARIO COMUNALE
FOLLI ALBERTO

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Deduzioni alle osservazioni



ADOZIONE COMMISSARIO PREFETTIZIO ASSUNTI I POTERI DELLA GIUNTA COMUNALE n. 18 del 26 febbraio 2014

Sindaco

Dott. re Fabio Bottero

Responsabile del Procedimento

Arch. Giorgio Lazzaro

Comune di Trezzano sul Naviglio**gruppo di lavoro:**

arch. Alberto Azzinnaro, arch. Roberto Cagnoli, Daniela Gavini, arch. Maide Rancati

con la collaborazione

arch. Roberta Perin

SOMMARIO

SOMMARIO.....	3
1. Piano Generale del Traffico Urbano - Adozione.....	4
2. Osservazioni.....	4
3. Controdeduzioni alle osservazioni.....	4
Osservazione n.1.....	5
Osservazione n.2.....	6
Osservazione n.3.....	7
Osservazione n.4.....	8
Osservazione n.5.....	9
Osservazione n.6.....	10
Osservazione n.7.....	11
Osservazione n.8.....	12
Osservazione n.9.....	14
Osservazione n.10.....	15
Osservazione n.11.....	18
Osservazione n.12.....	19
Osservazione n.13.....	20
Osservazione n.14.....	21
Osservazione n.15.....	22
Osservazione n.16.....	23
Osservazione n.17.....	24
Osservazione n.18.....	25
Osservazione n.19.....	26
Osservazioni pervenute oltre il primo termine di pubblicazione.....	27
Osservazione n.20.....	27
Osservazione n.21.....	28
Osservazione n.22.....	29
Osservazione n.23.....	30
Osservazione n.24 – alla 41.....	31
Osservazione n.42.....	32
Osservazione n.43.....	33
Osservazione n.44.....	34
Osservazione n.45.....	35
Osservazione n.46.....	36
Osservazione n.47.....	37
Osservazione n.48.....	38
Osservazione n.49.....	39
Osservazioni pervenute entro il secondo termine di pubblicazione.....	40
Osservazione n.50.....	40
Osservazione n.51.....	41
Osservazione n.52.....	42

1. Piano Generale del Traffico Urbano - Adozione

Vista la deliberazione del Commissario Straordinario, assunti i poteri della Giunta Comunale, esecutiva a tutti gli effetti di legge:

- n. 18 del 26 febbraio 2014 “Adozione del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)”.

Ai sensi dell’art. 36 comma 4 del D.Lgs 30 aprile 1992, n. 285, e della direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici n. 77 del 24 giugno 1995, gli atti del PGTU sono stati depositati presso la Segreteria Generale del Comune in libera visione al pubblico, per trenta giorni consecutivi, e in tale arco temporale è stato possibile presentare osservazioni da parte degli interessati.

2. Osservazioni

Al PGTU sono pervenute n. **52** osservazioni, di cui:

- n. **19** durante il periodo stabilito dall’avviso;
- n. **33** nel termine stabilito dall’avviso di ripubblicazione.

La Giunta Comunale con Deliberazione n. 113 del 14 maggio 2015 ha espresso l’intenzione dell’Amministrazione di rivalutare le scelte effettuate dal Commissario Straordinario, anche alla luce degli incontri avuti con i residenti, i Comitati, le attività commerciali e produttive, riaprendo formalmente i termini per la presentazione delle osservazioni per ulteriori 30 giorni.

A seguito della riapertura dei termini sono pervenute n. **3** osservazione al Piano e ulteriori due oltre il termine del 24/06/2015.

3. Controdeduzioni alle osservazioni

Vengono di seguito descritte le proposte di controdeduzioni alle osservazioni presentate nei termini, il cui testo viene o richiamato in forma di sintesi al solo fine di agevolare la comprensione delle controdeduzioni. Per le osservazioni si rimanda al testo integrale trasmesso al protocollo del Comune. Anche in quest’ultimo caso, le controdeduzioni sono riferite al testo integrale dell’osservazione così come protocollato e non già alla sintesi proposta per le controdeduzioni.

Osservazione n.1

Data: 13/12/2013

Prot. generale: 25746

Osservante: Ca' Solare s.r.l.; Soc. Mauro s.r.l.

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede di prevedere la realizzazione di un parcheggio per autoveicoli dismettendo una parte del Parco Pertini, a ridosso con la strada per Zibido, e la sistemazione pedonale della banchina est della stessa.

DEDUZIONE TECNICA

L'osservazione è stata protocollata prima della data di adozione del Piano, pertanto non è ricevibile. L'Osservante ha ripresentato il documento nei termini previsti (cfr. Osservazione n. 7 del 07/03/2014) e come tale è stato dedotto.

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di **non accogliere** l'osservazione.

Osservazione n.2

Data: 28/02/2014

Prot. generale: 4425

Osservante: Comitato di Quartiere "Centro Storico"

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante esprime un elenco di "Considerazioni tecniche" e "Considerazioni socio-politiche" relativamente al Progetto Expo, riguardante un intervento presso il Ponte Gobbo, oggetto di gara indetta dal Consorzio Bonifica Est Ticino Villoresi.

DEDUZIONE TECNICA

L'Osservazione interessa i contenuti tecnici del progetto di un'opera pubblica di compensazione legata al progetto Expo 2015. Alla data attuale l'opera risulta essere già stata realizzata come da progetto e successiva variante. L'osservazione non è quindi attinente al progetto di PGU e alle sue specifiche finalità.

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di **non accogliere** l'osservazione.

Osservazione n.3

Data: 04/03/2014

Prot. generale: 4857

Osservante: Amministrazione Immobili Colombo dott.ssa Silvia e Rag. Antonio

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante diffida l'Amministrazione Comunale a procedere con lavori che potrebbero modificare, anche in forma minimale, quanto previsto dalla convenzione stipulata con il condominio S. Angelo – S. Antonio nel giugno 2008, con particolare riferimento agli interventi previsti sul Ponte Gobbo (cfr. Osservazione n. 2)

DEDUZIONE TECNICA

L'Osservazione interessa un'opera pubblica di compensazione legata al progetto Expo 2015 e fa riferimento anche ad una convenzione urbanistica, quindi non attinente con il PGTU. Inoltre alla data attuale l'opera risulta essere già stata realizzata come da progetto (e successiva variante).

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di **non accogliere** l'osservazione.

Osservazione n.4

Data: 05/03/2014

Prot. generale: 4927

Osservante: Guido Gervasoni

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede di invertire il senso unico di via Giusti rispetto a quanto previsto nella Tavola 10 "Interventi previsti / proposti" (nell'osservazione è indicata la Tav. 1 "Schema di circolazione") poiché, in caso di attuazione della previsione di Piano, il traffico proveniente da via Manzoni / piazza S. Lorenzo sarebbe convogliato in un tratto di strada che viene chiuso due volte al giorno, durante gli orari di entrata/uscita dalla scuola.

DEDUZIONE TECNICA

Al fine di garantire la sicurezza degli alunni frequentanti il polo scolastico di via Verdi, si ritiene prioritario mantenere la chiusura del tratto stradale di via Manzoni. Tale scelta comporta la necessità di mantenere l'accessibilità dei residenti della via Giusti con l'attuale disciplina del traffico.

PARERE TECNICO

Per le motivazione sopra esposte si propone di **accogliere** l'osservazione.

Osservazione n.5

Data: 05/03/2014

Prot. generale: 4928

Osservante: Guido Gervasoni

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede di meglio definire se l'indicazione di senso unico per il tratto di via Malibran tra i civici n. 1 e n. 7 – indicato graficamente con una freccia di colore verde in senso contrario rispetto alla situazione esistente – sia una proposta progettuale (e conseguentemente il segno grafico dovrebbe essere di colore rosso) o una conferma della situazione esistente, e in tal caso si tratterebbe di un errore materiale presente nella Tav. 1 "Schema di circolazione" e nella Tav. 10 "Interventi previsti / proposti".

DEDUZIONE TECNICA

L'indicazione di senso unico di marcia in direzione Nord-Ovest per il tratto di via Malibran è un mero errore materiale pertanto le frecce saranno mantenute di colore verde ma con direzione opposta a quella del documento adottato (tav 1 e 10).

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di **accogliere** l'osservazione.

Osservazione n.6

Data: 05/03/2014

Prot. generale: 4930

Osservante: Guido Gervasoni

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede di modificare la previsione di sensi unici lungo la via Verdi, previsti tutti in direzione est-ovest tranne che nel tratto antistante l'asilo, rendendo tutta la via percorribile in un'unica direzione di marcia.

DEDUZIONE TECNICA

Il sistema di sensi unici oggetto di osservazione ha lo scopo di rendere meno agevole l'attraversamento del quartiere Zingone, dirottando il traffico veicolare lungo gli assi viari esterni al comparto, creando un anello di "strade urbane locali interzonali" che delimitano le isole ambientali del "Centro – San Lorenzo" e di "Zingone".

La creazione di isole ambientali, destinate principalmente alla mobilità dolce, è finalizzata al recupero della vivibilità degli spazi urbani; lo schema di circolazione proposto è studiato al fine di disincentivare i traffici di attraversamento con l'obiettivo di ridurre l'incidentalità e di incentivare la mobilità non motorizzata.

Allo stesso tempo però si rileva un'effettiva difficoltà ad accedere al polo di servizi pubblici di via Malibran (scuola materna, asilo nido, centro diurno disabili). Per tale ragione si ritiene opportuno modificare almeno in parte il sistema dei sensi unici previsto dal Piano, confermando la situazione esistente per la via Verdi nel tratto compreso tra le vie Brunelleschi e Gramsci, e di introdurre un senso unico di marcia in direzione Ovest per le vie Verdi e Patti nel tratto compreso tra le vie Carducci e Schipa.

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di **accogliere parzialmente** l'osservazione.

Osservazione n.7

Data: 07/03/2014

Prot. generale: 5185

Osservante: Ca' Solare s.r.l.; Soc. Mauro s.r.l.

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante ripropone pressoché testualmente quanto già richiesto con l'osservazione n. 1 del 13/12/2013, prot. gen. 25746.

DEDUZIONE TECNICA

Per quanto riguarda la prima parte dell'osservazione, si deduce che la realizzazione di nuove aree per la sosta non è oggetto del Piano Generale del Traffico Urbano, che è uno “strumento tecnico-amministrativo di breve periodo [...] e fa riferimento alle infrastrutture esistenti e ai progetti in fase di attuazione” (Ministero dei Lavori Pubblici, “Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico”, 24 giugno 1995), pertanto tale punto non è pertinente rispetto al Piano.

Per quanto riguarda la sistemazione della banchina stradale lato Est della S.P. 139 Strada per Zibido, la stessa è stata prevista dal piano attuativo “AT.r2 Via Salvini”, attualmente in fase di esecuzione, per l'intero tratto che va dall'intersezione semaforica con la via Salvini fino alla via pedonale a Nord del Parco Pertini, e quindi per uno sviluppo anche maggiore di quanto richiesto con l'osservazione.

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di **accogliere parzialmente** l'osservazione.

Osservazione n.8

Data: 21/03/2014

Prot. generale: 6245

Osservante: Unione dei Comitati di Quartiere – Salviamo Trezzano

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede di rivedere le previsioni relative alla tangenziale esterna, e in particolare:

1. Tratto via Fucini – Corso Europa

Sostituire la previsione di attraversamento della zona industriale con il progetto del 1980 che prevedeva l'aggiramento del comparto industriale di Cusago;

2. Tratto Vecchia Vigevanese – Via Edison

Indicare come prioritario l'intero tratto di tangenziale (che prevede il superamento sia del Naviglio Grande che della linea ferroviaria Milano-Mortara) e non esclusivamente lo scavalco del Naviglio con il collegamento della tangenziale alla via Treves;

3. Tratto Vecchia Vigevanese – Strada per Zibido – Via Copernico

Ripristinare l'originaria previsione di tracciato come indicata graficamente all'interno del PTCP e del PGT, in sostituzione del tracciato maggiormente aderente al centro abitato

DEDUZIONE TECNICA

Si premette che la realizzazione della cosiddetta Tangenzialina non è oggetto del Piano Generale del Traffico Urbano, che è uno "strumento tecnico-amministrativo di breve periodo [...] e fa riferimento alle infrastrutture esistenti e ai progetti in fase di attuazione" (Ministero dei Lavori Pubblici, "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico", 24 giugno 1995), pertanto – sebbene il piano richiami uno studio di fattibilità per la realizzazione della nuova tangenziale, risalente al 2006 e commissionato dal Comune di Corsico nell'ambito del progetto di ampliamento di Ikea – le osservazioni inerenti tale opera non sono pertinenti rispetto al Piano, salvo per i nodi specifici indicati come "Interventi proposti nel breve periodo".

Inoltre una parte corposa dell'osservazione fa riferimento al tracciato della cosiddetta Tangenzialina così come riportato all'interno del Documento di Piano del P.G.T., e pertanto anche tali osservazioni risultano essere non pertinenti con il presente P.G.T.U.

Tutto ciò premesso, rispetto ai singoli punti costituenti l'osservazione si deduce:

1. osservazione non pertinente con il Piano, in quanto riferita allo Studio di Fattibilità ed al P.G.T., ed in parte riguardante opere insistenti sul territorio di un altro Comune;
2. osservazione accoglibile in quanto riferita a una temporizzazione di un'opera (che supererebbe le barriere costituite dalla linea ferroviaria e dal Naviglio Grande) che nel suo complesso risulta omogenea e unitaria.
3. osservazione non pertinente con il Piano, in quanto riferita a previsioni del vigente P.T.C.P., allo Studio di Fattibilità, successivamente recepite nel P.G.T. e attualmente nella Relazione del Documento di Piano della Variante 1.

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone non accogliere i punti n. 1 e 3 e di accogliere il punto n. 2 e nel complesso **accogliere parzialmente** l'osservazione.

Osservazione n.9

Data: 28/03/2014

Prot. generale: 6970

Osservante: Dott. Giuseppe Luigi Morandi

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede:

1. di eliminare l'indicazione dell'Alzaia Naviglio Grande come percorso ciclabile esistente, in conformità alla disciplina dell'ente gestore della strada, il Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi;
2. di prevedere una soluzione alternativa alla mobilità dei residenti nella Cascina Venezia, facilitando la regolamentazione all'uso di un percorso già esistente lungo il sedime della linea ferroviaria Milano-Mortara, di proprietà di Reti Ferroviarie Italiane.

DEDUZIONE TECNICA

1. il Piano individua l'Alzaia Naviglio Grande appunto come "percorso ciclabile" ma non come "pista ciclabile", poiché l'infrastruttura è priva delle caratteristiche tecniche stabilite dal D.M. 557/99 ed è affidata al Consorzio Est Ticino Villoresi per la gestione, la manutenzione e l'esercizio delle attività e delle funzioni di polizia idraulica. Lungo tale asse il transito ciclo pedonale è tollerato solo a rischio del passante, e tale possibilità è correttamente indicata dalla segnaletica verticale apposta in corrispondenza dell'accesso all'Alzaia. Ciò premesso, è innegabile che l'Alzaia costituisca un tassello di un percorso ciclo pedonale riconosciuto e riconoscibile, costituito dall'asta del Naviglio Grande, e connesso con altri itinerari sia locali che di lunga percorrenza, e come tale viene identificato dal Piano.
2. La richiesta non è adeguatamente supportata al fine di poterla valutare e risolvere nell'ambito del piano. l'esigenza potrà comunque essere oggetto di specifico interessamento e intervento da parte del Comune con eventuali altri soggetti pubblici e privati;

PARERE TECNICO

Per le motivazione sopra esposte si propone di **non accogliere** l'osservazione.

Osservazione n.10

Data: 31/03/2014

Prot. generale: 7035

Osservante: Chiodo Luciano

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede:

1. Dare priorità alla realizzazione di un nuovo ponte sul Naviglio, da realizzarsi al confine tra Trezzano sul Naviglio e Gaggiano, per facilitare l'attraversamento nord-sud dell'abitato;
2. Sospendere la previsione di collegamento tra la Vecchia Vigevanese e la S.P. 139 per Zibido;
3. Mettere in sicurezza il transito veicolare nel tratto tra la via Milano e gli svincoli della Tangenziale Ovest Milano, anche attraverso un intervento provvisorio;
4. Mettere in sicurezza il transito veicolare in prossimità degli incroci tra la S.P. 139 per Zibido e le vie Salvini e Carlo Salerno, anche attraverso un intervento provvisorio;
5. Riqualificare la S.P. 59 Vecchia Vigevanese nel tratto urbano compreso tra l'ingresso del Quartiere TR4, la S.P. 139 per Zibido e Via Roma, attraverso l'eliminazione dei semafori e la realizzazione di rotatorie;
6. Eliminare il semaforo all'intersezione tra Viale Leonardo da Vinci e Via Cellini, realizzando una nuova rotatoria e una nuova viabilità di collegamento con la Tangenziale Ovest Milano in grado di favorire lo spostamento del traffico di Viale Leonardo da Vinci sulle vie laterali;
7. Realizzare una nuova viabilità tra il centro abitato e la cava;
8. Realizzare un marciapiede lungo la S.P. 139 per Zibido tra le vie Circonvallazione e Salvini;
9. Prevedere la riqualificazione e la messa in sicurezza del percorso ciclabile lungo l'Alzaia Naviglio Grande in prossimità di Largo Risorgimento (cfr. progetto allegato).

DEDUZIONE TECNICA

1. La previsione di un nuovo ponte sul Naviglio è inserita tra gli interventi proposti nel breve periodo, quindi il Piano considera tale scavalco come il tassello prioritario del nuovo sistema di mobilità;
2. Il Piano prevede, nel breve periodo, una riqualificazione delle sedi stradali esistenti (mediante la realizzazione di rotatorie e modifiche puntuali dei sensi di marcia) al fine di migliorare il collegamento tra la S.P. 59 Vecchia Vigevanese e la S.P. 139 Strada per Zibido. Tali interventi non comportano impatti significativi sulle aree ricomprese all'interno del Parco Agricolo Sud Milano né generano frazionamenti e frammentazione di aree agricole;
3. Il P.G.T.U. individua un sistema di nuovi svincoli di connessione con la Tangenziale ovest frutto di una progettualità promossa dalla ex Provincia di Milano e che il P.G.T.U. recepisce così come il vigente P.G.T (Variante n. 1).
4. Il P.G.T.U. individua una rotatoria che dovrebbe sostituire il sistema semaforico realizzato dopo l'adozione del PGTU. Tale previsione è presente anche nel vigente P.G.T (Variante n. 1).
5. Il Piano prevede, nel breve periodo, una riqualificazione delle sedi stradali esistenti (mediante la realizzazione di rotatorie e modifiche puntuali dei sensi di marcia) al fine di migliorare il tratto stradale compreso tra la S.P. 59 Vecchia Vigevanese, la S.P. 139 Strada per Zibido e via Roma; tali interventi prevedono il mantenimento delle intersezioni semaforizzate nei punti (es. incrocio tra via Roma e via Circonvallazione) nei quali non risulta possibile realizzare rotatorie di dimensioni adeguate;
6. Il P.G.T.U. individua come un problema da affrontare in sede di pianificazione urbanistica attuativa la razionalizzazione della connessione tra la ex S.S. 494, la Tangenziale ovest e il tessuto urbanistico circostante frutto di una progettualità specifica. Trattandosi di opera di lungo e medio periodo non è stata approfondita all'interno del P.G.T.U. che per sua natura deve trattare gli interventi di breve periodo.
7. Il punto non propone argomentazioni tali da poter apportare modifiche ai documenti del P.G.T.U.

8. La sistemazione della banchina stradale lato Est della S.P. 139 Strada per Zibido è stata prevista dal piano attuativo "AT.r2 Via Salvini", attualmente in fase di esecuzione, per l'intero tratto che va dall'intersezione semaforica con la via Salvini fino alla via pedonale a Nord del Parco Pertini. Il piano attuativo prevede anche il completamento della pista ciclabile che dal quartiere TR5 conduce all'attraversamento della S.P. 139 Strada per Zibido al fine di accedere al Centro Sportivo Facchetti;
9. La riqualificazione e la messa in sicurezza del percorso ciclabile tra l'Alzaia Naviglio Grande e Largo Risorgimento è avvenuta attraverso l'esecuzione di un'opera pubblica di compensazione legata al progetto Expo 2015. Alla data attuale l'opera risulta essere già stata realizzata come da progetto (e successiva variante), e risponde ai suggerimenti progettuali allegati alla presente osservazione.

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di accogliere i punti 1, 2, 3, 4, 6, 8, 9 e di non accogliere i punti 5 e 7, e nel suo complesso di **accogliere parzialmente** l'osservazione.

Osservazione n.11

Data: 01/04/2014

Prot. generale: 7121

Osservante: Ileana Bego

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede di prevedere la modifica alla viabilità d'accesso e proveniente dalla Cava, prevedendo la possibilità di accesso alla stessa direttamente dalla via Goldoni e l'adeguamento della strada esistente a Nord della cava stessa, in territorio del Comune di Milano.

DEDUZIONE TECNICA

L'area di estrazione oggetto dell'Osservazione è di proprietà privata, conseguentemente l'apertura di nuovi accessi carrai è subordinata a istanza di parte degli operatori privati. Tale istanza peraltro non è pertinente con i contenuti del P.G.T.U.

La via Martirano, per la quale si chiede l'adeguamento della sezione stradale, ricade interamente nel territorio del Comune di Milano, e pertanto tale intervento non è di competenza territoriale di questa Amministrazione. L'amministrazione comunale ha avviato interlocuzione con il Comune di Milano al fine di trovare una soluzione pratica al problema.

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di **non accogliere** l'osservazione.

Osservazione n.12

Data: 01/04/2014

Prot. generale: 7122

Osservante: Angela Mennuni

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede di migliorare la sicurezza stradale di alcune vie del quartiere Zingone mediante interventi puntuali quali l'installazione di dossi (lungo la via Carducci), di un rilevatore di velocità e di nuovi attraversamenti pedonali (lungo la via Cavour), di uno specchio stradale (all'incrocio Verdi-Brunelleschi).

DEDUZIONE TECNICA

Trattasi di suggerimenti di interventi puntuali e di dettaglio che sebbene non riconducibili al livello di pianificazione di P.G.T.U. possono essere recepite e realizzate con interventi di progettazione esecutiva (manutenzione straordinaria) e di provvedimenti di ordinaria disciplina del traffico in base al Codice della Strada.

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di **non accogliere** l'osservazione.

Osservazione n.13

Data: 01/04/2014

Prot. generale: 7123

Osservante: Riccardo Canzi

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede di eliminare la previsione di istituire un senso unico di marcia in via delle Betulle, direzione via Treves, mantenendo l'attuale doppio senso di marcia.

DEDUZIONE TECNICA

Il Piano equipara Via delle Betulle alle vie limitrofe (via dei Tigli, via delle Robinie) al fine di creare un anello di circolazione per il disimpegno di via Galimberti. Dato atto che il calibro di tale via è decisamente superiore a quello delle strade limitrofe, il mantenimento del doppio senso di marcia non comporterebbe alcun impedimento alla circolazione, pertanto nulla osta alla conservazione degli attuali sensi di marcia.

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di **accogliere** l'osservazione.

Osservazione n.14

Data: 01/04/2014

Prot. generale: 7124

Osservante: Riccardo Canzi

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede di prevedere l'allargamento di via Circonvallazione in corrispondenza dell'intersezione con via Roma al fine di agevolare la svolta a destra, per chi arriva da Milano, in direzione del Ponte Gobbo.

DEDUZIONE TECNICA

L'osservazione non tiene conto che il P.G.T.U. si struttura con l'obiettivo di alleggerire l'attuale peso del traffico di attraversamento, che ora grava su via Roma e sul Ponte Gobbo, per realizzare una Zona 30 a precedenza pedonale sulle sponde del Naviglio mediante la realizzazione di un nuovo ponte di scavalco del Naviglio Grande.

L'osservazione proposta prevede invece una mitigazione degli effetti degli attuali carichi di traffico sul ponte Gobbo, senza produrre tutti quegli effetti di riqualificazione a favore dell'utenza pedonale previsti dal piano adottato. L'ipotesi proposta potrà tuttavia essere esplorata nell'ambito di una variante del Piano di Recupero "Corte Salterio" come opera integrativa in attesa della realizzazione del nuovo ponte.

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di **accogliere parzialmente** l'osservazione.

Osservazione n.15

Data: 01/04/2014

Prot. generale: 7125

Osservante: Ileana Bego

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede di eliminare la previsione di direzione di marcia in senso antiorario per l'isolato compreso tra le vie Nenni, Di Vittorio, Concordia. Suggerisce come possibile miglioria alla situazione attuale l'istituzione di un accesso diretto dalla rotatoria di via Concordia al parcheggio della scuola e contestualmente l'apertura di un'uscita dal plesso scolastico direttamente su via Nenni.

DEDUZIONE TECNICA

Attualmente l'isolato oggetto di osservazione viene percorso in senso orario e tale soluzione non ha fatto emergere particolari criticità, di conseguenza nulla osta al mantenere la situazione esistente.

Non è invece possibile realizzare un accesso diretto dalla rotatoria di via Concordia al parcheggio della scuola poiché la nuova viabilità andrebbe ad interferire con il percorso pedonale di uscita dal plesso scolastico, andando a peggiorare le condizioni di sicurezza per gli alunni e gli adulti frequentanti l'Istituto Franceschi. Non è altresì realizzabile una nuova uscita diretta su via Nenni a causa del dislivello esistente tra la sede stradale ed i percorsi interni alla scuola, delle pendenze della scarpata e dell'esiguità di spazio (attualmente destinato a verde scolastico).

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di **accogliere parzialmente** l'osservazione.

Osservazione n.16

Data: 01/04/2014

Prot. generale: 7126

Osservante: Ileana Bego

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante, in merito alla cosiddetta "Tangenzialina", esprime delle considerazioni in merito alla mancanza di chiare fonti di finanziamento dell'opera ed al rischio che la nuova infrastruttura comporti un aumento dei carichi di traffico. Inoltre chiede:

1. Di limitare il dimensionamento delle rotatorie di svincolo dell'opera;
2. Di ristrutturare le arterie di traffico coinvolte nei trasporti da e per le maggiori imprese site nel territorio;
3. Di valutare la realizzazione di infrastrutture "più leggere e meno impattanti", separando i flussi di traffico nei sensi Nord e Sud;
4. Si osteggia l'apertura di un collegamento tra via Veneto e via Circonvallazione (ipotesi B);
5. Di presentare soluzioni alternative per il traffico veicolare lungo la via Roma.

DEDUZIONE TECNICA

L'osservazione subordina l'efficacia del piano alla realizzazione delle previsioni principali e più qualificanti il P.G.T.U. manifestando però un forte scetticismo circa la sostenibilità attuativa sotto il profilo finanziario del piano. Non risultano però opposizioni specifiche al contenuto dello stesso ma invita a individuare e studiare possibili alternative. Posto che lo strumento del P.G.T.U. deve pervenire a contenuti tecnici chiari e definibili, l'osservazione non individua né argomenta gli elementi su cui poter operare modifiche agli elaborati tecnici.

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di **non accogliere** l'osservazione.

Osservazione n.17

Data: 01/04/2014

Prot. generale: 7127

Osservante: Ileana Bego

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante, in merito al trasporto pubblico su gomma, chiede:

1. Di aggiornare la tabella del T.P.L. indicando i viaggi in orario mattutino e pomeridiano della linea 327, con capolinea in via B. Croce;
2. Di estendere le corse del TPL fino alle ore 20.30 e di prevedere nei fine settimana almeno due corse notturne;
3. Di istituire una corsa "circolare" - che unisca i principali poli di servizi della città (via Boito, via IV Novembre, piazza San Lorenzo, biblioteche comunali, supermercati e mercati) in sostituzione completa degli attuali percorsi, o prevedendola con frequenza minima oraria;
4. Di istituire un abbonamento riservato ai residenti a Trezzano sul Naviglio, valido sia per le linee gestite da SCAI sia per quelle gestite da ATM, mediante convenzionamento con le rispettive società, e che preveda tariffe agevolate in funzione del reddito

DEDUZIONE TECNICA

Le proposte presentate con l'osservazione, pur se mosse dall'intento di agevolare l'uso dei mezzi di trasporto pubblico rispetto a quelli privati, non attengono ai contenuti tipici e specifici del P.G.T.U. bensì alla disciplina dei servizi di trasporto pubblico locale che sono regolati da altri strumenti.

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di **non accogliere** l'osservazione.

Osservazione n.18

Data: 01/04/2014

Prot. generale: 7128

Osservante: Ileana Bego

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede di modificare le modalità di attuazione delle isole ambientali eliminando l'ipotesi di condivisione degli spazi tra pedoni e ciclisti in favore della realizzazione di piste ciclabili in sede separata.

DEDUZIONE TECNICA

L'osservazione seppur tesa a ridurre il conflitto tra pedone e ciclista propone come soluzione la creazione nelle zone ambientali o nelle Zone 30 una di una corsia specifica per i ciclisti; tale soluzione è in contraddizione con la finalità delle cosiddette "strade calme" dove è invece prevista la coesistenza paritaria tra tutti i mezzi di trasporto.

PARERE TECNICO

Per le motivazione sopra esposte si propone di **non accogliere** l'osservazione.

Osservazione n.19

Data: 01/04/2014

Prot. generale: 7133

Osservante: Arch. Domenico De Simone

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede di stralciare la proposta progettuale della nuova strada tangenziale, il cui tracciato è aderente al centro abitato – in particolare lungo la via Salvini – ripristinando l'originaria previsione di tracciato come indicata graficamente all'interno del PTCP e del PGT.

DEDUZIONE TECNICA

La realizzazione di nuove infrastrutture viarie di scala sovracomunale e metropolitana non è oggetto del P.G.T.U., che è invece uno "strumento tecnico-amministrativo di breve periodo [...] e fa riferimento alle infrastrutture esistenti e ai progetti in fase di attuazione" (Ministero dei Lavori Pubblici, "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urani del traffico", 24 giugno 1995), pertanto l'osservazione non è attinente al P.G.T.U.

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di **non accogliere** l'osservazione.

Osservazioni pervenute oltre il primo termine di pubblicazione

Osservazione n.20

Data: 15/10/2014

Prot. generale: 21092

Osservante: Felisatti Elena p.c. Sinistra Ecologia e Libertà, PSI

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservante analizza e confronta le due ipotesi, ipotesi A e ipotesi B, della Tav. B dell'allegato cartografico, relative alla viabilità adiacente al comparto urbanistico denominato TR4 e pare privilegiare però una differente soluzione progettuale, di cui allega planimetria, alternativa all'ipotesi A, ribadendo come prioritaria la necessità di intervenire da parte dell'Amministrazione.

DEDUZIONE TECNICA

In sede di approfondimento tra le due ipotesi, il P.G.T.U. e anche il P.G.T. si sono orientati sulla soluzione che prevede di spostare la S.P. n. 139 (ipotesi B) inserendo anche delle previsioni di spesa. Giova rammentare che il P.G.T.U., per espresso dettato normativo, è uno strumento di breve periodo e che quindi non può direttamente influenzare la normale pianificazione urbanistica e programmazione delle opere pubbliche. Erroneamente si assegna a tale strumento che dovrebbe migliorare il traffico senza rilevanti impatti economici una valenza che non ha. Ciò premesso, il fatto stesso che il P.G.T.U. abbia individuato due alternative non esclude che, in fase di progettazione della viabilità trattata, vengano individuati miglioramenti se non addirittura ripensamenti nelle ipotesi di medio e lungo periodo che impattano in maniera sostenibile sull'assetto economico e finanziario dell'ente.

Considerato che la soluzione B è stata nel contempo recepita nel vigente Piano dei Servizi, elaborato 2PS – Strategie per la città pubblica, appare contraddittorio in questa fase poter individuare quale soluzione più idonea quella A, come pure quella alternativa allegata all'osservazione.

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di **non accogliere** l'osservazione.

Osservazione n.21

Data: 15/10/2014

Prot. generale: 21094

Osservante: Felisatti Elena p.c. Sinistra Ecologia e Libertà, PSI

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservante richiede il ripristino della connessione viaria tra viale della Repubblica e la strada Corso Europa, in Comune di Cusago, mediante la rimozione/apertura del cancello carraio ora esistente. Connessione che realizzerebbe un percorso alternativo in zona industriale del traffico pesante che attualmente interessa delle zone residenziali. L'osservante propone all'Amministrazione di aprire un dialogo sul piano istituzionale con il limitrofo Comune di Cusago.

Viene richiesto di inserire la riqualificazione dell'intersezione Maroncelli/Fucini tra le opere prioritarie, anziché di seconda fase, ritenendo la stessa utile al collegamento nord-sud tra la Nuova Vigevanese e la S.P. n. 114.

DEDUZIONE TECNICA

L'osservazione non si pone in contrapposizione con il P.G.T.U. bensì a sostegno delle soluzioni di creare una gronda a ovest della città che preveda la connessione con l'ambito produttivo nel Comune di Cusago e la realizzazione della rotatoria tra le vie Maroncelli e Fucini, come prioritarie.

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di **accogliere** l'osservazione.

Osservazione n.22

Data: 15/10/2014

Prot. generale: 21096

Osservante: Felisatti Elena p.c. Sinistra Ecologia e Libertà, PSI

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservante condivide la soluzione di alleggerimento della via Circonvallazione utilizzando l'asse Salvini/Castoldi, previa rimozione del senso unico, allargamento di un tratto dell'attuale sede stradale di via Castoldi e riqualificazione delle intersezioni con la S.P. n. 139 e la via Copernico. Richiede che tale intervento sia inserito tra le opere prioritarie.

DEDUZIONE TECNICA

L'osservazione non si pone in contrapposizione con il P.G.T.U. bensì a sostegno della soluzione di creare una gronda a sud della città che connetta la S.P. n. 139 e la via Copernico mediante la realizzazione di due rotatorie alle relative estremità e l'allargamento della sede stradale.

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di **accogliere** l'osservazione.

Osservazione n.23

Data: 15/10/2014

Prot. generale: 21097

Osservante: Gariboldi Luca p.c. Sinistra Ecologia e Libertà, PSI

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservante promuove la creazione e l'implementazione dei servizi di bike sharing e car sharing nella città di Trezzano al fine di ridurre l'uso dell'automobile e favorire l'intermodalità con il trasporto pubblico. L'osservante suggerisce di collaborare con altri enti territoriali al fine di prevedere l'introduzione di questi servizi senza la necessità di investimenti diretti dal parte del Comune di Trezzano sul Naviglio.

DEDUZIONE TECNICA

Nel tempo trascorso tra l'osservazione pervenuta e la conclusione dell'iter amministrativo si deve registrare che vi è stata un'evoluzione positiva a favore del bike sharing che ha visto l'entrata in scena di nuovi soggetti, sia pubblici che privati.

Anche in merito al car sharing lo stesso si è sviluppato come modalità di trasporto e alcuni veicoli di questo servizio sono stati localizzati in aree prossime alla fermata ferroviaria.

PARERE TECNICO

Per le motivazione sopra esposte si propone di **accogliere** l'osservazione.

Osservazione n.24 – alla 41

Data: 15/10/2014 (5bis, 6bis, 7bis) – 21/10/2014 (dalla 8bis alla 22bis)

Prot. Generale: 21098 – 21099 – 21100 – 21471 – 21473 – 21476 – 21477 – 21479 – 21480 – 21481 – 21482 – 21483 – 21484 – 21485 – 21486 – 21488 – 21489 – 21490

Osservante: Felisatti Elena, Casile Francesco, Salvioli Vinicio, Moises Maria Elisa, Astolfi Giorgio, Rella Pasquale, Bucciardi Luciana, Tiana Luciano, Bonelli Marco, Adami Carlo Alberto, Besana Athos, Falcher Ezio, Novati Giorgio, Cardone Michele, Foschi Mirella, Yeh Kuang Ti, Khan Umberto, De Pasquale Silvia Angela

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

Gli osservanti chiedono che la via Mantegna sia esclusa dalla proposta di introdurre un senso unico di marcia in direzione da nord a sud, ossia dalla via Morona alla via Malibran, mantenendo il doppio senso di circolazione. Gli osservanti fanno altresì notare che è stato recentemente adottato un senso unico in direzione opposta da sud a nord.

DEDUZIONE TECNICA

La previsione di senso unico, indicata nel progetto di P.G.T.U., ha la finalità di generare dei flussi ordinati di traffico in relazione al calibro stradale e ai flussi di traffico. Va comunque detto che lo strumento non ha valenza autoritativa. Nel caso questa soluzione non sortisse i benefici auspicati si potrebbe in ogni caso ritornare alla viabilità originaria, come richiesto dagli osservanti. Detti cambiamenti non necessiterebbero comunque una variante al P.G.T.U. posto che lo stesso va comunque attuato con specifici provvedimenti motivati (Ordinanze del traffico).

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di **accogliere** l'osservazione.

Osservazione n.42

Data: 24/11/2014

Prot. Generale: 23710

Osservante: Camisani Oliviero p.c. Verdi per Trezzano

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservante chiede la realizzazione di un marciapiede sulla ex S.P. n. 139, nel tratto compreso tra la vecchia Vigevanese e lo svincolo con la via Salvini, al fine di tutelare i pedoni e riqualificare questo tratto di viabilità a suo giudizio mal curato (erbacce e tabelloni pubblicitari).

DEDUZIONE TECNICA

Premesso che il Piano, nel tratto oggetto dell'osservazione, ipotizzerebbe, non solo la realizzazione di un tratto ciclo-pedonale protetto, ma l'eliminazione della sede stradale (con il trasferimento della S.P. n. 139 a ovest del comparto TR4). Ovviamente si tratta di soluzioni di lungo o lunghissimo periodo, nel contempo l'Amministrazione, nell'ambito del Piano Attutiva Atr2 (TR5), in fase di realizzazione, ha previsto una riqualificazione che include sia la nuova rotatoria all'intersezione tra la via Salvini e la S.P. n. 139 ma soprattutto la pista ciclo-pedonale proposta dall'osservante che dovrà essere realizzata a breve dall'operatore privato.

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di **accogliere** l'osservazione.

Osservazione n.43

Data: 24/11/2014

Prot. Generale: 23711

Osservante: Camisani Oliviero p.c. Verdi per Trezzano

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservante condivide la previsione di realizzare una rotatoria tra la S.P. n. 139 e la via Salvini come previsto dalla proposta di P.G.T.U., richiedendo di eseguirla in via anticipata mediante manufatti prefabbricati.

DEDUZIONE TECNICA

Il P.G.T.U. già prevede la realizzazione della rotatoria all'intersezione tra la via Salvini e la S.P. n. 139. Nella convenzione urbanistica dell'ambito del Piano Attutivo Atr2 (TR5), in fase di costruzione, è stato posto in capo all'operatore la realizzazione della pista ciclo-pedonale per la messa in sicurezza dei pedoni fino alla via Circonvallazione nonché la cessione delle aree necessarie per la suddetta rotatoria.

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di **accogliere** l'osservazione.

Osservazione n.44

Data: 24/11/2014

Prot. Generale: 23712

Osservante: Camisani Oliviero p.c. Verdi per Trezzano

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservante chiede l'inserimento di un senso unico per i soli mezzi pesanti, in direzione da nord a sud, sulla via Copernico, dalla via Cairoli al confine con il Comune di Buccinasco, al fine di dissuadere il traffico dei mezzi pesanti provenienti dal Comune di Buccinasco e di preservare il manto stradale.

DEDUZIONE TECNICA

La soluzione prospettata, proponendo di impedire la viabilità dei mezzi pesanti tra Buccinasco e Trezzano, provocherebbe come effetto collaterale un sovraccarico delle via Castoldi, S. Cristoforo e Cairoli, sulle quali sarebbe deviato il traffico pesante generato dalla Aziende locali. La soluzione, seppur suggestiva, tende a trasferire il problema posto che la via Copernico ha una finalità strategica per il tessuto produttivo di entrambe le città e che è sussidiaria alla tangenziale. La stessa rimarrebbe l'unico modo per consentire gli spostamenti di beni e semilavorati tra le due città, senza un concreto beneficio in termini di flussi di traffico.

PARERE TECNICO

Per le motivazione sopra esposte si propone di **non accogliere** l'osservazione.

Osservazione n.45

Data: 24/11/2014

Prot. Generale: 23713

Osservante: Camisani Oliviero p.c. Verdi per Trezzano

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservante chiede di vietare al traffico pesante il tratto della via S. Cristoforo, tra via Circonvallazione e via Cairoli, in entrambi i sensi di marcia, obbligando alla svolta su via Cairoli dei mezzi pesanti provenienti dalla via S. Cristoforo. L'osservante chiede altresì di ridurre la carreggiata del tratto escluso ai mezzi pesanti, posizionando i parcheggi a lisca di pesce.

DEDUZIONE TECNICA

La soluzione proposta nell'osservazione, ovvero di trasformare in una "strada calma" il tratto di via S. Cristoforo e via Cairoli, è indubbiamente meritevole e l'Amministrazione ha già assunto una specifica disciplina del traffico per i mezzi pesanti. La soluzione di viabilità alternativa appare invece impraticabile se prima non si attua la riqualificazione del nodo di connessione tra la vecchia Vigevanese e la Tangenziale, con il sistema di rotatorie previsto nel P.G.T.U.

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di **accogliere parzialmente** l'osservazione.

Osservazione n.46

Data: 24/11/2014

Prot. Generale: 23714

Osservante: Camisani Oliviero p.c. Verdi per Trezzano

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservante chiede di prevedere una rotatoria di adeguate dimensioni nell'innesto tra la via S. Cristoforo e la via Circonvallazione al fine di ridurre la velocità di percorrenza dei veicoli sulla via Circonvallazione e più sicuro l'ingresso in via S. Cristoforo.

DEDUZIONE TECNICA

La proposta di realizzazione una rotatoria sulla via Circonvallazione, oltre alle difficoltà tecniche derivanti dagli spazi effettivamente utilizzabili, non appare una soluzione coerente con l'impianto complessivo del P.G.T.U. che è teso ad alleggerire nel suo complesso la viabilità sulla vecchia Vigevanese con la realizzazione di un sistema di gronda alternativa ad essa che dovrebbe mitigare gli attuali effetti del traffico su quell'intersezione.

PARERE TECNICO

Per le motivazione sopra esposte si propone di **non accogliere** l'osservazione.

Osservazione n.47

Data: 24/11/2014

Prot. Generale: 23715

Osservante: Gianni Dozza p.c. PSI

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservante richiede di ridurre il calibro della via Europa a due sole corsie, una per senso di marcia, destinando la corsia a ridosso del centro sportivo a parcheggi a lisca di pesce e la corsia dal lato delle residenze a pista ciclabile, al fine di ridurre la velocità dei veicoli e dissuadere il transito dei mezzi pesanti. L'osservante richiede inoltre di prevedere su corso Europa un senso unico limitato ai mezzi pesanti con direzione da via Morona a Cusago.

DEDUZIONE TECNICA

L'analisi posta dall'osservante è senza dubbio condivisibile. Le soluzioni proposte per ridurre la velocità attraverso l'inserimento di parcheggi a lisca di pesce o di una pista ciclabile sulla via Europa dovranno essere però valutate nell'ambito di una progettazione infrastrutturale coerente che va oltre le previsioni di breve periodo del P.G.T.U.

Per quanto attiene la proposta di vietare l'accesso ai mezzi pesanti da viale Europa verso la via Morona è invece non condivisibile in quanto danneggerebbe l'accessibilità di rientro dei mezzi diretti verso il tessuto produttivo localizzato a nord ovest della città (via Mascheroni, via Pagano e via Verdi).

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di **accogliere parzialmente** l'osservazione.

Osservazione n.48

Data: 24/11/2014

Prot. Generale: 23716

Osservante: Gianni Dozza p.c. PSI

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservante conferma la necessità di realizzare una rotatoria nell'intersezione tra via Cairoli e via Copernico in sostituzione dell'attuale svincolo, al fine di aumentarne la sicurezza e ridurre la velocità dei veicoli.

L'osservante chiede inoltre di rafforzare la segnaletica esistente che vieta l'ingresso dei mezzi di peso superiore ai 35 t dalla via Copernico alla via Cairoli.

DEDUZIONE TECNICA

La proposta è coerente con quanto contenuto nel P.G.T.U. ovvero la realizzazione di una rotatoria di connessione tra la via Cairoli, la via Copernico e il nodo di accesso alla tangenziale.

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di **accogliere** l'osservazione.

Osservazione n.49

Data: 24/11/2014

Prot. Generale: 23718

Osservante: Gianni Dozza p.c. PSI

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservante chiede di disciplinare la viabilità pesante prodotta dalla Cava di Trezzano nel seguente modo:

1. i mezzi provenienti dalla via Baggio dovranno obbligatoriamente transitare unicamente verso la via Morona e verso la via Europa, vietando la percorrenza sulla via Morona nel tratto tra corso Europa e la via Fucini;
2. di trasformare il tratto della via Fermi compreso tra le vie Pirandello e la via per Baggio in senso unico per i mezzi pesanti, in direzione Baggio;
3. la via Cavour dovrà essere interdetta al traffico pesante in entrambi i sensi di marcia.

DEDUZIONE TECNICA

Il tema della eliminazione del traffico pesante sulla via per Baggio, generato dalla cava localizzata nel Comune di Milano è uno degli obiettivi prioritari dell'Amministrazione. A tale scopo il Comune ha aperto un confronto con il Comune di Milano, ha al contempo messo in atto alcuni interventi di disciplina del traffico tesi a vietare il percorso dei mezzi pesanti ed ha altresì realizzato un dosso per rallentare il traffico dei veicoli e tutelare i pedoni.

PARERE TECNICO

Per le motivazione sopra esposte si propone di **non accogliere** l'osservazione.

Osservazioni pervenute entro il secondo termine di pubblicazione

Osservazione n.50

Data: 07/05/2015

Prot. generale: 8805

Osservante: Cooperativa Circolo Familiare Libertà e Lavoro

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede:

1. Di destinare a parcheggio l'area verde sita tra le vie Vittorio Veneto e Circonvallazione;
2. Di collegare la via Vittorio Veneto con la S.P. 139 Strada per Zibido con un nuovo tratto stradale e prevedendo l'installazione di un impianto semaforico all'intersezione con la via Circonvallazione.

DEDUZIONE TECNICA

La soluzione proposta interesserebbe delle aree inedificate che attualmente sono di proprietà privata per le quali il vigente Piano dei Servizi (P.G.T.) non ha previsto la realizzazione di alcun tipo di opera di interesse pubblico (parcheggi). Il P.G.T.U., in quanto strumento che non può conformare il regime dei suoli, non può introdurre vincoli a carattere espropriativo indispensabili per poter realizzare questo tipo di opera pubblica. La proposta è apparsa comunque valida al punto che gli uffici tecnici comunali stanno valutando una sua fattibilità. Tale parcheggio, se realizzato, agevolerebbe senza dubbio l'accessibilità della zona e consentirebbe di valorizzare la pedonalità lungo la via V. Veneto, così come prevista dal piano del traffico. In tal senso la proposta può trovare accoglimento come suggerimento a miglioramenti del vigente Piano dei Servizi.

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di **accogliere parzialmente** l'osservazione.

Osservazione n.51

Data: 23/06/2015

Prot. generale: 12280

Osservante: Ghilardi Giorgio

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede:

1. Di aumentare le dotazioni di parcheggio in piazza San Lorenzo;
2. Di collegare la via Gramsci e la via Curiel al fine di unificare con un passaggio ciclo pedonale (superando la ex SS 494) la parte sud e nord di Trezzano.

DEDUZIONE TECNICA

La proposta di incrementare le dotazioni di parcheggio nelle zone adiacenti P.zza San Lorenzo è in linea di principio condivisibile ma di difficile concretizzazione vista la densità e la saturazione edilizia e urbanistica dell'ambito interessato.

Nel merito invece della proposta di realizzare un attraversamento ciclo pedonale a raso tra le due vie (sebbene non specificato a raso) tale soluzione dovrebbe essere inserita in un complesso di azioni e sincronizzazioni dei semafori tale da non generare come effetto collaterale la congestione del traffico sulla Ex SS 494;

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di **accogliere parzialmente** l'osservazione.

Osservazione n.52

Data: 24/06/2015

Prot. generale: 12412

Osservante: Comitato di Quartiere TR4

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'Osservante chiede:

1. Chiedono di sistemare l'incrocio tra la via per Zibido e la via Salvini e la via Carlo Salerno al fine di aumentarne la sicurezza e ridurre la velocità dei veicoli;
2. Si chiede di istituire una nuova fermata dell'autobus (urbano ed extraurbano) in direzione Milano sulla via Circonvallazione adiacente al comparto TR-4;
3. Chiede di realizzare con urgenza un marciapiede sulla via per Zibido e mettere in sicurezza l'attraversamento pedonale tra i comparti TR-3 e TR-4;
4. richiedono la realizzazione di parcheggi a favore delle attività economiche adiacenti al quartiere TR4 sulla via Circonvallazione e via per Zibido.

DEDUZIONE TECNICA

1. Nell'intersezione è già stato realizzato un impianto semaforico. Il PGTU prevede di sostituirlo con una rotatoria che rallenti e regoli il traffico garantendone la fluidità;
2. La richiesta di una nuova fermata da realizzare sulla via Circonvallazione non risulta adeguatamente argomentata. Questo tema dovrà essere valutato in caso di riorganizzazione delle fermate ora esistenti interessando gli enti competenti;
3. La realizzazione del marciapiede previsto dal P.G.T.U. è un'opera che è stata inserita tra le urbanizzazioni a scomputo in carico alla convenzione urbanistica del TR-5;
4. Localizzare nuovi parcheggi adiacenti alla via Circonvallazione è un'esigenza sentita che potrà essere risolta solo riorganizzando le aree libere ora esistenti.

PARERE TECNICO

Per le motivazioni sopra esposte si propone di **accogliere parzialmente** l'osservazione.

Sintesi delle osservazioni e delle relative deduzioni

OSSERVAZIONE	DATA	PROT.	OSSERVANTE	ESITO
Osservazioni pervenute entro il primo termine di pubblicazione				
1	13/12/2013	25746	Ca' Solare s.r.l.; Soc. Mauro s.r.l.	NON ACCOLTA
2	28/02/2014	4425	Comitato di Quartiere "Centro Storico"	NON ACCOLTA
3	04/03/2014	4857	Amministrazione Immobili Colombo dott.ssa Silvia e Rag. Antonio	NON ACCOLTA
4	05/03/2014	4927	Guido Gervasoni	ACCOLTA
5	05/03/2014	4928	Guido Gervasoni	ACCOLTA
6	05/03/2014	4930	Guido Gervasoni	ACCOLTA PARZIALMENTE
7	07/03/2014	5185	Ca' Solare s.r.l.; Soc. Mauro s.r.l.	ACCOLTA PARZIALMENTE
8	21/03/2014	6245	Unione dei Comitati di Quartiere – Salviamo Trezzano	ACCOLTA PARZIALMENTE
9	28/03/2014	6970	Dott. Giuseppe Luigi Morandi	NON ACCOLTA
10	31/03/2014	7035	Chiodo Luciano	ACCOLTA PARZIALMENTE
11	01/04/2014	7121	Ileana Bego	NON ACCOLTA
12	01/04/2014	7122	Angela Mennuni	NON ACCOLTA
13	01/04/2014	7123	Riccardo Canzi	ACCOLTA
14	01/04/2014	7124	Riccardo Canzi	ACCOLTA PARZIALMENTE
15	01/04/2014	7125	Ileana Bego	ACCOLTA PARZIALMENTE
16	01/04/2014	7126	Ileana Bego	NON ACCOLTA
17	01/04/2014	7127	Ileana Bego	NON ACCOLTA
18	01/04/2014	7128	Ileana Bego	NON ACCOLTA
19	01/04/2014	7133	Arch. Domenico De Simone	NON ACCOLTA
Osservazioni pervenute oltre il primo termine di pubblicazione				
20	15/10/2014	21092	Felisatti Elena p.c. Sinistra Ecologia e Libertà, PSI	NON ACCOLTA
21	15/10/2014	21094	Felisatti Elena p.c. Sinistra Ecologia e Libertà, PSI	ACCOLTA
22	15/10/2014	21096	Felisatti Elena p.c. Sinistra Ecologia e Libertà, PSI	ACCOLTA
23	15/10/2014	21097	Gariboldi Luca p.c. Sinistra Ecologia e Libertà, PSI	ACCOLTA
24 – 41	15/10/2014	21098 – 21099 – 21100 – 21471 – 21473 – 21476 – 21477 – 21479 – 21480 – 21481 – 21482 – 21483 – 21484 – 21485 – 21486 – 21488 – 21489 – 21490	Felisatti Elena, Casile Francesco, Salvioli Vinicio, Moises Maria Elisa, Astolfi Giorgio, Rella Pasquale, Bucciardi Luciana, Tiana Luciano, Bonelli Marco, Adami Carlo Alberto, Besana Athos, Falcher Ezio, Novati Giorgio, Cardone Michele, Foschi Mirella, Yeh Kuang Ti, Khan Umberto, De Pasquale Silvia Angela	ACCOLTA
42	24/11/2014	23710	Camisani Oliviero p.c. Verdi per Trezzano	ACCOLTA
43	24/11/2014	23711	Camisani Oliviero p.c. Verdi per Trezzano	ACCOLTA
44	24/11/2014	23712	Camisani Oliviero p.c. Verdi per Trezzano	NON ACCOLTA
45	24/11/2014	23713	Camisani Oliviero p.c. Verdi per Trezzano	ACCOLTA PARZIALMENTE
46	24/11/2014	23714	Camisani Oliviero p.c. Verdi per Trezzano	NON ACCOLTA
47	24/11/2014	23715	Gianni Dozza p.c. PSI	ACCOLTA PARZIALMENTE
48	24/11/2014	23716	Gianni Dozza p.c. PSI	ACCOLTA
49	24/11/2014	23718	Gianni Dozza p.c. PSI	NON ACCOLTA
Osservazioni pervenute entro il secondo termine di pubblicazione				
50	07/05/2015	8805	Cooperativa Circolo Familiare Libertà e Lavoro	ACCOLTA PARZIALMENTE
51	23/06/2015	12280	Ing. Giorgio Ghilardi	ACCOLTA PARZIALMENTE
52	24/06/2015	12412	Comitato di Quartiere TR4	ACCOLTA PARZIALMENTE
Osservazioni pervenute oltre il secondo termine di pubblicazione				
	25/06/2015	12501	Giuseppe Russomanno	NON TRATTATA
	25/06/2015	12502	Giuseppe Russomanno	NON TRATTATA



COMUNE DI TREZZANO SUL NAVIGLIO

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Allegato rilievi

luglio 2018



CENTRO STUDI
PMI



PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Allegato tabelle rilievi di traffico

Il presente documento “**Piano Generale del Traffico Urbano**”
(CON_13A_13) è stato realizzato dal Centro Studi PIM su incarico del comune di Trezzano sul Naviglio.

Il documento oltre al presente allegato rilievi di traffico comprende la relazione (in formato A4) e l'allegato cartografico (in formato A3).

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

Centro Studi PIM

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

Referenti per il Comune di Trezzano sul Naviglio

arch. Giorgio Lazzaro (Responsabile Area Territorio).

ELENCO TABELLE

RILIEVI TRAFFICO

Intersezione 1: F.Ili Rosselli – Europa (Zingone).....	5
Intersezione 2: Petrarca – Europa (Zingone).....	5
Intersezione 3: Europa (Zingone) – Brunelleschi – Morona	6
Intersezione 4: Ponte Plebiscito	7
Intersezione 5: Ponte Indipendenza	7
Intersezione 6a: Veneto – SP59	8
Intersezione 6b: Ponte Gobbo – Indipendenza	8
Intersezione 7: SP139 – Salvini	9
Intersezione 8: Castoldi – Copernico	10
Intersezione 9: Cairoli – Copernico	11
Intersezione 10: Circonvallazione – Roma	12
Intersezione 11: Circonvallazione – San Cristoforo	13

Rilievi di traffico 2006/'09 (banca dati Centro Studi PIM)

A50 tangenziale Ovest di Milano ed intersezioni in Corsico (2009)	14
Intersezioni in Trezzano sul Naviglio (2006)	20



RILIEVI DI TRAFFICO

(ottobre/novembre 2013, giorno feriale tipo)

INTERSEZIONE 1 - F.Ili Rosselli-Europa (Zingone): entrate e uscite da via F.Ili Rosselli

Feriale (Martedì 22 ottobre 2013)



Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Sezione A - in uscita da via F.Ili Rosselli											
Ora	Svolta a sinistra in viale Europa dir. Nord						Svolta a destra in viale Europa dir. Sud				
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Totale
7.00 - 7.15	11	1	1	-	-	13	3	-	-	-	3
7.15 - 7.30	17	1	-	2	-	20	1	-	-	-	1
7.30 - 7.45	17	5	-	-	-	22	2	-	-	-	2
7.45 - 8.00	18	-	2	-	-	20	1	-	-	-	1
8.00 - 8.15	22	4	1	-	-	27	2	-	-	-	2
8.15 - 8.30	19	4	-	-	-	23	2	-	-	-	2
8.30 - 8.45	20	2	-	-	-	22	2	-	-	-	2
8.45 - 9.00	16	3	3	-	-	22	1	2	-	-	3
TOTALE 7.00-8.00	63	7	3	2	-	75	7	-	-	-	7
TOTALE 7.30-8.30	76	13	3	-	-	92	7	-	-	-	7
TOTALE 8.00-9.00	77	13	4	-	-	94	7	2	-	-	9

Sezione B - in entrata in via F.Ili Rosselli											
Ora	Svolta da viale Europa ramo Nord						Svolta da viale Europa ramo Sud				
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Totale
7.00 - 7.15	13	-	-	1	-	14	2	-	-	-	2
7.15 - 7.30	21	4	-	-	-	25	2	-	-	-	2
7.30 - 7.45	23	2	-	-	-	25	1	1	-	-	2
7.45 - 8.00	24	5	2	-	-	31	3	-	-	-	3
8.00 - 8.15	23	3	1	-	-	27	9	-	-	-	9
8.15 - 8.30	36	4	2	1	-	43	8	-	-	-	8
8.30 - 8.45	29	4	2	1	-	36	11	-	-	-	11
8.45 - 9.00	41	4	5	1	1	52	3	-	-	-	3
TOTALE 7.00-8.00	81	11	2	1	-	95	8	1	-	-	9
TOTALE 7.30-8.30	106	14	5	1	-	126	21	1	-	-	22
TOTALE 8.00-9.00	129	15	10	3	1	158	31	-	-	-	31

Rilievi effettuati alla sera (17.00 - 19.00)

Sezione A - in uscita da via F.Ili Rosselli											
Ora	Svolta a sinistra in viale Europa dir. Nord						Svolta a destra in viale Europa dir. Sud				
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Totale
17.00 - 17.15	33	2	1	-	-	36	4	-	-	-	4
17.15 - 17.30	13	2	1	-	-	16	2	-	-	-	2
17.30 - 17.45	38	1	-	-	-	39	1	-	-	-	1
17.45 - 18.00	23	1	1	-	-	25	2	-	-	-	2
18.00 - 18.15	28	-	-	-	-	28	-	-	-	-	-
18.15 - 18.30	22	3	-	-	-	25	-	-	-	-	-
18.30 - 18.45	20	1	-	-	-	21	2	-	-	-	2
18.45 - 19.00	25	1	-	-	-	26	2	-	-	-	2
TOTALE 17.00-18.00	107	6	3	-	-	116	9	-	-	-	9
TOTALE 17.30-18.30	111	5	1	-	-	117	3	-	-	-	3
TOTALE 18.00-19.00	95	5	-	-	-	100	4	-	-	-	4

Sezione B - in entrata in via F.Ili Rosselli											
Ora	Svolta da viale Europa ramo Nord						Svolta da viale Europa ramo Sud				
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Totale
17.00 - 17.15	42	3	3	1	-	49	3	1	-	-	4
17.15 - 17.30	25	1	1	-	-	27	3	-	-	-	3
17.30 - 17.45	29	6	1	-	-	36	3	-	-	-	3
17.45 - 18.00	31	1	-	-	1	33	4	-	-	-	4
18.00 - 18.15	29	2	-	-	-	31	5	-	-	-	5
18.15 - 18.30	16	2	3	-	-	21	6	1	-	-	7
18.30 - 18.45	14	1	-	-	-	15	4	-	-	-	4
18.45 - 19.00	21	-	-	-	1	22	11	2	-	-	13
TOTALE 17.00-18.00	127	11	5	1	1	145	13	1	-	-	14
TOTALE 17.30-18.30	105	11	4	-	1	121	18	1	-	-	19
TOTALE 18.00-19.00	80	5	3	-	1	89	26	3	-	-	29



INTERSEZIONE 2 - Petrarca-Europa (Zingone): entrate e uscite da via Petrarca

Feriale (Martedì 22 ottobre 2013)



Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Sezione A - in uscita da via Petrarca											
Ora	Svolta a sinistra in viale Europa dir. Nord						Svolta a destra in viale Europa dir. Sud				
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Totale
7.00 - 7.15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7.15 - 7.30	1	1	-	-	-	2	2	1	-	-	3
7.30 - 7.45	1	-	-	-	-	1	3	-	-	-	3
7.45 - 8.00	1	-	-	-	-	1	3	-	-	-	3
8.00 - 8.15	1	-	-	-	-	1	5	1	-	-	6
8.15 - 8.30	1	-	-	-	-	1	2	-	-	-	2
8.30 - 8.45	2	-	-	-	-	2	3	-	-	-	3
8.45 - 9.00	2	-	-	-	-	2	1	-	-	-	1
TOTALE 7.00-8.00	3	1	-	-	-	4	8	1	-	-	9
TOTALE 7.30-8.30	4	-	-	-	-	4	13	1	-	-	14
TOTALE 8.00-9.00	6	-	-	-	-	6	11	1	-	-	12

Sezione A - in entrata in via Petrarca											
Ora	Svolta da viale Europa ramo Nord						Svolta da viale Europa ramo Sud				
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Totale
7.00 - 7.15	3	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
7.15 - 7.30	5	-	-	-	-	5	1	1	-	-	2
7.30 - 7.45	5	1	-	-	-	6	1	-	-	-	1
7.45 - 8.00	4	-	1	-	-	5	1	-	-	-	1
8.00 - 8.15	10	1	-	-	-	11	1	-	-	-	1
8.15 - 8.30	10	3	-	-	-	13	-	-	-	-	-
8.30 - 8.45	18	5	-	-	-	23	4	-	-	-	4
8.45 - 9.00	20	-	-	-	-	20	4	-	-	-	4
TOTALE 7.00-8.00	17	1	1	-	-	19	3	1	-	-	4
TOTALE 7.30-8.30	29	5	1	-	-	35	3	-	-	-	3
TOTALE 8.00-9.00	58	9	-	-	-	67	9	-	-	-	9

Rilievi effettuati alla sera (17.00 - 19.00)

Sezione A - in uscita da via Petrarca											
Ora	Svolta a sinistra in viale Europa dir. Nord						Svolta a destra in viale Europa dir. Sud				
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Totale
17.00 - 17.15	1	-	-	-	-	1	3	-	-	-	3
17.15 - 17.30	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	6
17.30 - 17.45	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	3
17.45 - 18.00	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2
18.00 - 18.15	2	-	-	-	-	2	4	-	-	-	4
18.15 - 18.30	1	-	-	-	-	1	1	-	-	-	1
18.30 - 18.45	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	3
18.45 - 19.00	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2
TOTALE 17.00-18.00	1	-	-	-	-	1	14	-	-	-	14
TOTALE 17.30-18.30	3	-	-	-	-	3	10	-	-	-	10
TOTALE 18.00-19.00	3	-	-	-	-	3	10	-	-	-	10

Sezione A - in entrata in via Petrarca											
Ora	Svolta da viale Europa ramo Nord						Svolta da viale Europa ramo Sud				
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Totale
17.00 - 17.15	15	1	-	-	-	16	8	1	-	-	9
17.15 - 17.30	11	1	-	-	-	12	6	-	-	-	6
17.30 - 17.45	18	-	-	-	-	18	4	1	-	-	5
17.45 - 18.00	21	-	-	-	-	21	8	-	-	-	8
18.00 - 18.15	12	1	-	-	-	13	3	1	-	-	4
18.15 - 18.30	11	-	-	-	-	11	4	-	-	-	4
18.30 - 18.45	9	2	-	-	-	11	6	-	-	-	6
18.45 - 19.00	11	-	-	-	-	11	9	-	-	-	9
TOTALE 17.00-18.00	65	2	-	-	-	67	26	2	-	-	28
TOTALE 17.30-18.30	62	1	-	-	-	63	19	2	-	-	21
TOTALE 18.00-19.00	43	3	-	-	-	46	22	1	-	-	23



INTERSEZIONE 3 - Europa (Zingone)-Brunelleschi-Morona

Feriale (Martedì 22 ottobre 2013)

Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Sezione A - via Morona ramo Ovest												
Ora	Svolta a sinistra in viale Europa dir. Nord (sez.B)						Dritto in via Morona dir. Est (sez.C)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	14	4	1	1	1	21	14	1	-	-	-	15
7.15 - 7.30	33	5	-	-	1	39	15	5	1	-	-	21
7.30 - 7.45	46	3	-	4	-	53	26	3	-	-	-	29
7.45 - 8.00	29	3	1	1	1	35	27	1	-	-	-	28
8.00 - 8.15	39	6	1	2	-	48	26	1	1	-	-	28
8.15 - 8.30	29	2	-	1	1	33	33	-	1	-	-	34
8.30 - 8.45	47	2	1	-	-	50	48	9	-	-	1	58
8.45 - 9.00	35	3	1	-	-	39	24	3	-	-	-	27
TOTALE 7.00-8.00	122	15	2	6	3	148	82	10	1	-	-	93
TOTALE 7.30-8.30	143	14	2	8	2	169	112	5	2	-	-	119
TOTALE 8.00-9.00	150	13	3	3	1	170	131	13	2	-	1	147

Sezione B - viale Europa ramo Nord												
Ora	Svolta a sinistra in via Morona dir. Est (sez.C)						Svolta a destra in via Morona dir. Ovest (sez.A)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	34	4	-	-	-	38	4	2	-	1	-	7
7.15 - 7.30	83	5	1	-	1	90	11	2	-	1	1	15
7.30 - 7.45	103	8	3	-	-	114	19	7	-	-	1	27
7.45 - 8.00	122	7	4	-	-	133	29	5	3	1	-	38
8.00 - 8.15	130	5	6	-	-	141	52	6	3	1	-	62
8.15 - 8.30	133	17	7	3	-	160	37	2	2	1	1	43
8.30 - 8.45	148	8	2	1	-	159	34	6	-	-	-	40
8.45 - 9.00	155	10	7	1	-	173	28	9	3	3	1	44
TOTALE 7.00-8.00	342	24	8	-	1	375	63	16	3	3	2	87
TOTALE 7.30-8.30	488	37	20	3	-	548	137	20	8	3	2	170
TOTALE 8.00-9.00	566	40	22	5	-	633	151	23	8	5	2	189

Sezione C - via Morona ramo Est												
Ora	Dritto in via Morona dir. Ovest (sez.A)						Svolta a destra in viale Europa (sez.B)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	12	-	1	1	1	15	35	2	1	-	-	38
7.15 - 7.30	11	1	-	1	-	13	51	8	-	-	-	59
7.30 - 7.45	21	1	-	-	1	23	85	12	2	-	-	99
7.45 - 8.00	25	-	-	-	-	25	88	-	2	-	-	90
8.00 - 8.15	31	2	-	-	1	34	85	1	1	1	-	88
8.15 - 8.30	41	1	1	-	-	43	94	4	2	-	1	101
8.30 - 8.45	15	2	1	-	-	18	74	6	2	-	1	83
8.45 - 9.00	15	4	-	1	1	21	71	7	1	-	-	79
TOTALE 7.00-8.00	69	2	1	2	2	76	259	22	5	-	-	286
TOTALE 7.30-8.30	118	4	1	-	2	125	352	17	7	1	1	378
TOTALE 8.00-9.00	102	9	2	1	2	116	324	18	6	1	2	351

Sezione D - senso unico via Brunelleschi												
Ora	Svolta a sinistra in via Morona dir. Ovest (sez.A)						Dritto in viale Europa (sez.B)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	1	-	-	-	-	1	15	1	-	-	-	16
7.15 - 7.30	4	-	-	-	-	4	16	-	-	-	-	16
7.30 - 7.45	2	-	-	-	-	2	23	6	-	-	-	29
7.45 - 8.00	2	2	-	-	-	4	20	-	-	-	-	20
8.00 - 8.15	2	-	-	-	-	2	35	-	-	-	-	35
8.15 - 8.30	2	1	1	-	-	4	28	3	3	-	-	34
8.30 - 8.45	4	-	-	-	-	4	18	3	1	-	-	22
8.45 - 9.00	6	-	-	-	-	6	23	1	2	-	-	26
TOTALE 7.00-8.00	9	2	-	-	-	11	74	7	-	-	-	81
TOTALE 7.30-8.30	8	3	1	-	-	12	106	9	3	-	-	118
TOTALE 8.00-9.00	14	1	1	-	-	16	104	7	6	-	-	117

INTERSEZIONE 3 - Europa (Zingone)-Brunelleschi-Morona

Feriale (Martedì 22 ottobre 2013)

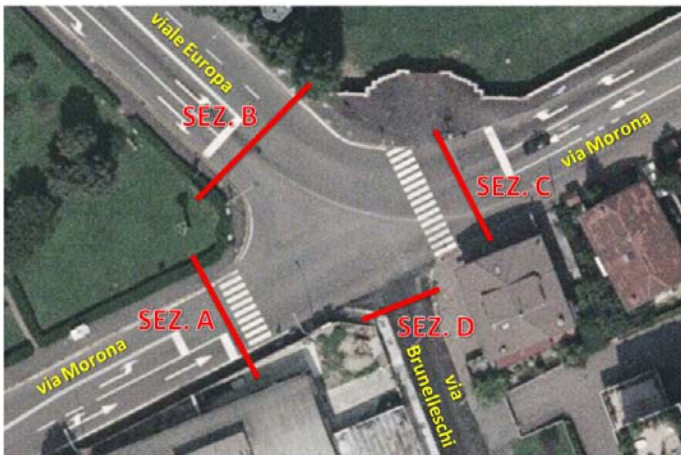
Rilievi effettuati alla sera (17.00 - 19.00)

Sezione A - via Morona ramo Ovest												
Ora	Svolta a sinistra in viale Europa dir. Nord (sez.B)						Dritto in via Morona dir. Est (sez.C)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
17.00 - 17.15	17	1	1	-	1	20	28	1	-	-	-	29
17.15 - 17.30	26	1	-	1	-	28	35	1	-	-	-	36
17.30 - 17.45	34	2	-	-	-	36	33	-	-	-	-	33
17.45 - 18.00	25	-	-	1	-	26	30	2	-	-	-	32
18.00 - 18.15	20	-	-	-	-	20	36	-	-	-	-	36
18.15 - 18.30	16	-	-	1	-	17	27	-	-	-	-	27
18.30 - 18.45	9	-	-	1	-	10	11	3	-	-	-	14
18.45 - 19.00	16	-	-	-	-	16	18	-	-	-	-	18
TOTALE 17.00-18.00	102	4	1	2	1	110	126	4	-	-	-	130
TOTALE 17.30-18.30	95	2	-	2	-	99	126	2	-	-	-	128
TOTALE 18.00-19.00	61	-	-	2	-	63	92	3	-	-	-	95

Sezione B - viale Europa ramo Nord												
Ora	Svolta a sinistra in via Morona dir. Est (sez.C)						Svolta a destra in via Morona dir. Ovest (sez.A)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
17.00 - 17.15	100	-	4	-	-	104	30	2	-	2	1	35
17.15 - 17.30	97	7	2	-	-	106	42	8	1	-	-	51
17.30 - 17.45	98	3	2	-	-	103	34	1	1	1	1	38
17.45 - 18.00	121	5	-	-	-	126	33	2	-	-	1	36
18.00 - 18.15	117	4	-	1	-	122	43	2	-	-	-	45
18.15 - 18.30	75	4	-	-	-	79	39	1	-	-	1	41
18.30 - 18.45	101	7	1	-	-	109	26	-	-	-	-	26
18.45 - 19.00	87	2	-	-	-	89	27	1	2	-	1	31
TOTALE 17.00-18.00	416	15	8	-	-	439	139	13	2	3	3	160
TOTALE 17.30-18.30	411	16	2	1	-	430	149	6	1	1	3	160
TOTALE 18.00-19.00	380	17	1	1	-	399	135	4	2	-	2	143

Sezione C - via Morona ramo Est												
Ora	Dritto in via Morona dir. Ovest (sez.A)						Svolta a destra in viale Europa (sez.B)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
17.00 - 17.15	29	5	-	-	-	34	68	6	3	-	1	78
17.15 - 17.30	10	-	1	-	1	12	104	4	2	-	-	110
17.30 - 17.45	13	1	-	-	-	14	92	10	3	-	-	105
17.45 - 18.00	17	2	-	-	-	19	86	2	3	-	1	92
18.00 - 18.15	16	-	-	-	-	16	78	7	1	-	-	86
18.15 - 18.30	13	1	-	-	-	14	102	4	2	1	-	109
18.30 - 18.45	17	2	1	-	1	21	70	2	1	-	1	74
18.45 - 19.00	16	1	-	-	-	17	98	6	1	-	-	105
TOTALE 17.00-18.00	69	8	1	-	1	79	350	22	11	-	2	385
TOTALE 17.30-18.30	59	4	-	-	-	63	358	23	9	1	1	392
TOTALE 18.00-19.00	62	4	1	-	1	68	348	19	5	1	1	374

Sezione D - senso unico via Brunelleschi												
Ora	Svolta a sinistra in via Morona dir. Ovest (sez.A)						Dritto in viale Europa (sez.B)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
17.00 - 17.15	-	-	-	-	-	-	26	2	-	1	-	29
17.15 - 17.30	5	1	-	-	-	6	14	4	-	-	-	18
17.30 - 17.45	5	-	-	-	-	5	28	1	-	-	-	29
17.45 - 18.00	3	1	-	-	-	4	23	-	-	-	1	24
18.00 - 18.15	5	-	-	-	-	5	28	1	-	-	-	29
18.15 - 18.30	6	-	-	-	-	6	26	2	-	-	-	28
18.30 - 18.45	2	-	-	-	-	2	21	1	-	-	-	22
18.45 - 19.00	1	-	-	-	-	1	23	1	-	-	-	24
TOTALE 17.00-18.00	13	2	-	-	-	15	91	7	-	1	-	99
TOTALE 17.30-18.30	19	1	-	-	-	20	105	4	-	-	-	109
TOTALE 18.00-19.00	14	-	-	-	-	14	98	5	-	-	-	103



INTERSEZIONE 4 - Ponte Plebiscito

Feriale (Mercoledì 23 ottobre 2013)

Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)



Sezione A - via Plebiscito															
Ora	dir. Nord - verso Cusago						dir. Sud - verso il Naviglio						bici	moto	TOTALE
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale			
7.00 - 7.15	42	5	2	1	-	50	71	5	-	3	-	79	1	2	82
7.15 - 7.30	70	6	1	-	-	77	99	5	2	-	-	106	1	-	107
7.30 - 7.45	93	7	4	1	-	105	149	6	1	1	-	157	-	5	162
7.45 - 8.00	116	5	-	-	-	121	126	13	-	1	-	212	2	6	220
8.00 - 8.15	104	11	-	2	-	117	193	17	2	1	-	213	-	4	217
8.15 - 8.30	119	8	3	2	-	132	204	11	6	1	-	222	-	5	227
8.30 - 8.45	117	12	6	-	-	135	211	13	4	4	-	232	-	6	238
8.45 - 9.00	105	8	3	1	-	117	204	10	5	2	-	221	1	1	223
TOTALE 7.00-8.00	321	23	7	2	-	353	517	29	3	5	-	554	4	13	571
TOTALE 7.30-8.30	432	31	7	5	-	475	744	47	9	4	-	804	2	20	826
TOTALE 8.00-9.00	445	39	12	5	-	501	812	51	17	8	-	888	1	16	905

INTERSEZIONE 4 - Ponte Plebiscito

Feriale (Mercoledì 23 ottobre 2013)

Rilievi effettuati alla sera (17.00 - 19.00)



Sezione A - via Plebiscito															
Ora	dir. Nord - verso Cusago						dir. Sud - verso il Naviglio						bici	moto	TOTALE
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale			
17.00 - 17.15	119	10	4	-	-	133	172	12	3	-	-	187	-	1	190
17.15 - 17.30	121	7	2	-	-	130	204	11	1	-	-	216	-	1	217
17.30 - 17.45	126	7	1	-	-	134	183	10	2	-	-	195	-	4	199
17.45 - 18.00	134	7	2	-	-	143	187	11	2	-	-	200	1	1	202
18.00 - 18.15	147	6	-	-	-	153	205	12	1	-	-	218	-	4	222
18.15 - 18.30	147	4	3	-	-	154	158	2	1	-	-	173	-	1	174
18.30 - 18.45	125	12	4	-	-	141	144	10	4	-	-	168	-	1	169
18.45 - 19.00	141	5	-	-	-	146	180	12	1	-	-	193	-	3	196
TOTALE 17.00-18.00	500	31	9	-	-	540	746	44	8	-	-	798	2	8	808
TOTALE 17.30-18.30	554	24	6	-	-	584	745	35	6	-	-	786	1	10	797
TOTALE 18.00-19.00	560	27	7	-	-	594	709	36	7	-	-	752	-	9	761



INTERSEZIONE 5 - Ponte Indipendenza

Feriale (Mercoledì 23 ottobre 2013)

Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)



Sezione A - viale Indipendenza															
Ora	dir. Nord - verso Cusago						dir. Sud - verso il Naviglio						bici	moto	TOTALE
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale			
7.00 - 7.15	102	18	3	1	-	124	84	12	-	-	-	96	3	2	101
7.15 - 7.30	138	15	6	-	1	160	130	19	3	-	-	152	-	-	152
7.30 - 7.45	213	21	7	1	3	245	184	8	2	-	-	194	-	8	202
7.45 - 8.00	224	15	4	1	-	244	241	18	1	-	-	260	4	6	270
8.00 - 8.15	200	16	5	1	2	224	235	25	3	-	-	263	-	2	265
8.15 - 8.30	243	17	8	1	1	270	279	24	2	-	-	305	1	4	310
8.30 - 8.45	247	25	8	3	1	284	238	30	4	-	-	272	-	8	280
8.45 - 9.00	261	24	7	3	-	295	228	21	2	-	-	251	-	1	252
TOTALE 7.00-8.00	677	69	20	3	4	773	639	57	6	-	-	702	7	16	725
TOTALE 7.30-8.30	880	69	24	4	6	983	939	75	8	-	-	1.022	5	20	1.047
TOTALE 8.00-9.00	951	82	28	8	4	1.073	980	100	11	-	-	1.091	1	15	1.107

INTERSEZIONE 5 - Ponte Indipendenza

Feriale (Mercoledì 23 ottobre 2013)

Rilievi effettuati alla sera (17.00 - 19.00)



Sezione A - viale Indipendenza															
Ora	dir. Nord - verso Cusago						dir. Sud - verso il Naviglio						bici	moto	TOTALE
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale			
17.00 - 17.15	190	14	5	-	2	211	295	17	9	1	1	323	4	10	337
17.15 - 17.30	177	9	5	-	-	191	241	19	2	2	-	264	-	6	270
17.30 - 17.45	220	11	3	-	-	234	278	19	4	-	-	301	5	3	309
17.45 - 18.00	249	9	3	2	-	263	307	7	4	-	1	319	3	3	325
18.00 - 18.15	225	12	1	-	1	239	340	13	1	-	1	355	1	5	361
18.15 - 18.30	228	6	4	1	2	241	256	7	-	-	1	264	2	2	268
18.30 - 18.45	198	23	5	-	1	227	245	10	2	-	-	257	3	5	265
18.45 - 19.00	207	8	-	-	-	215	241	8	3	-	-	252	1	3	256
TOTALE 17.00-18.00	836	43	16	2	2	899	1.121	62	19	3	2	1.207	12	22	1.241
TOTALE 17.30-18.30	922	38	11	3	3	977	1.181	46	9	-	3	1.239	11	13	1.263
TOTALE 18.00-19.00	858	49	10	1	4	922	1.082	38	6	-	2	1.128	7	15	1.150





INTERSEZIONE 6a - Via Veneto-SP59

Feriale (Martedì 5 novembre 2013)

Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Sezione A - via Vittorio Veneto: indagine OD Ponte Gobbo direzione Sud																			
Ora	Svolta a sinistra sulla SP59 dir. Est						Dritto verso il comparto TR4 (dir.Sud)						Svolta a destra sulla SP59 dir. Ovest						TOTALE
	Auto	Furgoni	Merc<35q	Merc>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merc<35q	Merc>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merc<35q	Merc>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	71	4	3	-	1	79	1	-	-	-	-	1	14	-	1	-	-	15	95
7.15 - 7.30	133	13	3	-	1	150	3	-	-	-	-	3	31	-	-	-	-	31	184
7.30 - 7.45	181	13	3	-	-	197	-	-	-	-	-	-	23	2	2	-	-	27	224
7.45 - 8.00	168	14	7	-	1	190	4	-	-	-	-	4	27	-	1	-	-	28	222
8.00 - 8.15	208	14	4	-	1	227	4	-	-	-	-	4	19	3	-	-	-	22	253
8.15 - 8.30	176	14	8	-	-	198	1	1	2	-	-	4	16	1	-	-	1	18	220
8.30 - 8.45	179	15	3	-	1	198	2	1	-	-	-	3	18	1	1	-	-	20	221
8.45 - 9.00	184	15	8	1	1	209	4	-	-	-	-	4	25	4	-	-	-	29	242
TOTALE 7.00-8.00	553	44	16	-	3	616	8	-	-	-	-	8	95	2	4	-	-	101	725
TOTALE 7.30-8.30	733	55	22	-	2	812	9	1	2	-	-	12	85	6	3	-	1	95	919
TOTALE 8.00-9.00	747	58	23	1	3	832	11	2	2	-	-	15	78	9	1	-	1	89	936

INTERSEZIONE 6a - Via Veneto-SP59

Feriale (Martedì 5 novembre 2013)

Rilievi effettuati alla sera (17.00 - 19.00)

Sezione A - via Vittorio Veneto: indagine OD Ponte Gobbo direzione Sud																			
Ora	Svolta a sinistra sulla SP59 dir. Est					Dritto verso il comparto TR4 (dir.Sud)					Svolta a destra sulla SP59 dir. Ovest					TOTALE			
	Auto	Furgoni	Merc<35q	Merc>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merc<35q	Merc>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merc<35q		Merc>35q	Bus	Totale
17.00 - 17.15	65	3	1	-	-	69	8	-	-	-	-	8	30	7	3	-	-	40	117
17.15 - 17.30	110	5	5	1	-	121	14	-	-	-	-	14	30	7	-	-	-	37	172
17.30 - 17.45	159	8	4	1	-	172	6	-	-	-	-	6	15	3	-	-	-	18	196
17.45 - 18.00	145	11	4	1	-	161	15	-	-	-	-	15	42	4	-	-	-	46	222
18.00 - 18.15	89	4	1	1	-	95	19	-	-	-	-	19	28	-	-	-	-	28	142
18.15 - 18.30	100	4	1	-	-	105	15	-	-	-	-	15	43	2	-	-	-	45	165
18.30 - 18.45	100	12	3	1	-	116	12	-	-	-	-	12	65	-	-	-	-	65	193
18.45 - 19.00	125	7	2	-	-	134	17	-	-	-	-	17	70	1	-	-	-	71	222
TOTALE 17.00-18.00	479	27	14	3	-	523	43	-	-	-	-	43	117	21	3	-	-	141	707
TOTALE 17.30-18.30	493	27	10	3	-	533	55	-	-	-	-	55	128	9	-	-	-	137	725
TOTALE 18.00-19.00	414	27	7	2	-	450	63	-	-	-	-	63	206	3	-	-	-	209	722



INTERSEZIONE 6b - Ponte Gobbo-Indipendenza

Feriale (Mercoledì 6 novembre 2013)

Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Sezione A - viale Indipendenza									
Ora	dir. Nord - verso Cusago								
	Auto	Furgoni	Merc<35q	Merc>35q	Bus	Totale	bici	moto	TOTALE
7.00 - 7.15	91	12	5	-	-	108	2	4	114
7.15 - 7.30	107	14	7	-	1	129	3	7	139
7.30 - 7.45	168	14	2	-	2	186	5	6	197
7.45 - 8.00	200	14	6	-	-	220	2	12	234
8.00 - 8.15	179	13	6	-	2	200	2	7	209
8.15 - 8.30	177	17	7	-	1	202	4	12	218
8.30 - 8.45	184	15	4	1	-	204	3	8	215
8.45 - 9.00	196	18	5	-	1	220	2	6	228
TOTALE 7.00-8.00	566	54	20	-	3	643	12	29	684
TOTALE 7.30-8.30	724	58	21	-	5	808	13	37	858
TOTALE 8.00-9.00	736	63	22	1	4	826	11	33	870

Rilievi effettuati alla sera (17.00 - 19.00)

Sezione A - viale Indipendenza									
Ora	dir. Nord - verso Cusago								
	Auto	Furgoni	Merc<35q	Merc>35q	Bus	Totale	bici	moto	TOTALE
17.00 - 17.15	160	26	1	-	-	187	-	10	197
17.15 - 17.30	139	24	1	-	-	164	1	10	175
17.30 - 17.45	136	19	-	-	-	155	3	11	169
17.45 - 18.00	140	8	-	-	-	148	-	3	151
18.00 - 18.15	181	19	-	1	-	201	3	8	212
18.15 - 18.30	220	8	-	1	-	229	-	10	239
18.30 - 18.45	131	7	-	-	-	138	1	6	145
18.45 - 19.00	142	4	-	-	-	146	-	7	153
TOTALE 17.00-18.00	575	77	2	-	-	654	4	34	692
TOTALE 17.30-18.30	677	54	-	2	-	733	6	32	771
TOTALE 18.00-19.00	674	38	-	2	-	714	4	31	749



INTERSEZIONE 7 - SP139-Salvini
Feriale (Martedì 12 novembre 2013)



Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Rilievi effettuati alla sera (17.00 - 19.00)

Sezione A - SP139 Sud												
Ora	Dritto sulla SP139 dir. Nord (sez.B)						Svolta a destra in via Salvini (sez.C)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	100	16	8	4	-	128	8	-	-	-	-	8
7.15 - 7.30	146	16	12	9	-	183	29	1	-	-	-	30
7.30 - 7.45	133	7	1	13	1	155	61	7	1	1	-	70
7.45 - 8.00	91	6	4	2	-	103	59	3	-	-	-	62
8.00 - 8.15	110	12	5	8	1	136	62	5	1	1	-	69
8.15 - 8.30	113	8	3	7	-	131	77	3	-	-	-	80
8.30 - 8.45	133	9	3	6	-	151	72	1	-	-	-	73
8.45 - 9.00	112	14	2	5	-	133	49	1	1	-	-	51
TOTALE 7.00-8.00	470	45	25	28	1	569	157	11	1	1	-	170
TOTALE 7.30-8.30	447	33	13	30	2	525	259	18	2	2	-	281
TOTALE 8.00-9.00	468	43	13	26	1	551	260	10	2	1	-	273

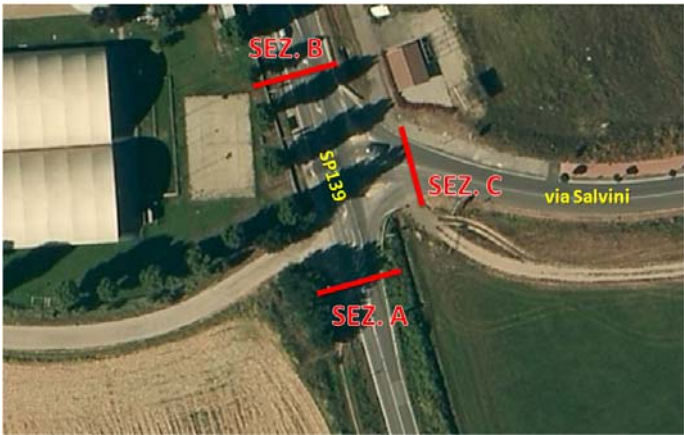
Sezione A - SP139 Sud												
Ora	Dritto sulla SP139 dir. Nord (sez.B)						Svolta a destra in via Salvini (sez.C)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
17.00 - 17.15	78	15	3	8	-	104	10	1	-	1	-	12
17.15 - 17.30	90	7	1	7	-	105	13	1	-	-	-	14
17.30 - 17.45	102	6	2	2	-	112	15	1	-	-	-	16
17.45 - 18.00	94	6	2	4	-	106	17	1	1	-	-	19
18.00 - 18.15	86	5	-	1	-	92	10	-	-	-	-	10
18.15 - 18.30	107	3	-	-	-	110	10	-	-	-	-	10
18.30 - 18.45	82	7	1	1	-	91	9	1	-	-	-	10
18.45 - 19.00	87	1	2	-	-	90	9	-	-	-	-	9
TOTALE 17.00-18.00	364	34	8	21	-	427	55	4	1	1	-	61
TOTALE 17.30-18.30	389	20	4	7	-	420	52	2	1	-	-	55
TOTALE 18.00-19.00	362	16	3	2	-	383	38	1	-	-	-	39

Sezione B - SP139 Nord												
Ora	Svolta a sinistra in via Salvini (sez.C)						Dritto sulla SP139 dir. Sud (sez.A)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	7	1	-	1	-	9	49	7	2	5	-	63
7.15 - 7.30	20	-	-	-	-	20	75	4	3	4	-	86
7.30 - 7.45	63	1	-	-	-	64	71	8	7	1	-	87
7.45 - 8.00	47	2	-	-	-	49	79	2	6	7	-	94
8.00 - 8.15	57	1	2	-	-	60	62	3	3	1	-	69
8.15 - 8.30	50	2	1	-	-	53	61	2	1	3	1	68
8.30 - 8.45	33	-	-	-	-	33	73	4	1	5	-	83
8.45 - 9.00	30	2	-	-	-	32	66	6	3	5	-	80
TOTALE 7.00-8.00	137	4	-	1	-	142	274	21	18	17	-	330
TOTALE 7.30-8.30	217	6	3	-	-	226	273	15	17	12	1	318
TOTALE 8.00-9.00	170	5	3	-	-	178	262	15	8	14	1	300

Sezione B - SP139 Nord												
Ora	Svolta a sinistra in via Salvini (sez.C)						Dritto sulla SP139 dir. Sud (sez.A)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
17.00 - 17.15	7	-	-	-	-	7	75	5	2	3	-	85
17.15 - 17.30	14	1	-	-	-	15	88	8	6	2	-	104
17.30 - 17.45	8	1	-	-	-	9	54	1	1	2	-	58
17.45 - 18.00	10	1	-	-	-	11	75	4	2	1	-	82
18.00 - 18.15	13	-	-	-	-	13	59	3	-	-	-	62
18.15 - 18.30	9	-	-	-	-	9	69	5	-	1	1	76
18.30 - 18.45	5	-	-	-	-	5	67	3	2	1	-	73
18.45 - 19.00	14	2	-	-	-	16	66	3	-	1	-	70
TOTALE 17.00-18.00	39	3	-	-	-	42	292	18	11	8	-	329
TOTALE 17.30-18.30	40	2	-	-	-	42	257	13	3	4	1	278
TOTALE 18.00-19.00	41	2	-	-	-	43	261	14	2	3	1	281

Sezione C - via Salvini												
Ora	Svolta a sinistra sulla SP139 dir. Sud (sez.A)						Svolta a destra sulla SP139 dir. Nord (sez.B)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	5	4	-	1	-	10	3	-	-	-	-	3
7.15 - 7.30	11	1	-	-	-	12	-	1	-	-	1	2
7.30 - 7.45	15	-	-	-	-	15	2	-	-	-	1	3
7.45 - 8.00	19	-	-	1	-	20	2	1	-	-	-	3
8.00 - 8.15	10	-	-	-	-	10	5	-	-	-	-	5
8.15 - 8.30	17	-	-	-	-	17	4	-	-	-	1	5
8.30 - 8.45	10	-	-	-	-	10	2	-	-	1	-	3
8.45 - 9.00	7	-	-	-	-	7	6	-	-	-	1	7
TOTALE 7.00-8.00	50	5	-	2	-	57	7	2	-	-	2	11
TOTALE 7.30-8.30	61	-	-	1	-	62	13	1	-	-	2	16
TOTALE 8.00-9.00	44	-	-	-	-	44	17	-	-	1	2	20

Sezione C - via Salvini												
Ora	Svolta a sinistra sulla SP139 dir. Sud (sez.A)						Svolta a destra sulla SP139 dir. Nord (sez.B)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
17.00 - 17.15	38	-	1	-	-	39	5	-	-	-	1	6
17.15 - 17.30	48	3	1	1	-	53	13	-	-	-	-	13
17.30 - 17.45	60	1	1	-	-	62	18	-	-	-	-	18
17.45 - 18.00	52	4	-	1	-	57	14	1	-	-	-	15
18.00 - 18.15	68	5	1	1	-	75	14	1	-	-	1	16
18.15 - 18.30	63	-	-	-	-	63	13	-	-	1	-	14
18.30 - 18.45	54	-	1	1	-	56	12	-	-	-	-	12
18.45 - 19.00	45	4	-	1	-	50	8	-	-	-	-	8
TOTALE 17.00-18.00	198	8	3	2	-	211	50	1	-	-	1	52
TOTALE 17.30-18.30	243	10	2	2	-	257	59	2	-	1	1	63
TOTALE 18.00-19.00	230	9	2	3	-	244	47	1	-	1	1	50



INTERSEZIONE 8 - Castoldi-Copernico
Feriale (Giovedì 14 novembre 2013)



Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Sezione A - via Castoldi													
Ora	Svolta a sinistra in via Copernico dir. Nord (sez.B)					Svolta a destra in via Copernico dir. Sud (sez.C)					TOTALE		
	Auto	Furgoni	Merc<35q	Merc>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merc<35q	Merc>35q		Bus	Totale
7.00 - 7.15	2	1	-	-	-	3	32	1	4	-	-	37	40
7.15 - 7.30	4	1	1	2	-	8	53	6	1	-	-	60	68
7.30 - 7.45	4	4	1	-	-	9	75	4	2	-	-	81	90
7.45 - 8.00	6	-	-	-	-	6	110	6	1	-	-	117	123
8.00 - 8.15	6	-	1	-	-	7	101	5	3	-	-	109	116
8.15 - 8.30	6	1	1	2	-	10	93	6	-	-	-	99	109
8.30 - 8.45	3	3	-	3	-	9	82	1	2	1	-	86	96
8.45 - 9.00	6	2	1	-	-	9	83	3	1	-	-	87	95
TOTALE 7.00-8.00	16	6	2	2	-	26	270	17	8	-	-	295	321
TOTALE 7.30-8.30	22	5	3	2	-	32	379	21	6	-	-	406	438
TOTALE 8.00-9.00	21	6	3	5	-	35	359	15	6	1	-	381	416

Sezione B - via Copernico Nord													
Ora	Dritto in via Copernico dir. Sud (sez.C)						Svolta a destra in via Castoldi (sez.A)						TOTALE
	Auto	Furgoni	Merc<35q	Merc>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merc<35q	Merc>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	70	16	2	11	-	99	5	1	1	3	-	10	109
7.15 - 7.30	81	17	5	12	-	115	3	1	-	3	-	7	122
7.30 - 7.45	135	12	1	6	-	154	5	1	-	2	-	8	162
7.45 - 8.00	136	10	5	7	-	158	8	-	-	1	-	9	167
8.00 - 8.15	173	11	3	13	-	200	12	-	-	1	1	14	214
8.15 - 8.30	179	9	4	7	-	199	11	1	-	1	-	13	212
8.30 - 8.45	150	9	4	6	-	169	3	1	-	1	-	5	174
8.45 - 9.00	154	8	2	11	-	175	17	1	-	5	-	23	198
TOTALE 7.00-8.00	422	55	13	36	-	526	21	3	1	9	-	34	560
TOTALE 7.30-8.30	623	42	13	33	-	711	36	2	-	5	1	44	755
TOTALE 8.00-9.00	656	37	13	37	-	743	43	3	-	8	1	55	798

Sezione C - via Copernico Sud													
Ora	Svolta a sinistra in via Castoldi (sez.A)					Dritto in via Copernico dir. Nord (sez.B)						TOTALE	
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus		Totale
7.00 - 7.15	7	1	1	-	-	9	29	12	10	7	-	58	67
7.15 - 7.30	6	2	-	-	-	8	53	12	5	5	-	75	83
7.30 - 7.45	28	6	2	2	-	38	56	15	10	6	-	87	125
7.45 - 8.00	18	-	1	-	-	19	60	13	7	4	-	84	103
8.00 - 8.15	35	2	1	-	-	38	86	8	6	5	-	105	143
8.15 - 8.30	19	2	1	-	-	22	69	6	9	6	-	90	112
8.30 - 8.45	23	1	2	1	-	27	63	11	4	11	-	89	116
8.45 - 9.00	11	1	-	1	-	13	74	14	9	11	-	108	121
TOTALE 7.00-8.00	59	9	4	2	-	74	198	52	32	22	-	304	378
TOTALE 7.30-8.30	100	10	5	2	-	117	271	42	32	21	-	366	483
TOTALE 8.00-9.00	88	6	4	2	-	100	292	39	28	33	-	392	492

Rilievi effettuati alla sera (17.00 - 19.00)

Sezione A - via Castoldi												
Ora	Svolta a sinistra in via Copernico dir. Nord (sez.B)					Svolta a destra in via Copernico dir. Sud (sez.C)					TOTALE	
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q		Bus
17.00 - 17.15	11	1	-	1	-	13	30	4	1	1	-	36
17.15 - 17.30	2	1	-	1	-	4	29	7	1	-	-	37
17.30 - 17.45	7	-	-	1	-	8	31	5	1	-	-	37
17.45 - 18.00	4	-	1	1	-	6	40	1	-	-	-	41
18.00 - 18.15	10	1	1	-	-	12	37	4	2	-	-	43
18.15 - 18.30	4	1	-	-	-	5	30	-	1	-	-	31
18.30 - 18.45	3	1	-	1	-	5	27	-	1	-	-	28
18.45 - 19.00	7	1	1	-	-	9	18	-	-	-	-	18
TOTALE 17.00-18.00	24	2	1	4	-	31	130	17	3	1	-	151
TOTALE 17.30-18.30	25	2	2	2	-	31	138	10	4	-	-	152
TOTALE 18.00-19.00	24	4	2	1	-	31	112	4	4	-	-	120

Sezione B - via Copernico Nord													
Ora	Dritto in via Copernico dir. Sud (sez.C)					Svolta a destra in via Castoldi (sez.A)						TOTALE	
	Auto	Furgoni	Merc<35q	Merc>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merc<35q	Merc>35q	Bus		Totale
17.00 - 17.15	47	11	-	9	-	67	2	1	-	2	-	5	72
17.15 - 17.30	56	12	3	4	-	75	2	2	1	-	-	5	80
17.30 - 17.45	64	10	2	9	-	85	8	2	3	-	-	13	98
17.45 - 18.00	77	6	6	4	1	94	1	-	2	-	-	3	97
18.00 - 18.15	59	4	1	1	-	65	4	2	1	-	-	7	72
18.15 - 18.30	56	5	1	7	-	69	-	1	1	-	-	2	71
18.30 - 18.45	44	8	1	5	-	58	2	2	-	1	-	5	63
18.45 - 19.00	40	6	1	1	-	48	2	1	1	-	-	4	52
TOTALE 17.00-18.00	244	39	11	26	1	321	13	5	6	2	-	26	347
TOTALE 17.30-18.30	256	25	10	21	1	313	13	5	7	-	-	25	338
TOTALE 18.00-19.00	199	23	4	14	-	240	8	6	3	1	-	18	258

Sezione C - via Copernico Sud													
Ora	Svolta a sinistra in via Castoldi (sez.A)					Dritto in via Copernico dir. Nord (sez.B)					TOTALE		
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q		Bus	Totale
17.00 - 17.15	75	4	3	-	-	82	179	18	6	15	-	218	300
17.15 - 17.30	69	3	3	-	-	75	128	8	-	9	-	145	220
17.30 - 17.45	95	2	-	-	-	97	166	14	4	7	-	191	288
17.45 - 18.00	71	2	-	-	-	73	155	9	2	7	-	173	246
18.00 - 18.15	101	3	-	1	-	105	170	8	2	5	-	185	290
18.15 - 18.30	84	4	1	-	-	89	175	8	3	6	-	192	281
18.30 - 18.45	71	2	1	-	-	74	130	4	2	7	-	143	217
18.45 - 19.00	50	-	-	-	-	50	133	4	2	3	-	142	192
TOTALE 17.00-18.00	310	11	6	-	-	327	628	49	12	38	-	727	1.054
TOTALE 17.30-18.30	351	11	1	1	-	364	666	39	11	25	-	741	1.105
TOTALE 18.00-19.00	306	9	2	1	-	318	608	24	9	21	-	662	980



INTERSEZIONE 9 - Cairoli-Copernico: entrate e uscite da via Cairoli
Feriale (Lunedì 11 novembre 2013)
Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)



Sezione A - in uscita da via Cairoli												
Ora	Svolta a sinistra in via Copernico dir. Nord						Svolta a destra in via Copernico dir. Sud					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	TOTALE
7.00 - 7.15	20	-	-	1	-	21	20	10	6	-	-	36
7.15 - 7.30	1	-	-	-	-	1	6	-	-	-	-	6
7.30 - 7.45	12	3	-	-	-	15	17	1	-	-	-	18
7.45 - 8.00	5	-	-	2	-	7	15	1	-	-	-	16
8.00 - 8.15	10	3	-	-	-	13	29	-	-	-	-	29
8.15 - 8.30	8	-	-	-	-	8	28	3	1	1	-	33
8.30 - 8.45	5	-	-	-	-	5	28	2	-	-	-	30
8.45 - 9.00	7	-	-	-	-	7	28	2	-	-	-	30
TOTALE 7.00-8.00	38	3	-	3	-	44	58	12	6	-	-	76
TOTALE 7.30-8.30	35	6	-	2	-	43	89	5	1	1	-	96
TOTALE 8.00-9.00	30	3	-	-	-	33	113	7	1	1	-	122

Sezione B - in entrata in via Cairoli												
Ora	Svolta da via Copernico ramo Nord						Svolta da via Copernico ramo Sud					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	TOTALE
7.00 - 7.15	50	6	3	5	-	64	10	-	3	-	-	13
7.15 - 7.30	29	-	-	-	-	29	1	2	-	-	-	3
7.30 - 7.45	45	1	1	1	-	48	18	1	-	-	-	19
7.45 - 8.00	36	1	1	1	-	39	26	4	3	-	-	33
8.00 - 8.15	42	6	-	-	-	48	21	2	1	-	-	24
8.15 - 8.30	50	3	3	2	-	58	26	8	2	-	-	36
8.30 - 8.45	36	2	2	-	-	40	21	-	-	-	-	21
8.45 - 9.00	36	2	-	-	-	38	18	5	1	-	-	24
TOTALE 7.00-8.00	160	8	5	7	-	180	55	7	6	-	-	68
TOTALE 7.30-8.30	173	11	5	4	-	193	91	15	6	-	-	112
TOTALE 8.00-9.00	164	13	5	2	-	184	86	15	4	-	-	105



INTERSEZIONE 10 - Circonvallazione-Roma

Feriale (Mercoledì 13 novembre 2013)

Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Sezione A - via Circonvallazione ramo Ovest												
Ora	Svolta a sinistra in via Roma dir. Nord (sez.D)					Dritto in via Circonvallazione dir. Est (sez.B)					TOTALE	
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	58	5	1	-	-	64	284	37	14	11	3	349
7.15 - 7.30	60	6	3	-	1	70	320	31	13	8	3	375
7.30 - 7.45	71	4	3	-	2	80	335	30	9	11	2	387
7.45 - 8.00	93	9	2	-	-	104	319	37	6	11	3	376
8.00 - 8.15	70	5	2	-	2	79	349	33	7	12	1	402
8.15 - 8.30	101	5	1	-	1	108	375	31	9	17	2	434
8.30 - 8.45	56	6	2	-	-	64	382	20	8	15	2	427
8.45 - 9.00	71	3	-	-	2	76	318	28	7	11	1	365
TOTALE 7.00-8.00	282	24	9	-	3	318	1.258	135	42	41	11	1.487
TOTALE 7.30-8.30	335	23	8	-	5	371	1.378	131	31	51	8	1.599
TOTALE 8.00-9.00	298	19	5	-	5	327	1.424	112	31	55	6	1.628

INTERSEZIONE 10 - Circonvallazione-Roma

Feriale (Mercoledì 13 novembre 2013)

Rilievi effettuati alla sera (17.00 - 19.00)

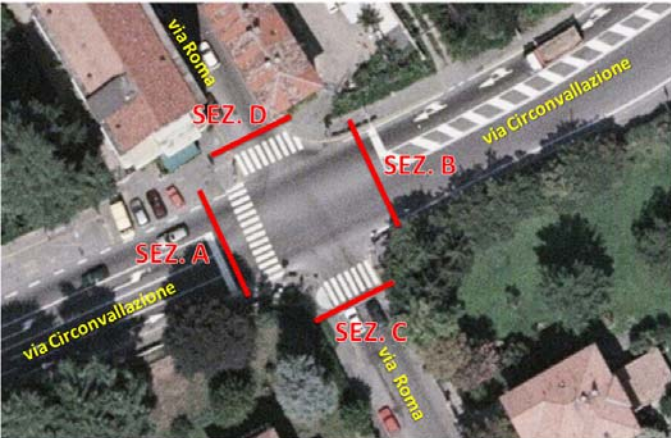
Sezione A - via Circonvallazione ramo Ovest												
Ora	Svolta a sinistra in via Roma dir. Nord (sez.D)					Dritto in via Circonvallazione dir. Est (sez.B)					TOTALE	
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
17.00 - 17.15	60	8	1	-	1	70	232	21	9	12	1	275
17.15 - 17.30	87	3	-	-	-	90	273	14	3	10	3	303
17.30 - 17.45	67	7	1	-	-	75	265	18	4	4	-	291
17.45 - 18.00	67	2	-	-	-	69	232	10	-	3	1	246
18.00 - 18.15	68	5	3	-	2	78	279	22	4	1	1	307
18.15 - 18.30	65	1	1	-	-	67	263	17	3	1	-	284
18.30 - 18.45	68	3	3	-	-	74	226	17	-	1	2	246
18.45 - 19.00	72	3	1	-	-	76	190	5	1	-	-	196
TOTALE 17.00-18.00	281	20	2	-	1	304	1.002	63	16	29	5	1.115
TOTALE 17.30-18.30	267	15	5	-	2	289	1.039	67	11	9	2	1.128
TOTALE 18.00-19.00	273	12	8	-	2	295	958	61	8	3	3	1.033

Sezione B - via Circonvallazione ramo Est												
Ora	Dritto in via Circonvallazione dir. Ovest (sez.A)					Svolta a destra in via Roma dir. Nord (sez.D)					TOTALE	
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	55	9	2	7	4	77	30	5	2	-	-	37
7.15 - 7.30	104	8	4	12	2	130	44	5	2	-	-	51
7.30 - 7.45	99	12	10	5	1	127	67	3	1	-	-	71
7.45 - 8.00	62	8	7	5	-	82	56	5	1	-	-	62
8.00 - 8.15	99	8	4	9	-	120	63	12	3	-	-	78
8.15 - 8.30	65	7	1	5	1	79	56	7	4	-	-	67
8.30 - 8.45	76	8	2	9	1	96	63	10	5	-	-	78
8.45 - 9.00	89	8	3	7	1	108	98	8	3	-	-	109
TOTALE 7.00-8.00	320	37	23	29	7	416	197	18	6	-	-	221
TOTALE 7.30-8.30	325	35	22	24	2	408	242	27	9	-	-	278
TOTALE 8.00-9.00	329	31	10	30	3	403	280	37	15	-	-	332

Sezione B - via Circonvallazione ramo Est												
Ora	Dritto in via Circonvallazione dir. Ovest (sez.A)					Svolta a destra in via Roma dir. Nord (sez.D)					TOTALE	
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
17.00 - 17.15	157	8	4	14	-	183	56	5	-	-	-	61
17.15 - 17.30	135	22	4	2	1	164	74	14	4	-	-	92
17.30 - 17.45	146	20	5	4	1	176	79	8	-	-	-	87
17.45 - 18.00	125	11	4	8	-	148	79	5	1	-	-	85
18.00 - 18.15	161	14	4	6	1	186	88	4	-	-	-	92
18.15 - 18.30	155	10	3	-	4	172	82	4	-	-	-	86
18.30 - 18.45	179	9	2	2	1	193	63	5	1	-	-	69
18.45 - 19.00	138	5	1	2	2	148	75	7	1	-	-	83
TOTALE 17.00-18.00	563	61	17	28	2	671	288	32	5	-	-	325
TOTALE 17.30-18.30	587	55	16	18	6	682	328	21	1	-	-	350
TOTALE 18.00-19.00	633	38	10	10	8	699	308	20	2	-	-	330

Sezione C - via Roma ramo Sud												
Ora	Svolta a sinistra in via Circonvallazione dir. Ovest (sez.A)					Dritto in via Roma dir. Nord (sez.D)					TOTALE	
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	17	1	-	-	-	18	23	1	-	-	-	24
7.15 - 7.30	23	3	-	-	-	26	37	-	-	-	-	37
7.30 - 7.45	32	-	-	-	-	32	50	3	-	-	-	53
7.45 - 8.00	28	1	-	1	-	30	72	3	1	1	-	77
8.00 - 8.15	25	-	-	-	-	25	75	4	-	-	-	79
8.15 - 8.30	25	1	-	-	-	26	67	3	-	-	-	70
8.30 - 8.45	28	1	-	-	-	29	76	4	-	-	-	80
8.45 - 9.00	15	3	-	-	-	18	50	7	-	-	-	57
TOTALE 7.00-8.00	100	5	-	1	-	106	182	7	1	1	-	191
TOTALE 7.30-8.30	110	2	-	1	-	113	264	13	1	1	-	279
TOTALE 8.00-9.00	93	5	-	-	-	98	268	18	-	-	-	286

Sezione C - via Roma ramo Sud												
Ora	Svolta a sinistra in via Circonvallazione dir. Ovest (sez.A)					Dritto in via Roma dir. Nord (sez.D)					TOTALE	
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
17.00 - 17.15	52	6	1	-	-	59	71	3	-	-	-	74
17.15 - 17.30	42	2	1	-	-	45	62	2	-	-	-	64
17.30 - 17.45	53	1	4	-	-	58	62	8	-	-	-	70
17.45 - 18.00	58	3	4	-	-	65	85	3	1	-	-	89
18.00 - 18.15	39	6	3	-	-	48	53	1	-	-	-	54
18.15 - 18.30	57	3	-	-	-	60	67	6	-	-	-	73
18.30 - 18.45	54	5	-	-	-	59	66	6	1	-	-	73
18.45 - 19.00	47	6	-	-	-	53	67	2	-	-	-	69
TOTALE 17.00-18.00	205	12	10	-	-	227	280	16	1	-	-	297
TOTALE 17.30-18.30	207	13	11	-	-	231	267	18	1	-	-	286
TOTALE 18.00-19.00	197	20	3	-	-	220	253	15	1	-	-	269



INTERSEZIONE 11 - San Cristoforo-Milano: entrate e uscite da via San Cristoforo
Feriale (Lunedì 11 novembre 2013)



Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

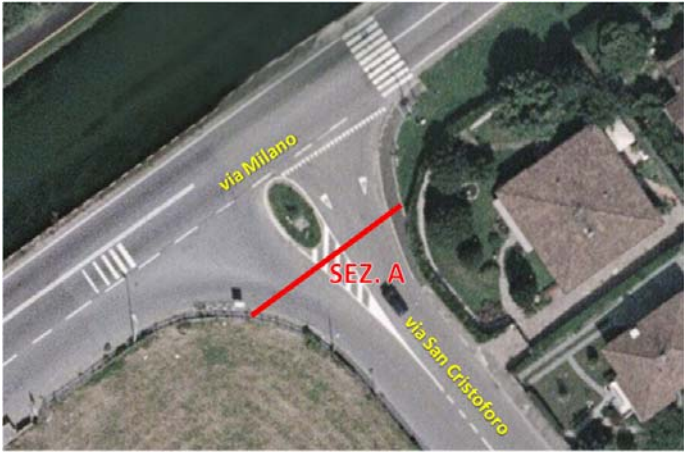
Rilievi effettuati alla sera (17.00 - 19.00)

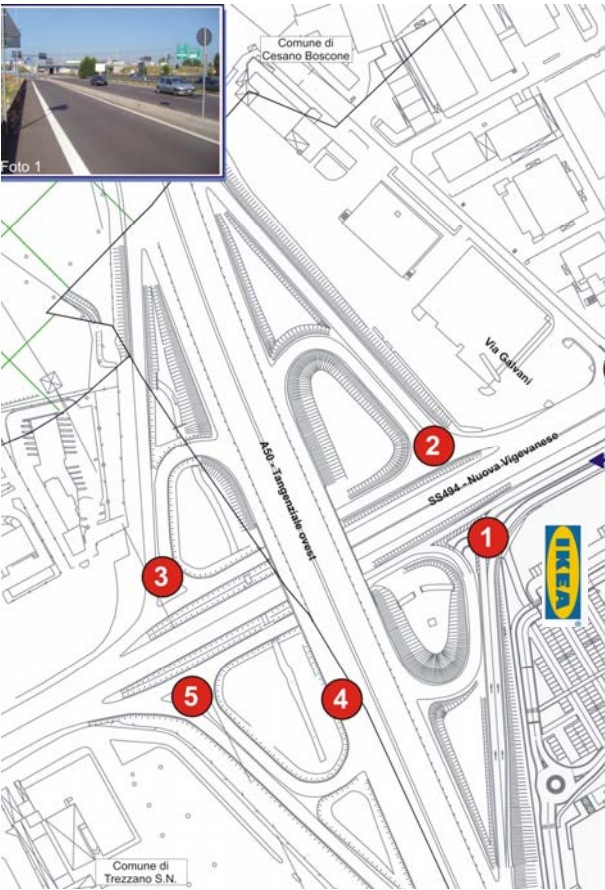
Sezione A - in uscita da via San Cristoforo											
Ora	Svolta a sinistra in via Milano dir. Ovest					Svolta a destra in via Milano dir. Est					TOTALE
	Auto	Furgoni	Mercl<35q	Mercl>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Mercl<35q	Mercl>35q	Totale
7.00 - 7.15	-	-	-	-	-	-	21	1	2	-	24
7.15 - 7.30	-	1	-	-	-	1	25	3	-	2	30
7.30 - 7.45	-	-	-	-	-	-	40	3	3	-	46
7.45 - 8.00	1	-	-	-	-	1	55	4	-	-	59
8.00 - 8.15	1	-	-	-	-	1	47	3	7	-	57
8.15 - 8.30	1	-	-	-	-	1	42	4	-	-	46
8.30 - 8.45	2	-	-	-	-	2	49	4	1	-	54
8.45 - 9.00	2	1	2	-	-	5	41	6	2	-	49
TOTALE 7.00-8.00	1	1	-	-	-	2	141	11	5	2	159
TOTALE 7.30-8.30	3	-	-	-	-	3	184	14	10	-	208
TOTALE 8.00-9.00	6	1	2	-	-	9	179	17	10	-	206

Sezione A - in uscita da via San Cristoforo											
Ora	Svolta a sinistra in via Milano dir. Ovest					Svolta a destra in via Milano dir. Est					TOTALE
	Auto	Furgoni	Mercl<35q	Mercl>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Mercl<35q	Mercl>35q	Totale
17.00 - 17.15	3	-	-	-	-	3	33	1	1	-	35
17.15 - 17.30	2	-	1	-	-	3	35	3	-	-	38
17.30 - 17.45	3	1	-	-	-	4	47	1	-	-	48
17.45 - 18.00	3	1	-	-	-	4	45	3	-	-	48
18.00 - 18.15	-	-	-	-	-	-	49	4	-	-	53
18.15 - 18.30	3	-	-	-	-	3	31	1	-	-	32
18.30 - 18.45	1	-	-	-	-	1	16	3	-	-	19
18.45 - 19.00	3	-	-	-	-	3	23	2	-	-	25
TOTALE 17.00-18.00	11	2	1	-	-	14	160	8	1	-	169
TOTALE 17.30-18.30	9	2	-	-	-	11	172	9	-	-	181
TOTALE 18.00-19.00	7	-	-	-	-	7	119	10	-	-	129

Sezione B - in entrata in via San Cristoforo											
Ora	Svolta da via Milano ramo Ovest					Svolta da via Milano ramo Est					TOTALE
	Auto	Furgoni	Mercl<35q	Mercl>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Mercl<35q	Mercl>35q	Totale
7.00 - 7.15	22	2	-	-	-	24	6	1	-	-	7
7.15 - 7.30	21	3	1	-	-	25	9	1	-	-	10
7.30 - 7.45	25	1	-	2	-	28	15	2	-	-	17
7.45 - 8.00	33	-	2	-	-	35	14	-	-	-	14
8.00 - 8.15	36	2	-	-	1	39	12	1	2	-	15
8.15 - 8.30	44	2	-	-	-	46	14	-	1	-	15
8.30 - 8.45	20	-	1	1	-	22	12	2	-	-	14
8.45 - 9.00	25	2	-	-	1	28	11	1	-	-	12
TOTALE 7.00-8.00	101	6	3	2	-	112	44	4	-	-	48
TOTALE 7.30-8.30	138	5	2	2	1	148	55	3	3	-	61
TOTALE 8.00-9.00	125	6	1	1	2	135	49	4	3	-	56

Sezione B - in entrata in via San Cristoforo											
Ora	Svolta da via Milano ramo Ovest					Svolta da via Milano ramo Est					TOTALE
	Auto	Furgoni	Mercl<35q	Mercl>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Mercl<35q	Mercl>35q	Totale
17.00 - 17.15	15	1	1	-	-	17	25	-	1	-	26
17.15 - 17.30	19	4	1	-	-	24	20	3	-	-	23
17.30 - 17.45	25	1	-	-	-	26	14	1	1	1	17
17.45 - 18.00	24	-	-	-	-	24	24	1	1	-	26
18.00 - 18.15	13	2	-	-	-	15	18	4	-	-	22
18.15 - 18.30	11	1	-	-	-	12	14	-	-	-	14
18.30 - 18.45	11	2	-	-	-	13	12	-	-	-	12
18.45 - 19.00	23	1	-	-	-	24	7	-	2	-	9
TOTALE 17.00-18.00	83	6	2	-	-	91	83	5	3	1	92
TOTALE 17.30-18.30	73	4	-	-	-	77	70	6	2	1	79
TOTALE 18.00-19.00	58	6	-	-	-	64	51	4	2	-	57





RILIEVI DI TRAFFICO A50 TANGENZIALE OVEST e in CORSICO
(2009, Banca dati Centro Studi PIM)

SEZIONE 1: INTERSEZIONE Rampa Sud-Est A50 / Controviale Sud SS494

Feriale - Giovedì 11 Giugno 2009
Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Sezione A1 - Controviale ovest																																
Ora	Immissione SS494 (verso sezione E)						Dritto - controviale (verso sezione D)						Svolta a destra - Marchesi (verso sezione C)						Svolta a destra - parcheggio Emmelunga (verso sezione B)						Svolta a destra - Tangenziale (verso sezione F)						TOTALE	
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale		
7.00 - 7.15	9	3	3	2	-	17	60	6	3	4	-	73	28	1	-	-	-	29	-	-	-	-	-	-	110	9	4	15	-	138	257	
7.15 - 7.30	13	2	1	-	-	16	74	5	4	3	-	86	35	1	1	-	-	37	-	1	-	-	-	-	118	12	5	8	-	143	283	
7.30 - 7.45	17	1	1	-	-	19	60	8	1	1	-	70	39	-	-	-	-	39	-	-	-	-	-	-	116	12	5	4	-	137	265	
7.45 - 8.00	13	-	2	-	-	15	91	4	-	1	-	96	35	-	2	-	-	37	-	-	-	-	-	-	93	9	2	4	-	108	256	
8.00 - 8.15	16	1	4	-	-	21	70	1	1	-	-	72	38	3	1	1	-	43	-	-	-	-	-	-	113	7	6	9	-	135	271	
8.15 - 8.30	13	-	4	-	-	17	63	2	1	1	-	67	41	4	2	1	-	48	-	-	-	-	-	-	96	7	4	7	-	114	246	
8.30 - 8.45	20	1	4	3	-	28	87	2	-	5	-	94	34	1	-	-	-	35	-	-	-	-	-	-	72	4	7	12	-	95	252	
8.45 - 9.00	18	1	1	-	-	20	80	5	2	1	-	88	33	2	1	-	-	36	1	-	-	-	-	-	97	3	7	8	-	115	260	
TOTALE 7.00-8.00	52	6	7	2	-	67	285	23	8	9	-	325	137	2	3	-	-	142	-	1	-	-	-	-	1	437	42	16	31	-	526	1.061
TOTALE 7.30-8.30	59	2	11	-	-	72	284	15	3	3	-	305	153	7	5	2	-	167	-	-	-	-	-	-	-	418	35	17	24	-	494	1.038
TOTALE 8.00-9.00	67	3	13	3	-	86	300	10	4	7	-	321	146	10	4	2	-	162	1	-	-	-	-	-	1	378	21	24	36	-	459	1.029

Sezione A2 - Rampa tangenziale - corsia controviale																										
Ora	Immissione SS494 (verso sezione E)						Dritto - controviale (verso sezione D)						Svolta a destra - Marchesi (verso sezione C)						Svolta a destra - parcheggio Emmelunga (verso sezione B)							
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	TOTALE	
7.00 - 7.15	27	11	2	1	-	41	32	4	1	-	-	37	5	1	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	84
7.15 - 7.30	22	7	-	1	-	30	31	6	2	1	-	40	6	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	76
7.30 - 7.45	38	7	-	-	-	45	56	2	1	1	-	60	11	-	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-	-	116
7.45 - 8.00	35	4	-	2	-	41	48	1	2	3	-	54	8	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	-	103
8.00 - 8.15	42	3	-	1	-	46	68	1	3	2	-	74	9	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	129
8.15 - 8.30	37	1	-	1	-	39	51	4	-	1	-	56	15	-	-	-	-	15	-	-	-	-	-	-	-	110
8.30 - 8.45	49	5	2	-	-	56	58	4	3	2	-	67	8	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	-	131
8.45 - 9.00	45	2	-	2	-	49	56	2	1	4	-	63	10	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	122
TOTALE 7.00-8.00	122	29	2	4	-	157	167	13	6	5	-	191	30	1	-	-	-	31	-	-	-	-	-	-	-	379
TOTALE 7.30-8.30	152	15	-	4	-	171	223	8	6	7	-	244	43	-	-	-	-	43	-	-	-	-	-	-	-	458
TOTALE 8.00-9.00	173	11	2	4	-	190	233	11	7	9	-	260	42	-	-	-	-	42	-	-	-	-	-	-	-	492

Sezione A3 - Rampa tangenziale - corsia zona commerciale																									
Ora	Immissione SS494 (verso sezione E)						Dritto - controviale (verso sezione D)						Svolta a destra - Marchesi (verso sezione C)						Svolta a destra - parcheggio Emmelunga (verso sezione B)						TOTALE
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	1	2	-	-	-	3	26	4	2	2	-	34	18	4	1	2	-	25	-	-	-	-	-	-	62
7.15 - 7.30	2	-	-	-	-	2	24	7	3	3	-	37	17	7	-	-	-	24	-	-	-	-	-	-	63
7.30 - 7.45	3	-	-	-	-	3	33	2	2	-	-	37	28	3	1	3	-	35	-	-	-	-	-	-	75
7.45 - 8.00	-	-	1	-	-	1	52	4	2	2	-	60	32	-	-	3	-	35	-	-	-	-	-	-	96
8.00 - 8.15	3	-	-	-	-	3	53	4	1	2	-	60	30	4	-	1	-	35	-	-	-	-	-	-	98
8.15 - 8.30	2	-	1	-	-	3	50	2	2	3	-	57	30	3	-	2	-	35	-	-	-	-	-	-	95
8.30 - 8.45	3	-	1	-	-	4	64	4	2	-	-	70	33	2	-	2	-	37	1	-	-	-	-	1	112
8.45 - 9.00	6	1	-	-	-	7	45	6	3	1	-	55	19	2	1	3	-	25	2	-	-	-	-	2	89
TOTALE 7.00-8.00	6	2	1	-	-	9	135	17	9	7	-	168	95	14	2	8	-	119	-	-	-	-	-	-	296
TOTALE 7.30-8.30	8	-	2	-	-	10	188	12	7	7	-	214	120	10	1	9	-	140	-	-	-	-	-	-	364
TOTALE 8.00-9.00	14	1	2	-	-	17	212	16	8	6	-	242	112	11	1	8	-	132	3	-	-	-	-	3	394

Totale controviale (A1+A2+A3)																										
Ora	Immissione SS494 (sezione E)						Controviale (sezione D)						Marchesi (sezione C)						Parcheggio Emmelunga (sezione B)							
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	TOTALE	
TOTALE 7.00-8.00	180	37	10	6	-	233	587	53	23	21	-	684	262	17	5	8	-	292	-	1	-	-	-	-	1	1.210
TOTALE 7.30-8.30	219	17	13	4	-	253	695	35	16	17	-	763	316	17	6	11	-	350	-	-	-	-	-	-	-	1.366
TOTALE 8.00-9.00	254	15	17	7	-	293	745	37	19	22	-	823	300	21	5	10	-	336	4	-	-	-	-	-	4	1.456

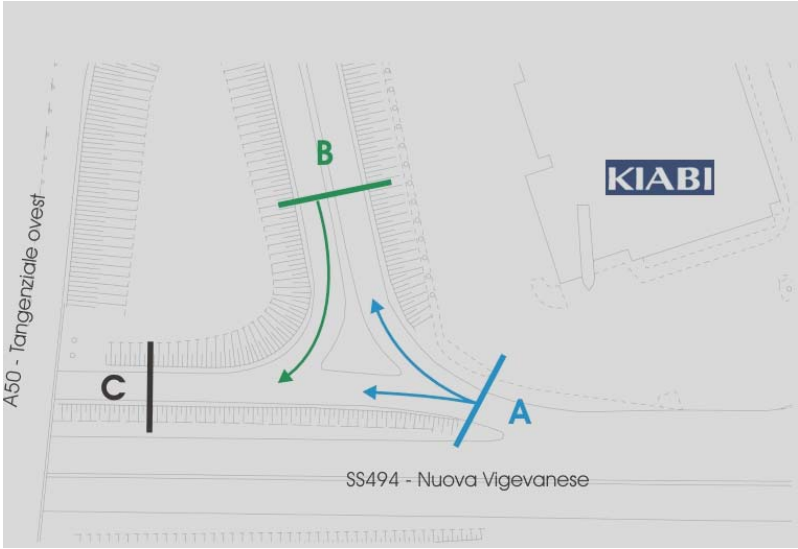


SEZIONE 2: INTERSEZIONE Controviale Nord SS494 - Rampe Est-Nord e Sud-Ovest A50
Feriale - Giovedì 11 Giugno 2009

Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Sezione A - da SS494												
Ora	Dritto (verso sezione C - controviale)						Svolta a destra (verso sezione B - rampa tangenziale)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	80	7	6	8	-	101	29	8	5	4	-	46
7.15 - 7.30	84	15	6	6	-	111	20	5	3	3	-	31
7.30 - 7.45	79	5	6	7	-	97	31	5	4	2	-	42
7.45 - 8.00	102	11	1	15	-	129	25	10	8	6	-	49
8.00 - 8.15	102	9	-	11	-	122	40	2	3	4	-	49
8.15 - 8.30	107	8	-	9	-	124	34	5	3	5	-	47
8.30 - 8.45	113	21	11	5	-	150	40	4	4	8	-	56
8.45 - 9.00	79	16	2	18	-	115	33	15	7	8	-	63
TOTALE 7.00-8.00	345	38	19	36	-	438	105	28	20	15	-	168
TOTALE 7.30-8.30	390	33	7	42	-	472	130	22	18	17	-	187
TOTALE 8.00-9.00	401	54	13	43	-	511	147	26	17	25	-	215

Sezione B - rampa tangenziale							
Ora	Svolta a destra (verso sezione C - controviale)						TOTALE
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	101	24	4	7	1	137	137
7.15 - 7.30	135	27	4	11	-	177	177
7.30 - 7.45	159	16	7	8	-	190	190
7.45 - 8.00	143	19	7	7	1	177	177
8.00 - 8.15	141	15	8	10	-	174	174
8.15 - 8.30	107	13	7	8	1	136	136
8.30 - 8.45	90	16	4	8	-	118	118
8.45 - 9.00	79	5	5	7	1	97	97
TOTALE 7.00-8.00	538	86	22	33	2	681	681
TOTALE 7.30-8.30	550	63	29	33	2	677	677
TOTALE 8.00-9.00	417	49	24	33	2	525	525

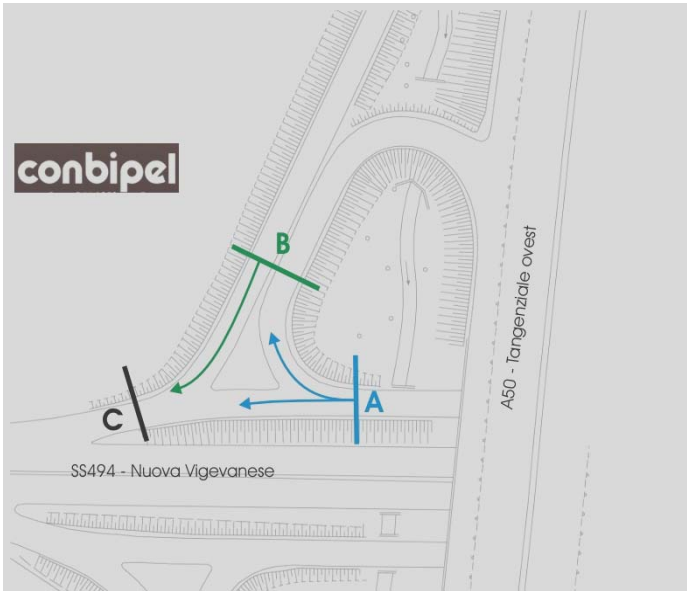


SEZIONE 3: INTERSEZIONE Controviale Nord SS494 - Rampe Est-Sud e Nord-Ovest A50
Feriale - Giovedì 11 Giugno 2009

Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Sezione A - da controviale SS494												
Ora	Dritto (verso sezione C - controviale)						Svolta a destra (verso sezione B - rampa tangenziale)					
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	94	27	4	8	1	134	87	4	6	7	-	104
7.15 - 7.30	133	33	4	11	-	181	86	9	6	6	-	107
7.30 - 7.45	156	14	8	9	-	187	82	7	5	6	-	100
7.45 - 8.00	141	22	5	6	1	175	104	8	3	16	-	131
8.00 - 8.15	138	16	5	12	-	171	105	8	3	9	-	125
8.15 - 8.30	109	17	5	11	1	143	105	4	2	6	-	117
8.30 - 8.45	95	23	8	4	-	130	108	14	7	9	-	138
8.45 - 9.00	58	11	2	17	1	89	100	10	5	8	-	123
TOTALE 7.00-8.00	524	96	21	34	2	677	359	28	20	35	-	442
TOTALE 7.30-8.30	544	69	23	38	2	676	396	27	13	37	-	473
TOTALE 8.00-9.00	400	67	20	44	2	533	418	36	17	32	-	503

Sezione B - rampa tangenziale							
Ora	Svolta a destra (verso sezione C - controviale)						TOTALE
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	67	10	9	12	-	98	98
7.15 - 7.30	57	12	11	11	-	91	91
7.30 - 7.45	66	9	6	7	-	88	88
7.45 - 8.00	65	8	5	12	-	90	90
8.00 - 8.15	68	9	2	7	-	86	86
8.15 - 8.30	51	4	6	5	-	66	66
8.30 - 8.45	52	4	1	14	-	71	71
8.45 - 9.00	62	9	2	9	-	82	82
TOTALE 7.00-8.00	255	39	31	42	-	367	367
TOTALE 7.30-8.30	250	30	19	31	-	330	330
TOTALE 8.00-9.00	233	26	11	35	-	305	305



SEZIONE 4: A50 da Rampa Est-Sud a Rampa Nord-Est A50
Feriale - Giovedì 11 Giugno 2009

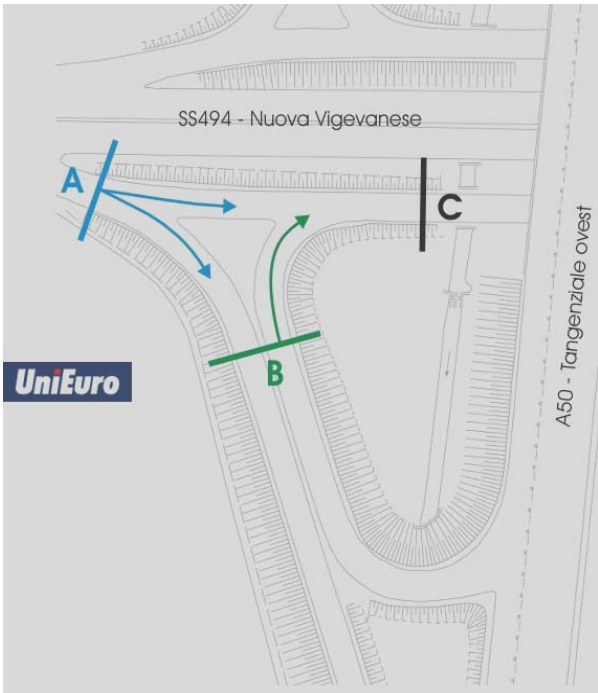
Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)							
da Sezione A - Rampa est-sud							
Ora	a sezione B - Rampa nord-est					Totale	TOTALE
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus		
7.00 - 7.15	7	1	-	-	-	8	8
7.15 - 7.30	1	-	1	-	-	2	2
7.30 - 7.45	4	1	-	-	-	5	5
7.45 - 8.00	3	2	1	-	-	6	6
8.00 - 8.15	4	1	-	-	-	5	5
8.15 - 8.30	1	-	1	1	-	3	3
8.30 - 8.45	4	-	-	-	-	4	4
8.45 - 9.00	3	1	-	1	-	5	5
TOTALE 7.00-8.00	15	4	2	-	-	21	21
TOTALE 7.30-8.30	12	4	2	1	-	19	19
TOTALE 8.00-9.00	12	2	1	2	-	17	17



SEZIONE 5: INTERSEZIONE Controviale Sud SS494 - Rampe Ovest-Sud e Nord-Est A50
Feriale - Giovedì 11 Giugno 2009

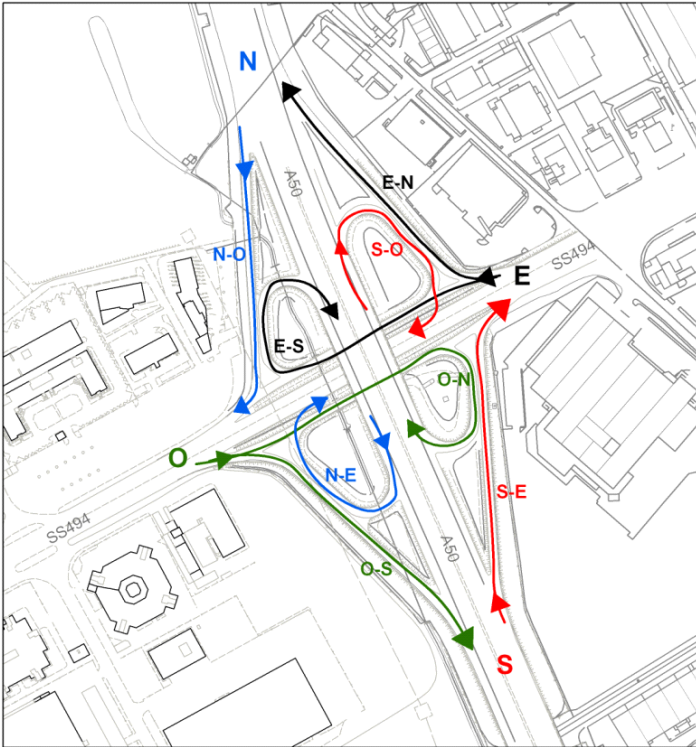
Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)													
Sezione A - da controviale SS494													
Ora	Dritto (verso sezione C - controviale)						Svolta a destra (verso sezione B - rampa tangenziale)						TOTALE
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	170	9	9	19	-	207	227	8	6	7	1	249	456
7.15 - 7.30	196	9	10	9	-	224	200	10	6	16	1	233	457
7.30 - 7.45	195	13	5	3	-	216	183	7	8	18	-	216	432
7.45 - 8.00	180	4	5	-	-	189	200	11	8	21	1	241	430
8.00 - 8.15	183	1	8	7	-	199	185	6	6	16	-	213	412
8.15 - 8.30	157	6	7	5	-	175	149	12	7	19	-	187	362
8.30 - 8.45	163	2	9	12	-	186	165	7	4	20	-	196	382
8.45 - 9.00	164	3	6	4	-	177	131	10	6	17	-	164	341
TOTALE 7.00-8.00	741	35	29	31	-	836	810	36	28	62	3	939	1.775
TOTALE 7.30-8.30	715	24	25	15	-	779	717	36	29	74	1	857	1.636
TOTALE 8.00-9.00	667	12	30	28	-	737	630	35	23	72	-	760	1.497

Sezione B - rampa tangenziale							
Ora	Svolta a destra (verso sezione C - controviale)						TOTALE
	Auto	Furgoni	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	37	10	1	2	-	50	50
7.15 - 7.30	44	12	1	2	-	59	59
7.30 - 7.45	37	8	2	2	-	49	49
7.45 - 8.00	52	9	1	5	-	67	67
8.00 - 8.15	54	11	4	3	-	72	72
8.15 - 8.30	56	7	4	4	-	71	71
8.30 - 8.45	50	6	2	8	-	66	66
8.45 - 9.00	65	8	5	5	-	83	83
TOTALE 7.00-8.00	170	39	5	11	-	225	225
TOTALE 7.30-8.30	199	35	11	14	-	259	259
TOTALE 8.00-9.00	225	32	15	20	-	292	292



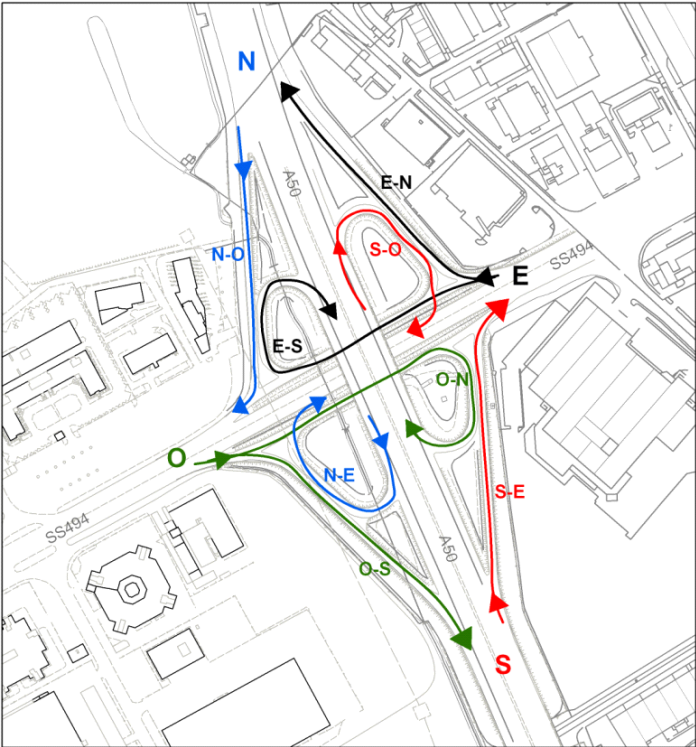
Svincolo A50 Tangenziale Ovest Milano - SS494 Nuova Vigevanese																
Rampe da Tangenziale Ovest direzione Laghi																
giorno medio feriale tipo (martedì, mercoledì, giovedì) 24-25-26 giugno																
rampa SO da A50 a SS494 dir. Vigevano								rampa SE da A50 a SS494 dir. Milano								
Ora	Lunghezze veicoli [1]						Totale	Ora	Lunghezze veicoli [1]						Totale	
	Motocicli	Autovetture	Autocarri fino 35 q.li	Autocarri oltre 35 q.li	Autobus	Autotreni Autoart.			Motocicli	Autovetture	Autocarri fino 35 q.li	Autocarri oltre 35 q.li	Autobus	Autotreni Autoart.		
0 - 1	2	106	10	8	4	10	140	0 - 1	2	85	1	1	-	3	92	
1 - 2	2	80	5	4	3	4	98	1 - 2	1	43	-	1	1	2	48	
2 - 3	1	36	3	3	2	5	50	2 - 3	1	37	-	-	1	1	40	
3 - 4	1	26	3	3	3	7	43	3 - 4	-	15	2	1	-	2	20	
4 - 5	1	27	3	4	2	6	43	4 - 5	-	21	2	2	1	2	28	
5 - 6	1	73	7	10	7	11	109	5 - 6	2	69	2	1	2	3	79	
6 - 7	3	186	29	14	11	23	266	6 - 7	4	224	9	6	6	16	265	
7 - 8	7	404	48	24	16	27	526	7 - 8	13	585	15	17	9	18	657	
8 - 9	8	370	40	33	20	21	492	8 - 9	17	804	17	21	13	16	888	
9 - 10	7	308	37	37	22	38	449	9 - 10	15	697	20	19	15	24	790	
10 - 11	5	253	35	32	17	23	365	10 - 11	11	519	20	17	8	21	596	
11 - 12	5	241	35	31	19	25	356	11 - 12	8	462	19	16	10	18	533	
12 - 13	5	249	29	19	15	24	341	12 - 13	10	451	11	12	8	13	505	
13 - 14	5	242	28	21	10	23	329	13 - 14	9	429	16	13	10	15	492	
14 - 15	6	288	33	27	13	24	391	14 - 15	9	492	19	15	11	21	567	
15 - 16	6	311	37	28	13	20	415	15 - 16	10	501	21	10	11	17	570	
16 - 17	7	311	38	22	17	22	417	16 - 17	9	494	17	11	9	11	551	
17 - 18	8	344	37	33	11	21	454	17 - 18	11	566	9	7	8	8	609	
18 - 19	6	333	33	24	18	28	442	18 - 19	11	562	7	7	6	6	599	
19 - 20	7	331	26	19	9	14	406	19 - 20	10	431	6	4	4	6	461	
20 - 21	5	249	20	11	7	11	303	20 - 21	7	317	1	2	1	3	331	
21 - 22	2	146	10	7	6	10	181	21 - 22	4	179	2	2	1	2	190	
22 - 23	3	127	8	5	6	9	158	22 - 23	3	137	1	1	1	2	145	
23 - 24	3	121	8	8	5	15	160	23 - 24	2	112	1	-	1	2	118	
0 - 24	106	5.162	562	427	256	421	6.934	0 - 24	169	8.232	218	186	137	232	9.174	
incidenza mezzi pesanti			rampa SO da A50 a SS494 dir. Vigevano					24%				rampa SE da A50 a SS494 dir. Milano				8%
fonte: Società Autostrade Milano-Serravalle Milano Tangenziali								elaborazioni Centro Studi PIM								

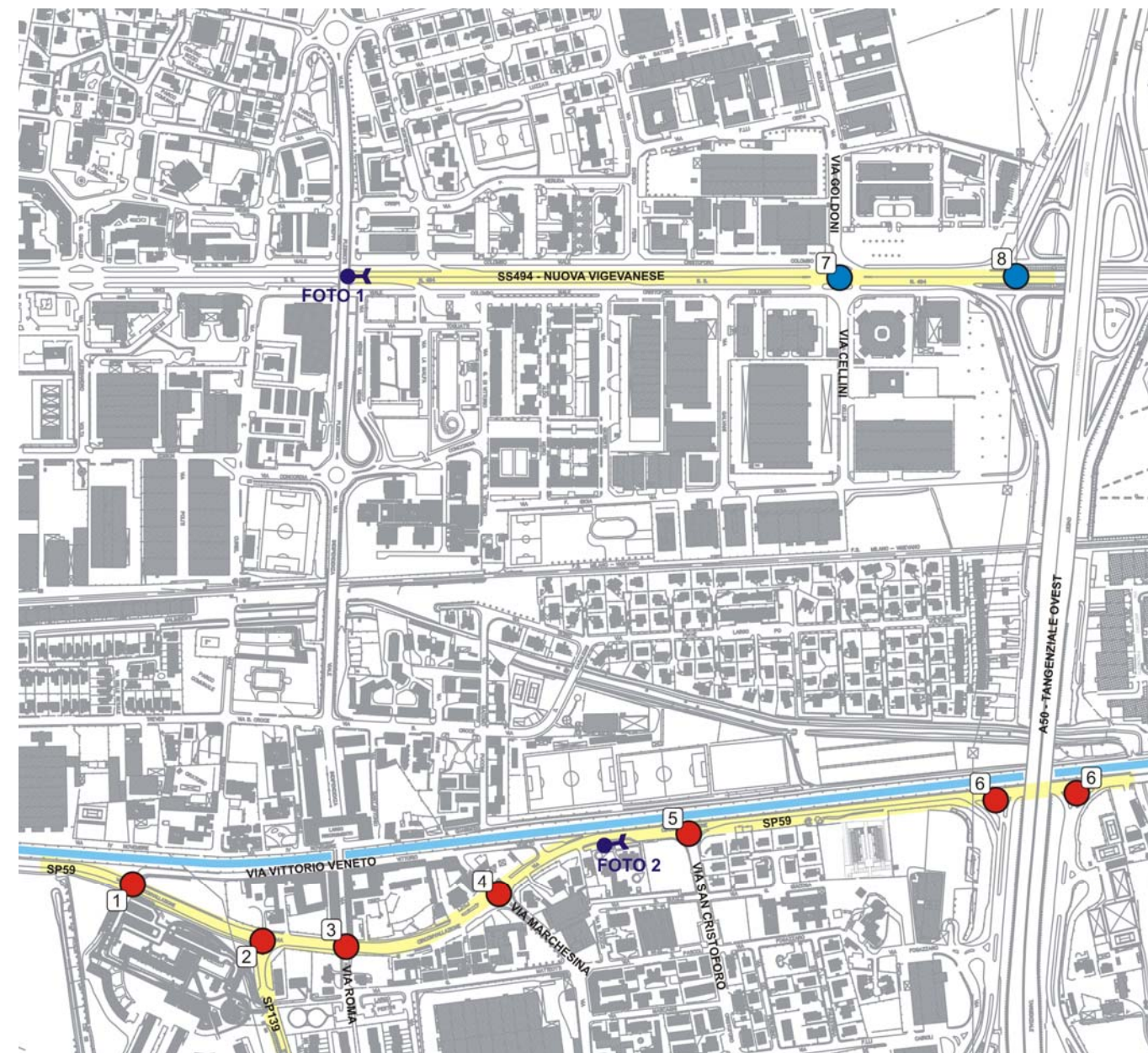
Svincolo A50 Tangenziale Ovest Milano - SS494 Nuova Vigevanese																	
Rampe da SS494 Vigevanese direzione Milano																	
giorno medio feriale tipo (martedì, mercoledì, giovedì) 24-25-26 giugno																	
rampa ON da SS494 a A50 dir. Laghi								rampa OS da SS494 a A50 dir. Bologna									
Ora	Lunghezze veicoli [1]						Totale	Ora	Lunghezze veicoli [1]						Totale		
	Motocicli	Autovetture	Autocarri fino 35 q.li	Autocarri oltre 35 q.li	Autobus	Autotreni Autoart.			Motocicli	Autovetture	Autocarri fino 35 q.li	Autocarri oltre 35 q.li	Autobus	Autotreni Autoart.			
0 - 1	1	69	1	1	-	1	73	0 - 1	2	107	10	11	3	11	144		
1 - 2	2	42	2	1	-	-	47	1 - 2	2	70	7	3	4	3	89		
2 - 3	1	22	1	1	-	1	26	2 - 3	1	34	3	4	2	5	49		
3 - 4	-	20	-	-	1	-	21	3 - 4	1	26	2	3	3	7	42		
4 - 5	-	24	1	4	-	-	29	4 - 5	1	24	4	4	2	6	41		
5 - 6	1	55	4	4	1	3	68	5 - 6	1	85	7	11	8	11	123		
6 - 7	3	124	12	8	2	9	158	6 - 7	3	208	28	16	11	27	293		
7 - 8	4	144	13	13	5	16	195	7 - 8	6	339	40	19	14	27	445		
8 - 9	6	175	14	7	6	8	216	8 - 9	7	268	31	39	21	12	378		
9 - 10	5	176	14	9	4	15	223	9 - 10	7	237	32	40	13	29	358		
10 - 11	6	221	11	24	5	12	279	10 - 11	5	232	27	17	14	17	312		
11 - 12	3	162	8	16	4	11	204	11 - 12	5	212	31	33	16	24	321		
12 - 13	5	192	13	9	2	9	230	12 - 13	5	180	32	18	12	18	265		
13 - 14	5	259	7	5	3	16	295	13 - 14	5	210	36	19	12	19	301		
14 - 15	4	192	16	9	4	18	243	14 - 15	7	293	23	28	10	21	382		
15 - 16	6	211	11	4	3	12	247	15 - 16	6	300	41	24	10	17	398		
16 - 17	6	218	17	7	5	11	264	16 - 17	9	344	38	27	14	27	459		
17 - 18	8	274	12	4	4	14	316	17 - 18	11	382	45	48	14	28	528		
18 - 19	7	280	5	6	5	5	308	18 - 19	8	337	34	24	24	30	457		
19 - 20	4	229	4	2	2	6	247	19 - 20	9	328	25	20	8	13	403		
20 - 21	3	160	4	1	2	3	173	20 - 21	7	307	26	16	9	11	376		
21 - 22	3	104	4	-	2	1	114	21 - 22	2	138	10	7	7	10	174		
22 - 23	4	113	4	2	1	-	124	22 - 23	4	117	9	6	6	9	151		
23 - 24	3	66	4	2	2	2	79	23 - 24	2	136	8	9	5	18	178		
0 - 24	90	3.532	182	139	63	173	4.179	0 - 24	116	4.914	549	446	242	400	6.667		
incidenza mezzi pesanti		rampa ON da SS494 a A50 dir. Laghi						13%			rampa OS da SS494 a A50 dir. Bologna						25%
fonte: Società Autostrade Milano-Serravalle Milano Tangenziali								elaborazioni Centro Studi PIM									



Svincolo A50 Tangenziale Ovest Milano - SS494 Nuova Vigevanese																	
Rampe da Tangenziale Ovest direzione Bologna																	
giorno medio feriale tipo (martedì, mercoledì, giovedì) 24-25-26 giugno																	
rampa NO da A50 a SS494 dir. Vigevano								rampa NE da A50 a SS494 dir. Milano									
Ora	Lunghezze veicoli [1]							Ora	Lunghezze veicoli [1]								
	Motocicli	Autovetture	Autocarri fino 35 q.li	Autocarri oltre 35 q.li	Autobus	Autotreni Autoartic.			Totale	Motocicli	Autovetture	Autocarri fino 35 q.li	Autocarri oltre 35 q.li	Autobus		Autotreni Autoartic.	Totale
0 - 1	1	69	1	1	-	1	73		0 - 1	1	82	-	1	-	1	85	
1 - 2	1	45	2	1	-	-	49		1 - 2	1	50	1	-	-	1	53	
2 - 3	1	20	1	-	-	1	23		2 - 3	1	28	-	-	-	1	30	
3 - 4	-	23	-	-	1	-	24		3 - 4	-	25	-	1	1	-	27	
4 - 5	-	25	1	3	-	-	29		4 - 5	-	30	1	3	-	-	34	
5 - 6	1	57	4	5	1	4	72		5 - 6	1	76	6	5	1	3	92	
6 - 7	3	139	13	12	3	12	182		6 - 7	4	168	19	13	3	15	222	
7 - 8	6	212	18	13	6	20	275		7 - 8	5	251	24	16	11	24	331	
8 - 9	7	313	18	12	9	21	380		8 - 9	7	329	19	14	14	40	423	
9 - 10	7	314	22	19	7	21	390		9 - 10	8	369	29	28	13	26	473	
10 - 11	9	291	17	27	9	24	377		10 - 11	8	386	28	31	10	28	491	
11 - 12	4	218	12	19	5	13	271		11 - 12	5	291	13	19	7	19	354	
12 - 13	5	219	12	8	3	10	257		12 - 13	6	291	17	10	5	19	348	
13 - 14	5	323	13	6	3	16	366		13 - 14	7	348	17	7	4	17	400	
14 - 15	4	213	19	10	4	16	266		14 - 15	5	328	21	9	6	16	385	
15 - 16	5	229	14	4	4	13	269		15 - 16	6	277	15	6	6	14	324	
16 - 17	5	195	12	5	5	9	231		16 - 17	5	246	13	7	5	10	286	
17 - 18	5	171	7	3	2	8	196		17 - 18	4	217	7	3	4	7	242	
18 - 19	3	154	3	2	2	3	167		18 - 19	4	194	4	3	3	3	211	
19 - 20	3	164	3	1	1	3	175		19 - 20	4	188	3	2	1	3	201	
20 - 21	3	142	3	1	2	2	153		20 - 21	3	155	4	1	2	2	167	
21 - 22	2	107	3	-	2	2	116		21 - 22	2	130	3	-	2	2	139	
22 - 23	4	107	4	1	1	-	117		22 - 23	3	128	5	1	1	-	138	
23 - 24	2	64	2	2	1	2	73		23 - 24	2	85	2	2	2	2	95	
0 - 24	86	3.814	204	155	71	201	4.531		0 - 24	92	4.672	251	182	101	253	5.551	
incidenza mezzi pesanti		rampa NO da A50 a SS494 dir. Vigevano						14%			rampa NE da A50 a SS494 dir. Milano						14%
fonte: Società Autostrade Milano-Serravalle Milano Tangenziali								elaborazioni Centro Studi PIM									

Svincolo A50 Tangenziale Ovest Milano - SS494 Nuova Vigevanese																	
Rampe da SS494 Vigevanese direzione Vigevano																	
giorno medio feriale tipo (martedì, mercoledì, giovedì) 24-25-26 giugno																	
rampa EN da SS494 a A50 dir. Laghi								rampa ES da SS494 a A50 dir. Bologna									
Ora	Lunghezze veicoli [1]						Ora	Lunghezze veicoli [1]									
	Motocicli	Autovetture	Autocarri fino 35 q.li	Autocarri oltre 35 q.li	Autobus	Autotreni Autoart.		Totale	Motocicli	Autovetture	Autocarri fino 35 q.li	Autocarri oltre 35 q.li	Autobus	Autotreni Autoart.	Totale		
0 - 1	1	77	-	1	-	1	80	0 - 1	2	88	2	2	-	-	94		
1 - 2	1	43	1	1	-	1	47	1 - 2	1	62	4	-	-	1	68		
2 - 3	1	29	-	-	-	1	31	2 - 3	1	29	1	1	1	1	34		
3 - 4	-	15	-	-	1	-	16	3 - 4	-	15	1	-	-	1	17		
4 - 5	-	17	1	1	-	-	19	4 - 5	-	19	2	1	-	2	24		
5 - 6	1	46	3	3	1	2	56	5 - 6	1	79	5	5	5	3	98		
6 - 7	2	97	9	8	2	8	126	6 - 7	3	164	15	9	6	8	205		
7 - 8	3	130	11	7	5	10	166	7 - 8	7	314	31	17	15	12	396		
8 - 9	3	167	11	9	6	16	212	8 - 9	7	352	28	17	13	12	429		
9 - 10	4	184	14	15	5	14	236	9 - 10	6	287	24	16	10	19	362		
10 - 11	5	245	14	17	5	17	303	10 - 11	6	339	24	20	11	17	417		
11 - 12	7	321	16	18	7	20	389	11 - 12	8	390	30	18	16	18	480		
12 - 13	6	314	15	11	5	16	367	12 - 13	8	404	31	26	16	15	500		
13 - 14	6	334	15	9	4	18	386	13 - 14	10	455	26	16	11	18	536		
14 - 15	7	341	18	10	6	19	401	14 - 15	9	451	29	22	14	15	540		
15 - 16	7	343	19	9	9	17	404	15 - 16	10	429	32	20	14	11	516		
16 - 17	8	389	19	11	9	16	452	16 - 17	10	502	30	21	13	14	590		
17 - 18	9	419	13	6	6	13	466	17 - 18	10	543	40	21	18	18	650		
18 - 19	7	380	9	5	4	6	411	18 - 19	12	567	43	24	18	17	681		
19 - 20	7	368	7	4	3	5	394	19 - 20	9	523	28	19	10	12	601		
20 - 21	6	291	7	2	4	4	314	20 - 21	7	371	15	6	6	4	409		
21 - 22	5	216	6	1	2	3	233	21 - 22	6	262	9	4	1	2	284		
22 - 23	3	141	4	1	2	-	151	22 - 23	3	155	4	2	2	1	167		
23 - 24	2	97	2	2	2	2	107	23 - 24	2	104	3	2	1	2	114		
0 - 24	101	5.004	214	151	88	209	5.767	0 - 24	138	6.904	457	289	201	223	8.212		
incidenza mezzi pesanti			rampa EN da SS494 a A50 dir. Laghi					11%				rampa ES da SS494 a A50 dir. Bologna					14%
fonte: Società Autostrade Milano-Serravalle Milano Tangenziali									elaborazioni Centro Studi PIM								





RILIEVI DI TRAFFICO in TREZZANO SUL NAVIGLIO

(2006, Banca dati Centro Studi PIM)



INTERSEZIONE 2_SP59-SP139

Feriale Mercoledì 22 marzo 2006_Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Sezione A_SP139 Trezzano - Zibido										
Ora	Svolta a sinistra (verso sezione C)					Svolta a destra (verso sezione B)				
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	4	-	-	-	4	65	10	6	-	81
7.15 - 7.30	6	1	1	-	8	75	8	9	-	92
7.30 - 7.45	7	-	1	-	8	104	6	3	-	113
7.45 - 8.00	3	-	-	-	3	75	5	-	-	80
8.00 - 8.15	3	1	-	-	4	75	5	6	-	86
8.15 - 8.30	2	1	-	-	3	99	8	2	-	109
8.30 - 8.45	4	1	1	-	6	81	7	3	-	91
8.45 - 9.00	3	1	-	-	4	66	3	4	-	73
TOTALE 7.00-8.00	20	1	2	-	23	319	29	18	-	366
TOTALE 7.30-8.30	15	2	1	-	18	353	24	11	-	388
TOTALE 8.00-9.00	12	4	1	-	17	321	23	15	-	359

Sezione B_SP59 Vecchia Vigevanese - direzione Abbiategrasso										
Ora	Svolta a sinistra (verso sezione A)					Dritto (verso sezione C)				
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	35	6	5	-	46	61	8	2	1	72
7.15 - 7.30	76	9	8	-	93	68	8	3	1	80
7.30 - 7.45	68	13	8	-	89	96	11	2	3	112
7.45 - 8.00	67	17	6	-	90	92	12	3	-	107
8.00 - 8.15	62	8	2	-	72	87	18	5	1	111
8.15 - 8.30	51	12	6	-	69	62	13	2	2	79
8.30 - 8.45	77	9	4	-	90	80	14	4	1	99
8.45 - 9.00	29	8	3	-	40	44	4	2	-	50
TOTALE 7.00-8.00	246	45	27	-	318	317	39	10	5	371
TOTALE 7.30-8.30	248	50	22	-	320	337	54	12	6	409
TOTALE 8.00-9.00	219	37	15	-	271	273	49	13	4	339

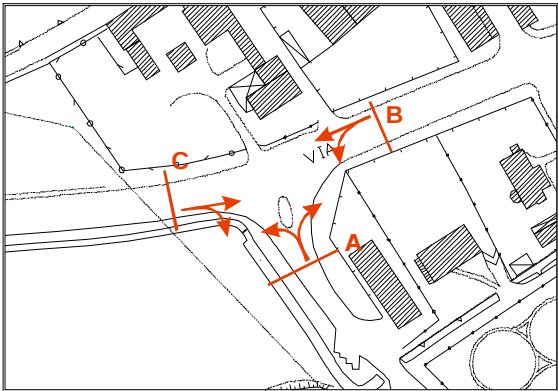
Sezione C_SP59 Vecchia Vigevanese - direzione Milano										
Ora	Dritto (verso sezione B)					Svolta a destra (verso sezione A)				
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	211	73	12	2	298	16	1	-	-	17
7.15 - 7.30	234	61	6	3	304	14	-	-	-	14
7.30 - 7.45	248	7	-	2	257	17	2	-	-	19
7.45 - 8.00	208	5	5	2	220	7	1	1	-	9
8.00 - 8.15	204	11	3	4	222	23	3	-	-	26
8.15 - 8.30	256	8	1	-	265	21	1	-	-	22
8.30 - 8.45	228	12	4	2	246	28	1	-	-	29
8.45 - 9.00	215	8	5	1	229	31	13	-	-	44
TOTALE 7.00-8.00	901	146	23	9	1.079	54	4	1	-	59
TOTALE 7.30-8.30	916	31	9	8	964	68	7	1	-	76
TOTALE 8.00-9.00	903	39	13	7	962	103	18	-	-	121

Feriale Mercoledì 29 marzo 2006_Rilievi effettuati alla sera (17.00 - 19.00)

Sezione A_SP139 Trezzano - Zibido										
Ora	Svolta a sinistra (verso sezione C)					Svolta a destra (verso sezione B)				
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
17.00 - 17.15	4	1	-	-	5	65	2	6	-	73
17.15 - 17.30	6	2	1	-	9	78	13	4	-	95
17.30 - 17.45	6	1	-	-	7	55	1	2	1	59
17.45 - 18.00	4	2	-	-	6	83	4	4	-	91
18.00 - 18.15	8	-	-	-	8	51	-	2	-	53
18.15 - 18.30	12	-	1	-	13	55	2	2	-	59
18.30 - 18.45	3	1	-	-	4	96	13	1	-	110
18.45 - 19.00	6	2	-	-	8	135	10	3	-	148
TOTALE 17.00-18.00	20	6	1	-	27	281	20	16	1	318
TOTALE 17.30-18.30	30	3	1	-	34	244	7	10	1	262
TOTALE 18.00-19.00	29	3	1	-	33	337	25	8	-	370

Sezione B_SP59 Vecchia Vigevanese - direzione Abbiategrasso										
Ora	Svolta a sinistra (verso sezione A)					Dritto (verso sezione C)				
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
17.00 - 17.15	29	2	2	-	33	149	19	10	-	178
17.15 - 17.30	29	4	3	-	36	248	16	2	-	266
17.30 - 17.45	30	1	2	-	33	270	17	2	2	291
17.45 - 18.00	30	1	-	-	31	230	15	2	1	248
18.00 - 18.15	92	7	1	-	100	282	22	4	2	310
18.15 - 18.30	30	-	6	-	36	284	12	3	1	300
18.30 - 18.45	29	2	1	-	32	351	9	3	3	366
18.45 - 19.00	48	7	1	-	56	318	11	4	1	334
TOTALE 17.00-18.00	118	8	7	-	133	897	67	16	3	983
TOTALE 17.30-18.30	182	9	9	-	200	1.066	66	11	6	1.149
TOTALE 18.00-19.00	199	16	9	-	224	1.235	54	14	7	1.310

Sezione C_SP59 Vecchia Vigevanese - direzione Milano										
Ora	Dritto (verso sezione B)					Svolta a destra (verso sezione A)				
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
17.00 - 17.15	101	12	-	-	113	43	8	1	-	52
17.15 - 17.30	109	9	4	1	123	33	1	-	-	34
17.30 - 17.45	117	6	2	2	127	34	5	-	-	39
17.45 - 18.00	105	9	5	1	120	56	6	-	-	62
18.00 - 18.15	57	-	-	1	58	52	2	-	-	54
18.15 - 18.30	74	6	-	1	81	33	-	-	-	33
18.30 - 18.45	85	7	1	1	94	60	6	-	-	66
18.45 - 19.00	85	1	1	-	87	48	4	-	-	52
TOTALE 17.00-18.00	432	36	11	4	483	166	20	1	-	187
TOTALE 17.30-18.30	353	21	7	5	386	175	13	-	-	188
TOTALE 18.00-19.00	301	14	2	3	320	193	12	-	-	205



INTERSEZIONE 3 - Circonvallazione - SP59 - Roma

Feriale Mercoledì 22 marzo 2006_Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

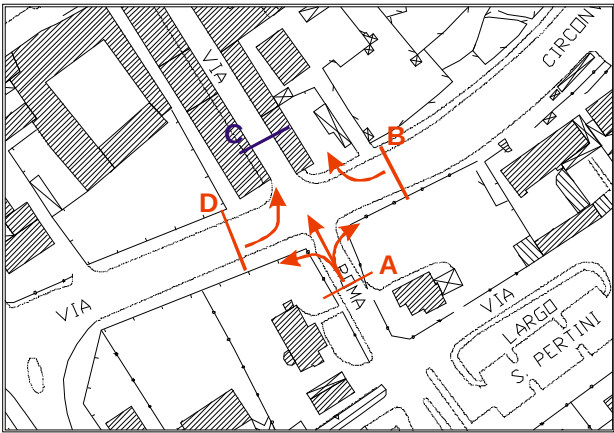
Sezione A - via Roma																
Ora	Svolta a sinistra (verso sezione D)					Dritto (verso sezione C)					Svolta a destra (verso sezione B)					TOTALE
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	23	1	-	-	24	32	1	-	2	35	4	-	1	-	5	64
7.15 - 7.30	27	3	-	-	30	31	2	1	-	34	7	-	-	-	7	71
7.30 - 7.45	47	3	-	-	50	52	2	-	1	55	8	-	1	-	9	114
7.45 - 8.00	31	5	1	-	37	101	2	-	-	103	5	-	-	-	5	145
8.00 - 8.15	46	1	-	-	47	67	3	-	1	71	3	-	1	-	4	122
8.15 - 8.30	35	2	-	1	38	98	5	-	-	103	5	2	-	-	7	148
8.30 - 8.45	36	4	4	-	44	87	5	-	-	92	4	1	-	-	5	141
8.45 - 9.00	31	3	-	-	34	70	6	1	1	78	6	-	-	-	6	118
TOTALE 7.00-8.00	128	12	1	-	141	216	7	1	3	227	24	-	2	-	26	394
TOTALE 7.30-8.30	159	11	1	1	172	318	12	-	2	332	21	2	2	-	25	529
TOTALE 8.00-9.00	148	10	4	1	163	322	19	1	2	344	18	3	1	-	22	529

Feriale Mercoledì 29 marzo 2006_Rilievi effettuati alla sera (17.00 - 19.00)

Sezione A - via Roma																
Ora	Svolta a sinistra (verso sezione D)					Dritto (verso sezione C)					Svolta a destra (verso sezione B)					TOTALE
	Leggeri	Merc<35q	Merc>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merc<35q	Merc>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merc<35q	Merc>35q	Bus	Totale	
17.00 - 17.15	56	6	-	-	62	88	10	-	-	98	1	-	-	-	1	161
17.15 - 17.30	51	6	-	-	57	76	6	-	1	83	3	-	-	-	3	143
17.30 - 17.45	99	6	1	-	106	104	9	-	-	113	4	-	-	-	4	223
17.45 - 18.00	76	2	-	-	78	84	5	-	1	90	1	-	-	-	1	169
18.00 - 18.15	122	17	1	-	140	118	4	-	-	122	-	-	-	-	-	262
18.15 - 18.30	83	6	1	-	90	83	1	-	1	85	1	-	-	-	1	176
18.30 - 18.45	78	5	-	-	83	84	4	-	-	88	3	1	-	-	4	175
18.45 - 19.00	111	8	1	-	120	79	3	-	-	82	2	-	-	-	2	204
TOTALE 17.00-18.00	282	20	1	-	303	352	30	-	2	384	9	-	-	-	9	696
TOTALE 17.30-18.30	380	31	3	-	414	389	19	-	2	410	6	-	-	-	6	830
TOTALE 18.00-19.00	394	36	3	-	433	364	12	-	1	377	6	1	-	-	7	817

Via Circonvallazione											
Ora	Sezione B_ direzione Abbiategrasso					Sezione D_ direzione Milano					TOTALE
	Svolta a destra (verso sezione C)					Svolta a sinistra (verso sezione C)					
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	25	4	-	-	29	52	6	1	-	59	88
7.15 - 7.30	30	5	-	-	35	63	10	-	-	73	108
7.30 - 7.45	49	2	-	-	51	70	5	-	-	75	126
7.45 - 8.00	43	13	-	-	56	78	5	-	-	83	139
8.00 - 8.15	52	7	-	-	59	74	7	1	-	82	141
8.15 - 8.30	63	8	-	-	71	87	11	1	-	99	170
8.30 - 8.45	55	8	1	-	64	61	10	1	-	72	136
8.45 - 9.00	55	4	-	-	59	87	5	-	-	92	151
TOTALE 7.00-8.00	147	24	-	-	171	263	26	1	-	290	461
TOTALE 7.30-8.30	207	30	-	-	237	309	28	2	-	339	576
TOTALE 8.00-9.00	225	27	1	-	253	309	33	3	-	345	598

Via Circonvallazione											
Ora	Sezione B_ direzione Abbiategrasso					Sezione D_ direzione Milano					TOTALE
	Svolta a destra (verso sezione C)					Svolta a sinistra (verso sezione C)					
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
17.00 - 17.15	59	14	1	-	74	79	7	-	-	86	160
17.15 - 17.30	66	7	-	-	73	88	14	-	-	102	175
17.30 - 17.45	34	7	1	-	42	80	4	-	-	84	126
17.45 - 18.00	38	12	-	-	50	94	6	1	-	101	151
18.00 - 18.15	46	2	-	-	48	59	7	-	-	66	114
18.15 - 18.30	52	6	-	-	58	76	14	-	-	90	148
18.30 - 18.45	34	3	-	-	37	89	9	-	-	98	135
18.45 - 19.00	58	3	-	-	61	88	10	-	-	98	159
TOTALE 17.00-18.00	197	40	2	-	239	341	31	1	-	373	612
TOTALE 17.30-18.30	170	27	1	-	198	309	31	1	-	341	539
TOTALE 18.00-19.00	190	14	-	-	204	312	40	-	-	352	556





INTERSEZIONE 4_Circonvallazione - Vittorio Veneto

Feriale Mercoledì 22 marzo 2006_Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Sezione A - via Marchesina																
Ora	Svolta a sinistra (verso sezione D)					Dritto (verso sezione C)					Svolta a destra (verso sezione B)					TOTALE
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	3	-	1	-	4	1	-	-	-	1	15	1	-	-	16	21
7.15 - 7.30	5	1	-	-	6	1	1	-	-	2	11	1	1	-	13	21
7.30 - 7.45	3	1	-	-	4	-	-	-	-	-	12	1	-	-	13	17
7.45 - 8.00	4	-	-	-	4	-	-	-	-	-	14	1	-	-	15	19
8.00 - 8.15	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-	15	-	-	-	15	17
8.15 - 8.30	7	-	-	-	7	-	-	-	-	-	18	3	-	-	21	28
8.30 - 8.45	3	3	-	-	6	-	-	-	-	-	23	3	1	-	27	33
8.45 - 9.00	1	1	1	-	3	-	-	-	-	-	8	-	2	-	10	13
TOTALE 7.00-8.00	15	2	1	-	18	2	1	-	-	3	52	4	1	-	57	78
TOTALE 7.30-8.30	16	1	-	-	17	-	-	-	-	-	59	5	-	-	64	81
TOTALE 8.00-9.00	13	4	1	-	18	-	-	-	-	-	64	6	3	-	73	91

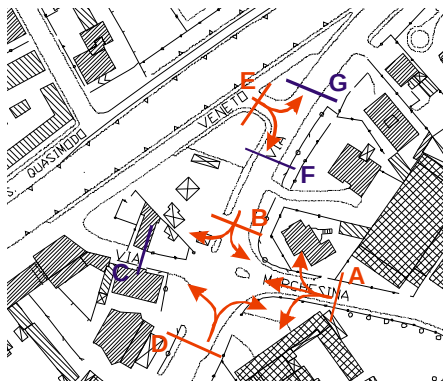
Feriale Mercoledì 29 marzo 2006_Rilievi effettuati alla sera (17.00 - 19.00)

Sezione A - via Marchesina															
Ora	Svolta a sinistra (verso sezione D)					Dritto (verso sezione C)					Svolta a destra (verso sezione B)				
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	TOTALE
17.00 - 17.15	19	-	-	-	19	-	-	-	-	-	17	1	-	-	18
17.15 - 17.30	36	9	2	-	47	-	-	-	-	-	15	1	-	-	16
17.30 - 17.45	17	2	-	-	19	-	-	-	-	-	16	4	-	-	20
17.45 - 18.00	26	3	-	-	29	1	-	-	-	1	18	2	-	-	20
18.00 - 18.15	23	4	1	-	28	2	-	-	-	2	22	-	-	-	22
18.15 - 18.30	34	3	-	-	37	-	-	-	-	-	16	3	-	-	19
18.30 - 18.45	45	4	-	-	49	1	-	-	-	1	9	-	-	-	9
18.45 - 19.00	12	-	-	-	12	-	-	-	-	-	14	2	-	-	16
TOTALE 17.00-18.00	98	14	2	-	114	1	-	-	-	1	66	8	-	-	74
TOTALE 17.30-18.30	100	12	1	-	113	3	-	-	-	3	72	9	-	-	81
TOTALE 18.00-19.00	114	11	1	-	126	3	-	-	-	3	61	5	-	-	66

Sezione D - via Circonvallazione SP59 - direzione Milano											
Ora	Svolta a sinistra (verso sezione C)					Svolta a destra (verso sezione A)					TOTALE
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	1	-	1	-	2	45	1	1	-	47	49
7.15 - 7.30	2	1	-	-	3	59	5	-	-	64	67
7.30 - 7.45	1	1	-	-	2	50	4	-	-	54	56
7.45 - 8.00	-	-	-	-	-	52	2	-	-	54	54
8.00 - 8.15	3	-	-	-	3	72	3	4	1	80	83
8.15 - 8.30	2	-	-	-	2	85	2	1	-	88	90
8.30 - 8.45	3	-	-	-	3	66	9	2	-	77	80
8.45 - 9.00	2	-	-	-	2	59	6	-	1	66	68
TOTALE 7.00-8.00	4	2	1	-	7	206	12	1	-	219	226
TOTALE 7.30-8.30	6	1	-	-	7	259	11	5	1	276	283
TOTALE 8.00-9.00	10	-	-	-	10	282	20	7	2	311	321

Sezione D - via Circonvallazione SP59 - direzione Milano											
Ora	Svolta a sinistra (verso sezione C)					Svolta a destra (verso sezione A)					TOTALE
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
17.00 - 17.15	2	-	-	-	2	49	2	-	-	51	53
17.15 - 17.30	-	-	-	-	-	61	9	-	-	70	70
17.30 - 17.45	2	-	-	-	2	54	3	-	1	58	60
17.45 - 18.00	2	-	-	-	2	50	5	-	-	55	57
18.00 - 18.15	-	-	-	-	-	60	2	-	1	63	63
18.15 - 18.30	2	-	-	-	2	58	3	-	-	61	63
18.30 - 18.45	1	-	-	-	1	33	2	-	1	36	37
18.45 - 19.00	2	-	-	-	2	47	3	-	-	50	52
TOTALE 17.00-18.00	6	-	-	-	6	214	19	-	1	234	240
TOTALE 17.30-18.30	6	-	-	-	6	222	13	-	2	237	243
TOTALE 18.00-19.00	5	-	-	-	5	198	10	-	2	210	215

Sezione B - via Circonvallazione SP59 - direzione Abbiategrasso											
Ora	Svolta a sinistra (verso sezione A)					Svolta a destra (verso sezione C)					TOTALE
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	5	1	1	-	7	-	1	1	-	2	9
7.15 - 7.30	6	-	-	-	6	2	-	-	-	2	8
7.30 - 7.45	4	-	1	-	5	1	-	1	-	2	7
7.45 - 8.00	7	-	-	-	7	-	-	-	-	-	7
8.00 - 8.15	5	1	-	-	6	3	1	-	-	4	10
8.15 - 8.30	6	-	-	-	6	1	-	-	-	1	7
8.30 - 8.45	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
8.45 - 9.00	2	1	-	-	3	-	-	-	-	-	3
TOTALE 7.00-8.00	22	1	2	-	25	3	1	2	-	6	31
TOTALE 7.30-8.30	22	1	1	-	24	5	1	1	-	7	31
TOTALE 8.00-9.00	14	2	-	-	16	4	1	-	-	5	21



Sezione B - via Circonvallazione SP59 - direzione Abbiategrasso											
Ora	Svolta a sinistra (verso sezione A)					Svolta a destra (verso sezione C)					TOTALE
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
17.00 - 17.15	1	-	-	-	1	8	3	-	-	11	12
17.15 - 17.30	-	-	-	-	-	3	1	-	-	4	4
17.30 - 17.45	1	-	-	-	1	3	-	-	-	3	4
17.45 - 18.00	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1
18.00 - 18.15	1	-	-	-	1	5	-	-	-	5	6
18.15 - 18.30	1	-	-	-	1	2	-	-	-	2	3
18.30 - 18.45	-	-	-	-	-	3	1	-	-	4	4
18.45 - 19.00	-	-	-	-	-	3	-	-	-	3	3
TOTALE 17.00-18.00	2	-	-	-	2	14	4	1	-	19	21
TOTALE 17.30-18.30	3	-	-	-	3	10	-	1	-	11	14
TOTALE 18.00-19.00	2	-	-	-	2	13	1	-	-	14	16

Sezione E - via Vittorio Veneto											
Ora	Svolta a sinistra (verso sezione G)					Svolta a destra (verso sezione F)					TOTALE
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	4	1	-	-	5	1	-	-	-	1	6
7.15 - 7.30	6	-	-	-	6	-	1	-	-	1	7
7.30 - 7.45	4	-	1	-	5	-	-	-	-	-	5
7.45 - 8.00	-	1	-	-	1	1	-	-	-	1	2
8.00 - 8.15	10	1	-	-	11	1	1	-	-	2	13
8.15 - 8.30	1	-	1	-	2	-	-	-	-	-	2
8.30 - 8.45	5	2	-	-	7	1	-	-	-	1	8
8.45 - 9.00	3	-	1	-	4	1	-	-	-	1	5
TOTALE 7.00-8.00	14	2	1	-	17	2	1	-	-	3	20
TOTALE 7.30-8.30	15	2	2	-	19	2	1	-	-	3	22
TOTALE 8.00-9.00	19	3	2	-	24	3	1	-	-	4	28

Sezione E - via Vittorio Veneto											
Ora	Svolta a sinistra (verso sezione G)					Svolta a destra (verso sezione F)					TOTALE
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
17.00 - 17.15	8	-	-	-	8	-	2	-	-	2	10
17.15 - 17.30	4	3	-	-	7	5	-	-	-	5	12
17.30 - 17.45	5	2	-	-	7	-	-	-	-	-	7
17.45 - 18.00	9	1	-	-	10	2	-	-	-	2	12
18.00 - 18.15	8	-	-	-	8	-	-	1	-	1	9
18.15 - 18.30	2	-	-	-	2	2	-	-	-	2	4
18.30 - 18.45	9	1	-	-	10	-	-	-	-	-	10
18.45 - 19.00	6	1	-	-	7	2	-	-	-	2	9
TOTALE 17.00-18.00	26	6	-	-	32	7	2	-	-	9	41
TOTALE 17.30-18.30	24	3	-	-	27	4	-	1	-	5	32
TOTALE 18.00-19.00	25	2	-	-	27	4	-	1	-	5	32

INTERSEZIONE 5_Circonvallazione - San Cristoforo

Feriale Mercoledì 22 marzo 2006_Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Sezione A - via San Cristoforo										
Ora	Svolta a sinistra (verso sezione C)					Svolta a destra (verso sezione B)				
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	1	-	1	-	2	10	1	1	-	12
7.15 - 7.30	-	-	1	-	1	26	4	-	-	30
7.30 - 7.45	-	1	1	-	2	26	-	2	-	28
7.45 - 8.00	1	1	1	-	3	18	7	-	-	25
8.00 - 8.15	1	-	-	-	1	24	1	-	-	25
8.15 - 8.30	1	-	-	-	1	21	5	-	-	26
8.30 - 8.45	2	-	1	-	3	36	1	-	-	37
8.45 - 9.00	1	-	-	-	1	24	3	5	-	32
TOTALE 7.00-8.00	2	2	4	-	8	80	12	3	-	95
TOTALE 7.30-8.30	3	2	2	-	7	89	13	2	-	104
TOTALE 8.00-9.00	5	-	1	-	6	105	10	5	-	120

Sezione C - via Circonvallazione SP59 - direzione Milano										
Ora	Dritto (verso sezione B)					Svolta a destra (verso sezione A)				
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	298	40	10	4	352	19	5	1	-	25
7.15 - 7.30	289	45	11	3	348	31	6	-	1	38
7.30 - 7.45	327	39	14	2	382	-	35	-	-	35
7.45 - 8.00	305	27	8	-	340	-	58	-	-	58
8.00 - 8.15	306	29	15	3	353	58	5	-	-	63
8.15 - 8.30	319	34	9	1	363	43	5	1	-	49
8.30 - 8.45	362	32	10	2	406	36	4	-	-	40
8.45 - 9.00	345	32	15	1	393	49	2	-	-	51
TOTALE 7.00-8.00	1.219	151	43	9	1.422	50	104	1	1	156
TOTALE 7.30-8.30	1.257	129	46	6	1.438	101	103	1	-	205
TOTALE 8.00-9.00	1.332	127	49	7	1.515	186	16	1	-	203

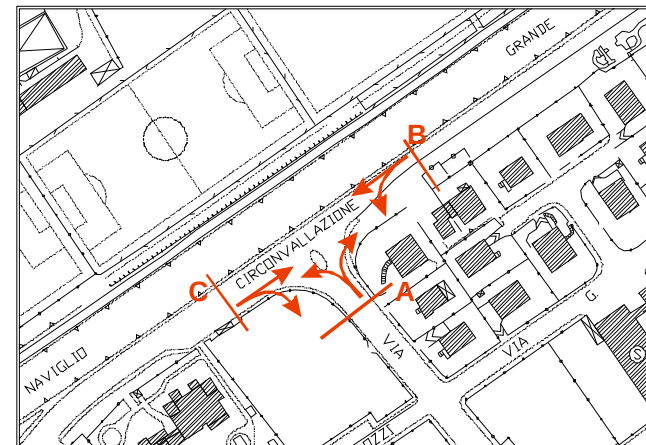
Sezione B - via Vittorio Veneto										
Ora	Svolta a sinistra (verso sezione A)					Dritto (verso sezione C)				
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	8	1	2	-	11	72	16	2	1	91
7.15 - 7.30	7	2	2	-	11	137	23	10	2	172
7.30 - 7.45	14	5	2	-	21	173	25	9	1	208
7.45 - 8.00	22	5	2	-	29	134	34	15	-	183
8.00 - 8.15	17	1	1	-	19	174	21	8	2	205
8.15 - 8.30	14	3	1	-	18	133	19	11	2	165
8.30 - 8.45	16	1	-	-	17	196	21	12	1	230
8.45 - 9.00	8	2	-	-	10	133	17	9	1	160
TOTALE 7.00-8.00	51	13	8	-	72	516	98	36	4	654
TOTALE 7.30-8.30	67	14	6	-	87	614	99	43	5	761
TOTALE 8.00-9.00	55	7	2	-	64	636	78	40	6	760

Feriale Mercoledì 29 marzo 2006_Rilievi effettuati alla sera (17.00 - 19.00)

Sezione A - via San Cristoforo										
Ora	Svolta a sinistra (verso sezione C)					Svolta a destra (verso sezione B)				
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
17.00 - 17.15	5	-	-	-	5	37	2	2	-	41
17.15 - 17.30	7	-	-	-	7	28	3	1	-	32
17.30 - 17.45	12	-	-	-	12	73	-	-	-	73
17.45 - 18.00	10	-	-	-	10	22	2	-	-	24
18.00 - 18.15	5	-	-	-	5	53	1	3	-	57
18.15 - 18.30	6	-	-	-	6	30	1	1	-	32
18.30 - 18.45	3	-	-	-	3	28	-	-	-	28
18.45 - 19.00	3	-	-	-	3	10	-	-	-	10
TOTALE 17.00-18.00	34	-	-	-	34	160	7	3	-	170
TOTALE 17.30-18.30	33	-	-	-	33	178	4	4	-	186
TOTALE 18.00-19.00	17	-	-	-	17	121	2	4	-	127

Sezione C - via Circonvallazione SP59 - direzione Milano										
Ora	Dritto (verso sezione B)					Svolta a destra (verso sezione A)				
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
17.00 - 17.15	256	31	9	-	296	17	-	1	1	19
17.15 - 17.30	249	24	8	-	281	11	3	1	-	15
17.30 - 17.45	266	30	13	-	309	19	2	-	-	21
17.45 - 18.00	249	23	6	-	278	11	2	-	-	13
18.00 - 18.15	173	12	4	-	189	7	1	-	-	8
18.15 - 18.30	209	12	6	-	227	21	2	-	-	23
18.30 - 18.45	179	12	3	-	194	11	1	-	-	12
18.45 - 19.00	193	9	7	-	209	18	2	-	-	20
TOTALE 17.00-18.00	1.020	108	36	-	1.164	58	7	2	1	68
TOTALE 17.30-18.30	897	77	29	-	1.003	58	7	-	-	65
TOTALE 18.00-19.00	754	45	20	-	819	57	6	-	-	63

Sezione B - via Vittorio Veneto										
Ora	Svolta a sinistra (verso sezione A)					Dritto (verso sezione C)				
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
17.00 - 17.15	4	-	2	-	6	220	17	7	2	246
17.15 - 17.30	11	-	-	-	11	241	9	3	1	254
17.30 - 17.45	1	-	-	-	1	212	9	8	2	231
17.45 - 18.00	1	-	-	-	1	184	9	2	-	195
18.00 - 18.15	7	-	1	-	8	200	8	3	2	213
18.15 - 18.30	1	-	-	-	1	226	6	-	2	234
18.30 - 18.45	6	-	-	-	6	246	4	1	3	254
18.45 - 19.00	5	2	-	-	7	231	10	2	-	243
TOTALE 17.00-18.00	17	-	2	-	19	857	44	20	5	926
TOTALE 17.30-18.30	10	-	1	-	11	822	32	13	6	873
TOTALE 18.00-19.00	19	2	1	-	22	903	28	6	7	944



INTERSEZIONE 6 - Svincolo tangenziale Ovest- SP59 Vecchia Vigevanese

Feriale Mercoledì 22 marzo 2006_Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

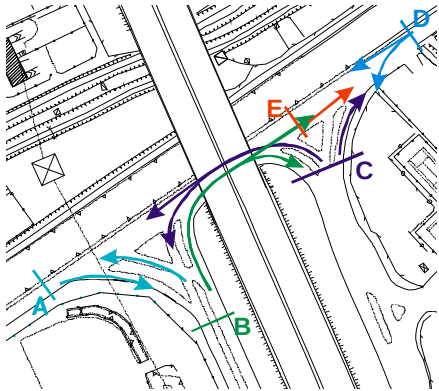
Vecchia Vigevanese_direzione Abbiategrasso																				
Ora	Sezione D_direzione Abbiategrasso					Entrata Tangenziale					Uscita Tangenziale									
						Sezione D_direzione Abbiategrasso					Sezione C_Tangenziale					Sezione C_Tangenziale				
						Svolta a sinistra (verso sezione C)					Svolta a sinistra (verso sezione B)					Svolta a sinistra (verso sezione A)				
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	91	8	4	2	105	33	5	2	-	40	9	3	1	-	13	13	3	1	-	17
7.15 - 7.30	143	4	5	1	153	61	7	4	-	72	13	4	3	-	20	18	5	3	1	27
7.30 - 7.45	171	9	7	1	188	74	1	6	-	81	21	2	1	-	24	19	6	1	-	26
7.45 - 8.00	145	7	9	1	162	65	2	4	-	71	26	4	2	-	32	23	8	6	-	37
8.00 - 8.15	172	10	2	3	187	86	2	2	1	91	29	3	4	-	36	28	3	5	-	36
8.15 - 8.30	165	9	5	1	180	69	5	4	-	78	31	2	2	-	35	29	3	-	-	32
8.30 - 8.45	169	8	8	1	186	59	7	7	-	73	28	2	2	-	32	21	1	3	-	25
8.45 - 9.00	135	6	8	-	149	47	3	5	-	55	24	6	3	-	33	28	2	1	-	31
TOTALE 7.00-8.00	550	28	25	5	608	233	15	16	-	264	69	13	7	-	89	73	22	11	1	107
TOTALE 7.30-8.30	653	35	23	6	717	294	10	16	1	321	107	11	9	-	127	99	20	12	-	131
TOTALE 8.00-9.00	641	33	23	5	702	261	17	18	1	297	112	13	11	-	136	106	9	9	-	124

Vecchia Vigevanese_direzione Milano																				
Ora	Sezione A_direzione Milano					Entrata Tangenziale					Uscita Tangenziale									
						Sezione A_direzione Milano					Sezione B					Sezione B				
						Svolta a destra (verso sezione B)					Svolta a destra (verso sezione C)					Svolta a destra (verso sezione D)				
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	95	14	18	4	131	48	6	-	-	54	26	8	4	-	38	24	7	-	-	31
7.15 - 7.30	90	3	14	4	111	70	9	1	-	80	34	9	9	-	52	26	17	5	-	48
7.30 - 7.45	100	15	8	2	125	66	4	3	-	73	28	7	7	-	42	18	8	2	-	28
7.45 - 8.00	85	6	12	-	103	59	4	2	-	65	55	4	10	-	69	33	14	1	-	48
8.00 - 8.15	81	6	14	3	104	84	7	4	-	95	56	16	7	-	79	13	6	9	-	28
8.15 - 8.30	98	6	5	1	110	71	7	1	-	79	69	8	5	-	82	35	19	6	-	60
8.30 - 8.45	96	10	11	1	118	87	4	1	-	92	57	10	14	-	81	34	5	3	-	42
8.45 - 9.00	132	8	8	1	149	70	8	9	-	87	49	22	5	-	76	32	6	3	-	41
TOTALE 7.00-8.00	370	38	52	10	470	243	23	6	-	272	143	28	30	-	201	101	46	8	-	155
TOTALE 7.30-8.30	364	33	39	6	442	280	22	10	-	312	208	35	29	-	272	99	47	18	-	164
TOTALE 8.00-9.00	407	30	38	6	481	312	26	15	-	353	231	56	31	-	318	114	36	21	-	171

Feriale Mercoledì 29 marzo 2006_Rilievi effettuati alla sera (17.00 - 19.00)

Vecchia Vigevanese_direzione Abbiategrasso																				
Ora	Sezione D_direzione Abbiategrasso					Entrata Tangenziale					Uscita Tangenziale									
						Sezione D_direzione Abbiategrasso					Sezione C_Tangenziale					Sezione C_Tangenziale				
						Svolta a sinistra (verso sezione C)					Svolta a sinistra (verso sezione B)					Svolta a sinistra (verso sezione A)				
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
17.00 - 17.15	133	23	6	-	162	30	6	-	-	36	14	4	2	-	20	22	2	-	-	24
17.15 - 17.30	140	14	3	-	157	41	3	3	-	47	18	6	5	-	29	34	4	-	-	38
17.30 - 17.45	140	18	3	2	163	26	4	-	-	30	13	8	4	-	25	26	4	2	-	32
17.45 - 18.00	128	10	2	1	141	44	2	1	-	47	16	1	4	-	21	20	1	2	-	23
18.00 - 18.15	141	17	4	3	165	42	6	1	-	49	42	8	1	-	51	21	3	-	-	24
18.15 - 18.30	157	4	1	2	164	38	2	-	-	40	33	-	1	-	34	18	-	1	-	19
18.30 - 18.45	145	9	1	3	158	29	3	1	-	33	23	2	2	-	27	20	3	-	-	23
18.45 - 19.00	149	8	1	-	158	44	7	1	-	52	19	3	6	-	28	26	3	5	-	34
TOTALE 17.00-18.00	541	65	14	3	623	141	15	4	-	160	61	19	15	-	95	102	11	4	-	117
TOTALE 17.30-18.30	566	49	10	8	633	150	14	2	-	166	104	17	10	-	131	85	8	5	-	98
TOTALE 18.00-19.00	592	38	7	8	645	153	18	3	-	174	117	13	10	-	140	85	9	6	-	100

Vecchia Vigevanese_direzione Abbiategrasso																				
Ora	Sezione A_direzione Milano					Entrata Tangenziale					Uscita Tangenziale									
						Sezione A_direzione Milano					Sezione B					Sezione B				
						Svolta a destra (verso sezione B)					Svolta a destra (verso sezione C)					Svolta a destra (verso sezione D)				
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
17.00 - 17.15	153	13	1	-	167	35	7	3	1	46	72	5	7	-	84	35	4	2	-	41
17.15 - 17.30	134	2	4	-	140	45	8	5	-	58	98	8	7	-	113	60	11	1	-	72
17.30 - 17.45	202	6	4	1	213	38	9	2	-	49	115	16	5	-	136	31	5	2	-	38
17.45 - 18.00	176	1	4	-	181	43	1	3	-	47	94	3	9	-	106	40	2	1	1	44
18.00 - 18.15	183	2	1	1	187	33	4	5	-	42	93	-	7	3	103	59	7	3	-	69
18.15 - 18.30	146	4	3	1	154	35	2	1	-	38	88	10	8	-	106	49	5	6	-	60
18.30 - 18.45	136	1	1	1	139	50	2	2	-	54	105	8	7	-	120	46	3	-	-	49
18.45 - 19.00	156	2	1	2	161	47	2	1	-	50	111	6	4	-	121	38	3	1	-	42
TOTALE 17.00-18.00	665	22	13	1	701	161	25	13	1	200	379	32	28	-	439	166	22	6	1	195
TOTALE 17.30-18.30	707	13	12	3	735	149	16	11	-	176	390	29	29	3	451	179	19	12	1	211
TOTALE 18.00-19.00	621	9	6	5	641	165	10	9	-	184	397	24	26	3	450	192	18	10	-	220



INTERSEZIONE 7 SS494_Cellini - Goldoni

Feriale Mercoledì 22 marzo 2006_Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

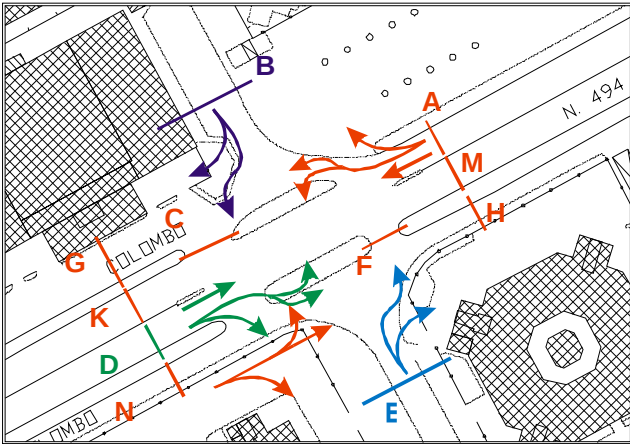
Sezione A - Nuova Vigevanese - direzione Abbiategrasso																
Ora	Dritto (verso sezione K)					Svolta a destra										
						Svolta a sinistra (verso sezione C)					Dritto (verso sezione G)					TOTALE
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	180	36	30	1	247	11	1	4	-	16	58	12	2	3	75	135
7.15 - 7.30	202	33	20	2	257	27	4	2	-	33	49	11	2	3	65	139
7.30 - 7.45	251	37	16	-	304	27	7	2	-	36	53	5	-	3	61	163
7.45 - 8.00	302	41	20	1	364	29	5	2	-	36	79	9	4	2	94	215
8.00 - 8.15	244	34	25	1	304	29	2	1	-	32	57	5	1	3	66	169
8.15 - 8.30	315	35	18	-	368	35	1	1	-	37	87	6	-	3	96	233
8.30 - 8.45	261	32	20	1	314	21	4	2	-	27	66	7	2	2	77	185
8.45 - 9.00	276	36	23	1	336	37	2	3	-	42	71	5	4	2	82	202
TOTALE 7.00-8.00	935	147	86	4	1.172	94	17	10	-	121	239	37	8	11	295	652
TOTALE 7.30-8.30	1.112	147	79	2	1.340	120	15	6	-	141	276	25	5	11	317	780
TOTALE 8.00-9.00	1.096	137	86	3	1.322	122	9	7	-	138	281	23	7	10	321	789

Sezione D - Nuova Vigevanese - direzione Milano																
Ora	Dritto (verso sezione M)					Svolta a destra										
						Svolta a sinistra (verso sezione F)					Dritto (verso sezione H)					TOTALE
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7.15 - 7.30	269	36	21	-	326	11	2	-	-	13	-	-	-	-	-	13
7.30 - 7.45	273	22	37	-	332	1	1	-	-	2	-	-	-	-	-	2
7.45 - 8.00	259	31	22	-	312	1	-	1	-	2	-	-	-	-	-	2
8.00 - 8.15	254	19	21	-	294	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
8.15 - 8.30	275	24	11	-	310	1	-	1	-	2	-	-	-	-	-	2
8.30 - 8.45	224	13	22	-	259	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	1
8.45 - 9.00	228	8	29	1	266	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
TOTALE 7.00-8.00	801	89	80	-	970	13	3	1	-	17	-	-	-	-	-	17
TOTALE 7.30-8.30	1.061	96	91	-	1.248	4	1	2	-	7	-	-	-	-	-	7
TOTALE 8.00-9.00	981	64	83	1	1.129	3	-	2	-	5	-	-	-	-	-	5

Sezione N - SS494 Controviale sud - Nuova Vigevanese - direzione Milano																
Ora	Svolta a sinistra (verso sezione F)					Dritto (verso sezione H)					Svolta a destra (verso sezione E)					TOTALE
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7.15 - 7.30	162	14	16	3	195	1	-	-	-	1	10	-	2	-	12	208
7.30 - 7.45	158	11	7	3	179	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	179
7.45 - 8.00	138	13	16	5	172	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	173
8.00 - 8.15	161	8	11	4	184	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	184
8.15 - 8.30	140	14	11	5	170	1	-	-	-	1	1	-	-	-	1	172
8.30 - 8.45	133	6	10	4	153	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	154
8.45 - 9.00	143	14	10	3	170	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	170
TOTALE 7.00-8.00	458	38	39	11	546	1	-	-	-	1	11	-	2	-	13	560
TOTALE 7.30-8.30	597	46	45	17	705	1	-	-	-	1	2	-	-	-	2	708
TOTALE 8.00-9.00	577	42	42	16	677	1	-	-	-	1	1	-	1	-	2	680

Sezione B - via Goldoni												
Ora	Dritto (verso sezione C)					Svolta a destra (verso sezione G)					TOTALE	
	Leggeri	Mercio≤35q	Mercio>35q	Bus	Totale	Leggeri	Mercio≤35q	Mercio>35q	Bus	Totale		
7.00 - 7.15	93	17	4	-	114	2	-	-	-	2	116	
7.15 - 7.30	128	8	6	3	145	2	-	-	-	2	147	
7.30 - 7.45	149	16	6	-	171	5	-	-	-	5	176	
7.45 - 8.00	151	19	3	1	174	1	-	-	-	1	175	
8.00 - 8.15	155	14	5	-	174	-	-	-	-	-	174	
8.15 - 8.30	190	14	3	-	207	3	-	-	-	3	210	
8.30 - 8.45	139	24	4	1	168	1	-	-	-	1	169	
8.45 - 9.00	149	9	7	1	166	1	2	2	-	5	171	
TOTALE 7.00-8.00	521	60	19	4	604	10	-	-	-	10	614	
TOTALE 7.30-8.30	645	63	17	1	726	9	-	-	-	9	735	
TOTALE 8.00-9.00	633	61	19	2	715	5	2	2	-	9	724	

Sezione E - via Cellini											
Ora	Dritto (verso sezione F)					Svolta a destra (verso sezione H)					TOTALE
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	9	-	1	-	10	-	-	-	-	-	10
7.15 - 7.30	43	6	6	-	55	-	-	-	-	-	55
7.30 - 7.45	99	11	7	-	117	-	-	-	-	-	117
7.45 - 8.00	92	8	4	-	104	-	-	-	-	-	104
8.00 - 8.15	86	5	5	-	96	-	-	-	-	-	96
8.15 - 8.30	115	7	2	-	124	-	-	-	-	-	124
8.30 - 8.45	94	8	2	-	104	1	1	-	-	2	106
8.45 - 9.00	82	9	3	-	94	-	-	-	-	-	94
TOTALE 7.00-8.00	243	25	18	-	286	-	-	-	-	-	286
TOTALE 7.30-8.30	392	31	18	-	441	-	-	-	-	-	441
TOTALE 8.00-9.00	377	29	12	-	418	1	1	-	-	2	420





INTERSEZIONE 7 SS494_Cellini - Goldoni

Feriale Mercoledì 29 marzo 2006_Rilievi effettuati alla sera (17.00 - 19.00)

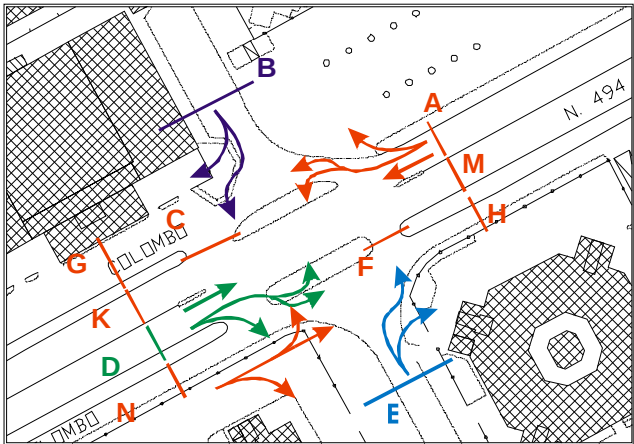
Sezione A - Nuova Vigevanese - direzione Abbiategrasso																
Ora	Dritto (verso sezione K)					Svolta a destra										
						Svolta a sinistra (verso sezione C)					Dritto (verso sezione G)					TOTALE
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
17.00 - 17.15	331	23	7	-	361	37	4	-	-	41	77	8	1	1	87	191
17.15 - 17.30	378	38	9	-	425	38	2	1	-	41	192	3	2	3	200	298
17.30 - 17.45	342	26	11	-	379	58	4	-	-	62	70	3	-	3	76	202
17.45 - 18.00	350	26	13	-	389	54	2	-	-	56	58	8	-	2	68	179
18.00 - 18.15	378	30	5	-	413	70	2	1	-	73	68	6	1	2	77	206
18.15 - 18.30	356	24	7	-	387	34	-	2	-	36	66	5	1	3	75	172
18.30 - 18.45	408	24	10	1	443	38	3	1	-	42	104	4	-	2	110	194
18.45 - 19.00	356	18	11	-	385	62	4	-	-	66	90	1	1	1	93	203
TOTALE 17.00-18.00	1.401	113	40	-	1.554	187	12	1	-	200	397	22	3	9	431	870
TOTALE 17.30-18.30	1.426	106	36	-	1.568	216	8	3	-	227	262	22	2	10	296	759
TOTALE 18.00-19.00	1.498	96	33	1	1.628	204	9	4	-	217	328	16	3	8	355	775

Sezione D - Nuova Vigevanese - direzione Milano																
Ora	Dritto (verso sezione M)					Svolta a destra										
						Svolta a sinistra (verso sezione F)					Dritto (verso sezione H)					TOTALE
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
17.00 - 17.15	223	13	18	-	254	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	255
17.15 - 17.30	249	15	12	-	276	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	276
17.30 - 17.45	275	17	16	-	308	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	309
17.45 - 18.00	254	16	21	-	291	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	291
18.00 - 18.15	217	4	8	-	229	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	230
18.15 - 18.30	252	5	4	-	261	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	261
18.30 - 18.45	253	15	16	1	285	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	286
18.45 - 19.00	235	4	8	-	247	2	-	-	-	2	1	-	-	-	1	250
TOTALE 17.00-18.00	1.001	61	67	-	1.129	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2	1.131
TOTALE 17.30-18.30	998	42	49	-	1.089	1	-	-	-	1	1	-	-	-	1	1.091
TOTALE 18.00-19.00	957	28	36	1	1.022	3	-	-	-	3	2	-	-	-	2	1.027

Sezione N - SS494 Controviale sud - Nuova Vigevanese - direzione Milano																
Ora	Svolta a sinistra (verso sezione F)					Dritto (verso sezione H)					Svolta a destra (verso sezione E)					TOTALE
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
17.00 - 17.15	160	12	4	2	178	2	-	-	-	2	3	1	-	-	4	184
17.15 - 17.30	150	8	7	3	168	8	-	-	-	8	1	-	1	-	2	178
17.30 - 17.45	135	5	1	4	145	20	-	-	-	20	5	1	-	-	6	171
17.45 - 18.00	161	4	4	4	173	6	-	-	-	6	4	-	1	-	5	184
18.00 - 18.15	140	7	4	3	154	18	-	-	-	18	3	-	1	-	4	176
18.15 - 18.30	146	3	3	2	154	21	-	-	-	21	1	-	-	-	1	176
18.30 - 18.45	161	9	3	3	176	7	-	-	-	7	3	-	-	-	3	186
18.45 - 19.00	160	5	4	4	173	24	5	-	-	29	3	-	-	-	3	205
TOTALE 17.00-18.00	606	29	16	13	664	36	-	-	-	36	13	2	2	-	17	717
TOTALE 17.30-18.30	582	19	12	13	626	65	-	-	-	65	13	1	2	-	16	707
TOTALE 18.00-19.00	607	24	14	12	657	70	5	-	-	75	10	-	1	-	11	743

Sezione B - via Goldoni											
Ora	Dritto (verso sezione C)					Svolta a destra (verso sezione G)					TOTALE
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
17.00 - 17.15	145	6	1	-	152	-	1	-	-	1	153
17.15 - 17.30	126	12	2	1	141	1	-	-	-	1	142
17.30 - 17.45	142	11	-	-	153	3	-	-	-	3	156
17.45 - 18.00	128	10	2	1	141	10	1	-	-	11	152
18.00 - 18.15	147	7	2	-	156	3	1	-	-	4	160
18.15 - 18.30	142	10	3	1	156	7	2	-	-	9	165
18.30 - 18.45	93	2	-	-	95	11	-	-	-	11	106
18.45 - 19.00	133	5	-	-	138	2	1	-	-	3	141
TOTALE 17.00-18.00	541	39	5	2	587	14	2	-	-	16	603
TOTALE 17.30-18.30	559	38	7	2	606	23	4	-	-	27	633
TOTALE 18.00-19.00	515	24	5	1	545	23	4	-	-	27	572

Sezione E - via Cellini											
Ora	Dritto (verso sezione F)					Svolta a destra (verso sezione H)					TOTALE
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
17.00 - 17.15	56	1	2	-	59	-	-	-	-	-	59
17.15 - 17.30	36	3	-	-	39	-	-	-	-	-	39
17.30 - 17.45	69	4	-	-	73	-	-	-	-	-	73
17.45 - 18.00	59	1	1	-	61	3	-	-	-	3	64
18.00 - 18.15	47	3	-	-	50	4	-	-	-	4	54
18.15 - 18.30	48	-	-	-	48	-	-	-	-	-	48
18.30 - 18.45	53	1	-	-	54	1	-	-	-	1	55
18.45 - 19.00	51	2	1	-	54	4	-	-	-	4	58
TOTALE 17.00-18.00	220	9	3	-	232	3	-	-	-	3	235
TOTALE 17.30-18.30	223	8	1	-	232	7	-	-	-	7	239
TOTALE 18.00-19.00	199	6	1	-	206	9	-	-	-	9	215





INTERSEZIONE 7 SS494_Cellini - Goldoni

Feriale Mercoledì 22 marzo 2006_Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

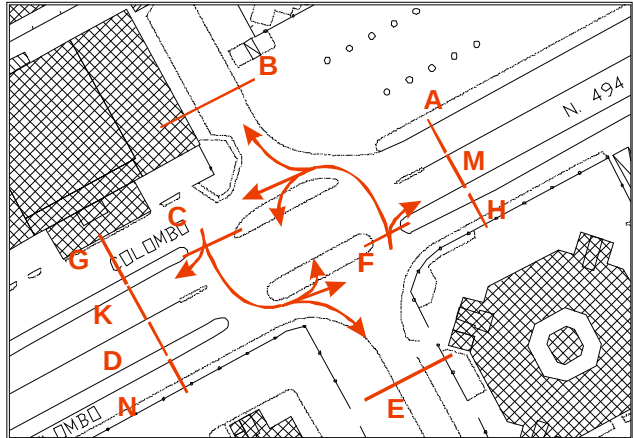
Sezione F - Varco di connessione controviale sud - SS494																					
Ora	Svolta a sinistra (verso sezione C)					Svolta a sinistra (verso sezione G)					Dritto (verso sezione B)					Svolta a destra (verso sezione M)					TOTALE
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2	46	2	4	1	53	55
7.15 - 7.30	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	4	3	1	-	8	243	34	21	3	301	310
7.30 - 7.45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	-	-	3	281	32	13	4	330	333
7.45 - 8.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	2	-	6	254	21	4	4	283	289
8.00 - 8.15	2	-	2	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	236	10	7	3	256	260
8.15 - 8.30	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	2	3	277	-	-	-	277	281
8.30 - 8.45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	2	-	7	228	-	-	-	228	235
8.45 - 9.00	1	-	1	-	2	-	-	-	-	-	6	1	-	-	7	193	23	7	4	227	236
TOTALE 7.00-8.00	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	11	5	3	-	19	824	89	42	12	967	987
TOTALE 7.30-8.30	3	-	2	-	5	-	-	-	-	-	6	2	2	2	12	1.048	63	24	11	1.146	1.163
TOTALE 8.00-9.00	4	-	3	-	7	-	-	-	-	-	12	1	2	2	17	934	33	14	7	988	1.012

Sezione C - Varco di connessione controviale nord - SS494																					
Ora	Svolta a sinistra (verso sezione F)					Svolta a sinistra (verso sezione H)					Dritto (verso sezione E)					Svolta a destra (verso sezione K)					TOTALE
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	-	-	-	-	-	160	-	5	-	165	30	-	2	-	32	-	-	2	-	2	199
7.15 - 7.30	-	-	-	-	-	113	-	-	-	113	14	-	-	-	14	-	-	-	-	-	127
7.30 - 7.45	-	-	-	-	-	152	6	8	-	166	2	1	1	-	4	-	-	-	-	-	170
7.45 - 8.00	-	-	-	-	-	158	14	2	-	174	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	175
8.00 - 8.15	-	-	-	-	-	180	4	3	-	187	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	187
8.15 - 8.30	-	-	-	-	-	150	1	1	-	152	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	153
8.30 - 8.45	-	-	-	-	-	140	9	1	-	150	13	2	1	1	17	-	-	1	-	1	168
8.45 - 9.00	-	-	-	-	-	113	7	2	-	122	12	5	2	-	19	-	-	-	-	-	141
TOTALE 7.00-8.00	-	-	-	-	-	583	20	15	-	618	46	1	4	-	51	-	-	2	-	2	671
TOTALE 7.30-8.30	-	-	-	-	-	640	25	14	-	679	2	1	3	-	6	-	-	-	-	-	685
TOTALE 8.00-9.00	-	-	-	-	-	583	21	7	-	611	25	7	4	1	37	-	-	1	-	1	649

Feriale Mercoledì 29 marzo 2006_Rilievi effettuati alla sera (17.00 - 19.00)

Sezione F - Varco di connessione controviale sud - SS494																					
Ora	Svolta a sinistra (verso sezione C)					Svolta a sinistra (verso sezione G)					Dritto (verso sezione B)					Svolta a destra (verso sezione M)					TOTALE
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	4	-	-	-	4	-	-	-	-	-	18	1	-	-	19	255	5	2	2	264	287
7.15 - 7.30	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-	9	1	-	1	11	166	8	4	2	180	193
7.30 - 7.45	1	1	-	-	2	-	-	-	-	-	12	-	-	-	12	207	4	1	4	216	230
7.45 - 8.00	4	-	-	-	4	-	-	-	-	-	10	-	-	1	11	222	8	-	3	233	248
8.00 - 8.15	5	1	-	-	6	-	-	-	-	-	3	-	-	-	3	216	11	1	1	229	238
8.15 - 8.30	6	-	-	-	6	-	-	-	-	-	8	-	-	-	8	236	7	-	4	247	261
8.30 - 8.45	8	1	-	-	9	-	-	-	-	-	3	1	-	-	4	262	7	-	3	272	285
8.45 - 9.00	4	-	-	-	4	-	-	-	-	-	3	-	-	-	3	194	4	1	2	201	208
TOTALE 7.00-8.00	11	1	-	-	12	-	-	-	-	-	49	2	-	2	53	850	25	7	11	893	958
TOTALE 7.30-8.30	16	2	-	-	18	-	-	-	-	-	33	-	-	1	34	881	30	2	12	925	977
TOTALE 8.00-9.00	23	2	-	-	25	-	-	-	-	-	17	1	-	-	18	908	29	2	10	949	992

Sezione C - Varco di connessione controviale nord - SS494																					
Ora	Svolta a sinistra (verso sezione F)					Svolta a sinistra (verso sezione H)					Dritto (verso sezione E)					Svolta a destra (verso sezione K)					TOTALE
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	
7.00 - 7.15	-	-	-	-	-	155	5	-	-	160	20	3	-	-	23	-	-	-	-	-	183
7.15 - 7.30	-	-	-	-	-	77	5	1	-	83	22	1	-	1	24	-	-	-	-	-	107
7.30 - 7.45	-	-	-	-	-	107	1	-	-	108	30	-	-	-	30	-	-	-	-	-	138
7.45 - 8.00	-	-	-	-	-	115	2	-	-	117	30	2	-	-	32	-	-	-	-	-	149
8.00 - 8.15	-	-	-	-	-	100	2	2	-	104	58	-	-	-	58	-	-	-	-	-	162
8.15 - 8.30	-	-	-	-	-	140	2	3	1	146	45	2	1	-	48	-	-	-	-	-	194
8.30 - 8.45	-	-	-	-	-	75	2	-	-	77	23	-	1	-	24	1	-	-	-	1	102
8.45 - 9.00	-	-	-	-	-	122	2	-	-	124	51	-	-	-	51	-	-	-	-	-	175
TOTALE 7.00-8.00	-	-	-	-	-	454	13	1	-	468	102	6	-	1	109	-	-	-	-	-	577
TOTALE 7.30-8.30	-	-	-	-	-	462	7	5	1	475	163	4	1	-	168	-	-	-	-	-	643
TOTALE 8.00-9.00	-	-	-	-	-	437	8	5	1	451	177	2	2	-	181	1	-	-	-	1	633



INTERSEZIONE 8 : SS494 Nuova Vigevanese - A50 tangenziale Ovest

Rilievi effettuati al mattino (7.00 - 9.00)

Feriale (Venerdì 24 marzo 2005)

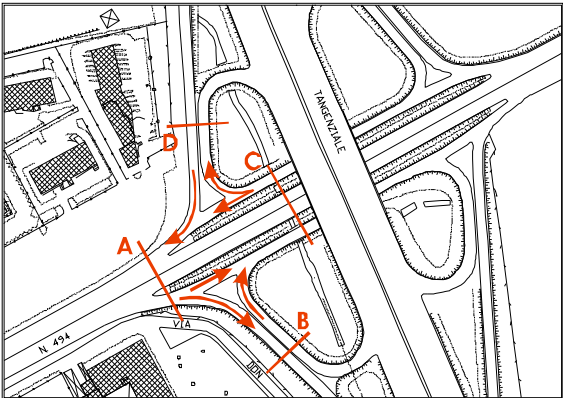
Rilievi effettuati alla sera (17.00 - 19.00)

Controviale SS494 direzione Milano																
Sezione A											Sezione B					
Ora	Diritto					Svolta a destra (verso sezione B)					TOTALE	Uscita tangenziale da Nord				
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale		Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	117	26	11	-	154	169	25	19	-	213	367	38	9	6	-	53
7.15 - 7.30	199	29	16	-	244	223	32	16	-	271	515	46	9	4	-	59
7.30 - 7.45	139	20	22	-	181	185	21	15	-	221	402	35	7	5	-	47
7.45 - 8.00	150	14	7	-	171	167	30	17	-	214	385	33	9	1	-	43
8.00 - 8.15	165	9	6	-	180	186	23	15	-	224	404	42	10	1	-	53
8.15 - 8.30	142	15	4	-	161	209	16	17	-	242	403	58	9	7	-	74
8.30 - 8.45	149	12	8	-	169	201	23	20	-	244	413	54	7	3	-	64
8.45 - 9.00	129	11	15	-	155	139	11	23	-	173	328	49	4	6	-	59
TOTALE 7.00-8.00	605	89	56	-	750	744	108	67	-	919	1.669	152	34	16	-	202
TOTALE 7.30-8.30	596	58	39	-	693	747	90	64	-	901	1.594	168	35	14	-	217
TOTALE 8.00-9.00	585	47	33	-	665	735	73	75	-	883	1.548	203	30	17	-	250

Controviale SS494 direzione Milano																
Sezione A											Sezione B					
Ora	Diritto					Svolta a destra (verso sezione B)					TOTALE	Uscita tangenziale da Nord				
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale		Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
17.00 - 17.15	165	12	13	-	190	231	20	10	-	261	451	64	8	3	-	75
17.15 - 17.30	177	14	24	-	215	212	13	6	-	231	446	54	2	3	-	59
17.30 - 17.45	174	11	4	-	189	230	9	11	-	250	439	49	6	-	1	56
17.45 - 18.00	150	14	20	1	185	195	3	9	1	208	393	64	8	3	-	75
18.00 - 18.15	203	22	10	-	235	200	14	5	-	219	454	61	5	1	-	67
18.15 - 18.30	197	7	9	1	214	185	5	1	-	191	405	48	4	-	-	52
18.30 - 18.45	184	12	10	1	207	138	5	6	-	149	356	56	4	-	-	60
18.45 - 19.00	161	8	7	-	176	146	10	4	-	160	336	45	2	1	-	48
TOTALE 17.00-18.00	666	51	61	1	779	868	45	36	1	950	1.729	231	24	9	1	265
TOTALE 17.30-18.30	724	54	43	2	823	810	31	26	1	868	1.691	222	23	4	1	250
TOTALE 18.00-19.00	745	49	36	2	832	669	34	16	-	719	1.551	210	15	2	-	227

Controviale SS494 direzione Abbiategrasso																
Sezione C											Sezione D					
Ora	Diritto					Svolta a destra (verso sezione D)					TOTALE	Uscita tangenziale da Nord				
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale		Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
7.00 - 7.15	105	10	32	-	147	25	10	15	-	50	197	66	18	12	-	96
7.15 - 7.30	114	8	15	-	137	21	10	13	-	44	181	61	14	10	-	85
7.30 - 7.45	133	6	14	-	153	41	5	9	-	55	208	68	18	8	-	94
7.45 - 8.00	122	8	17	-	147	34	3	14	-	51	198	78	19	3	-	100
8.00 - 8.15	147	5	13	-	165	56	9	12	-	77	242	69	10	11	-	90
8.15 - 8.30	203	6	18	-	227	30	4	9	-	43	270	88	12	4	-	104
8.30 - 8.45	105	5	21	-	131	43	3	22	-	68	199	71	14	3	-	88
8.45 - 9.00	143	11	17	1	172	45	4	18	1	68	240	81	12	9	-	102
TOTALE 7.00-8.00	474	32	78	-	584	121	28	51	-	200	784	273	69	33	-	375
TOTALE 7.30-8.30	605	25	62	-	692	161	21	44	-	226	918	303	59	26	-	388
TOTALE 8.00-9.00	598	27	69	1	695	174	20	61	1	256	951	309	48	27	-	384

Controviale SS494 direzione Abbiategrasso																
Sezione C											Sezione D					
Ora	Diritto				Svolta a destra (verso sezione D)						TOTALE	Uscita tangenziale da Nord				
	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale	Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale		Leggeri	Merci<35q	Merci>35q	Bus	Totale
17.00 - 17.15	122	8	11	-	141	65	4	6	-	75	216	55	10	-	-	65
17.15 - 17.30	185	11	16	1	213	107	5	4	-	116	329	47	5	2	-	54
17.30 - 17.45	183	9	10	1	203	66	4	3	2	75	278	44	7	2	-	53
17.45 - 18.00	104	3	11	-	118	59	1	3	-	63	181	37	2	3	-	42
18.00 - 18.15	182	8	11	-	201	115	6	4	-	125	326	63	4	2	-	69
18.15 - 18.30	164	5	4	1	174	120	7	3	-	130	304	45	3	1	-	49
18.30 - 18.45	118	2	6	-	126	89	3	3	-	95	221	49	10	2	-	61
18.45 - 19.00	121	2	8	-	131	83	2	2	-	87	218	46	2	2	-	50
TOTALE 17.00-18.00	594	31	48	2	675	297	14	16	2	329	1.004	183	24	7	-	214
TOTALE 17.30-18.30	633	25	36	2	696	360	18	13	2	393	1.089	189	16	8	-	213
TOTALE 18.00-19.00	585	17	29	1	632	407	18	12	-	437	1.069	203	19	7	-	229





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

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

Presidente: Arriviamo adesso al punto, come diceva l'Assessore prima, più importante del nostro Consiglio Comunale. Prima di affrontare il punto, però ho necessità che la Conferenza dei Capigruppo – nel caso del Gruppo Misto, chiedo alla consigliera Costi di partecipare – si riunisca un attimo, perché confrontandoci con l'Architetto Lazzaro e il Segretario, avevamo una cosa da definire con voi.

Chiedo la sospensione cinque minuti del Consiglio e chiedo ai Capigruppo di venire di là per vedere un aspetto. Sindaco se vuole raggiungerci anche lei. Grazie e arriviamo subito.

(Il Consiglio Comunale viene sospeso)

Presidente: Eccoci qua. Grazie mille. Scusate l'interruzione. Riprendiamo il Consiglio. Segretario ritiene opportuno rifare l'appello o a vista siamo sempre noi?

(Ndt, intervento fuori microfono)

Presidente: Perfetto. Conferma che siamo tutti quelli di prima, più il consigliere Russo che è arrivato. Buonasera, Consigliere. Giusto, giusto per fare la Capigruppo.

Punto n. 3: “Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) – Esame Osservazioni e approvazione definitiva”.

Presidente: Diamo inizio alla discussione del P.G.T.U., Piano Generale del Traffico Urbano. Ringrazio l'Architetto Lazzaro che è venuto qui con noi. Adesso per riassumere

come andrà la discussione per tutti i Consiglieri: l'Assessore alla partita è, in questo caso, il Sindaco, che farà la sua introduzione al punto; poi ogni gruppo avrà a disposizione cinque minuti per un suo cappello introduttivo sulla propria posizione e opinione in merito al P.G.T.U. e poi andremo a discutere, osservazione per osservazione. Sono un po' e dovremmo avere tutte pazienza. Poi andremo alla discussione e alle domande tecniche eventualmente al nostro funzionario, che è qui a disposizione; andremo, poi, a conclusione col normale dibattito.

Vi ringrazio e vi chiedo la cortesia di stare nei tempi, perché è una discussione lunga. Lascio la parola al nostro Sindaco.

Sindaco: Grazie, Presidente. Buonasera a tutti i Consiglieri, cittadini presenti in sala e video collegati. Dicevo prima fuori onda che è un momento importante questo per chiudere un percorso, che è durato tanto anche troppo, però abbiamo finalmente un documento, un Piano Generale del Traffico Urbano che ci dà molti spunti dai quali ripartire con un esame negli mesi e negli anni a venire, ma allo stesso tempo ci dà anche una un bel quadro di studio generale sull'andamento della viabilità, ma soprattutto l'andamento della viabilità di sistema interno trezzanese.

In questo iter abbiamo potuto incidere solo con le osservazioni, perché altrimenti avremmo dovuto ricominciare tutto e non era il caso di buttare via il lavoro fatto dal Commissario Prefettizio e dai dipendenti comunali di allora e quindi prendere in considerazione le varie osservazioni presentate dai cittadini era corretto e più che giusto, quindi sarebbe stato un errore non farlo anche per rispetto a chi si è impegnato a presentare osservazioni, quindi questa sera andremo ad esaminarle una per una come abbiamo definito e vedremo un po' le varie casistiche. Alcune osservazioni ci permettono di ripristinare dei semplici sensi di marcia così com'è l'esistente e da parte nostra come maggioranza abbiamo sempre detto dove la viabilità funziona non è necessario intervenire, quindi non abbiamo condiviso alcune valutazioni del documento iniziale adottato dal Commissario Prefettizio, nello stesso tempo su altre ci sarà poi modo di intervenire in seguito, quindi da qui ripartiamo ed è un buon lavoro che resta per gli amministratori e i cittadini di Trezzano, ma sappiamo che non è il lavoro conclusivo, perciò c'è ancora molto da fare e ritengo che adesso che verrà chiuso, si può riavviare un percorso di discussione per affrontare le micro e le macro tematiche, in merito di viabilità.

Io non direi altro anche perché nella discussione delle osservazioni, ci sarà modo di confrontarsi su alcuni punti specifici. Grazie.

Presidente: Grazie Sindaco. Lascio quindi la parola ai gruppi per un commento generico e generale sul Piano del governo del traffico urbano. Consigliere Russomanno, cinque minuti a lei.

Consigliere Russomanno: Grazie Presidente. Come dice il Sindaco poteva essere un momento molto importante, poteva ma non lo è, perché oggi stiamo solamente portando a termine un atto amministrativo che bisogna concludere e non può rimanere lì impallato e sospeso. Poteva essere un momento importante, se cinque anni fa una volta

vinte le elezioni, dopo un mese, due mesi, tre mesi, cinque mesi, sei mesi si veniva in Consiglio Comunale e si controdeduceva come stiamo facendo noi questa sera, allora poteva essere un momento importante, perché questo P.G.T.U. fatto dal Commissario – e non da questa Amministrazione – venne fatto appena dopo il P.G.T. della passata Amministrazione, quindi se noi lo leggiamo nei suoi dettagli sul PGTU, ci rendiamo conto che è tutto fatto in relazione a ciò che era previsto nel P.G.T. di Tomasino per intenderci.

Questa Amministrazione ha dormito. Il Sindaco in particolare è responsabile perché l'Assessore alla partita, quindi è un ennesimo fallimento suo, Sindaco, perché doveva chiudere questo iter non dopo cinque anni, ma dopo qualche mese.

Poi vi siete apprestati a fare una variante e noi ci aspettavamo più volte in Commissione, sia il sottoscritto, che Gervasoni, abbiamo chiesto più volte, ma questo P.G.T.U. che fine ha fatto, ma questo P.G.T.U. non si discute? Non si porta? Però le nostre richieste non sono state evase e non sono state date delle risposte. Lo vediamo oggi a cinque mesi dalle elezioni come un atto amministrativo che la legge ci impone.

Stasera noi stiamo perdendo una serata, buttata via perché chiaramente non serve a niente; è solo una posizione che l'Amministrazione deve portare a termine, un'istruttoria che va chiusa non può rimanere aperta. Era più giusto chiuderla cinque anni, fa quattro anni, fare una variante vostra come avete fatto e la legge dice che il P.G.T.U. va fatto ogni tre anni e noi stiamo parlando di una cosa fatta cinque anni fa. Facevate la variante vostra, la adeguavate parallelamente in contemporanea con un P.G.T.U. vostro che era la realtà e rispecchiava quello che era la variante che avete adottato. Oggi voi avete adottato una variante con un P.G.T.U. che non rispecchia niente. Se li vediamo dopo, quante osservazioni fanno riferimento a rotatorie da fare, perché nel P.G.T. di Tomasino erano previste parecchie di rotatorie, quindi ognuno ha cercato di tirare acqua al suo mulino dove c'era la richiesta e dove si poteva fare. Oggi quelle rotatorie sono saltate. La Cascina Antonietta non si fa più, Happening è fermo, forse parte la Demalena, ma parte piano, quindi non vedo opere della proprietà che vanno in quella direzione che è nella direzione del P.G.T.U. vostro, cioè di quello che stasera stiamo portando avanti, quindi avete perso il treno. In particolar modo, l'ha perso chi aveva la competenza per farlo. Devo dire che meno male che abbiamo un Ufficio Tecnico che comunque è un po' sveglio, nel senso che ha cercato di chiudere parecchie cose dalla variante prima, i regolamenti, a questo P.G.T.U. che è in ballo da cinque anni, altrimenti voi, secondo me, arrivavate alla fine di legislatura e lo tenevate là fermo, tanto non ve ne frega niente, come se non importasse ciò che stiamo facendo.

Stasera ci avete fatto venire qua sotto Natale a perdere una serata del nostro tempo, ma è inutile perché questo P.G.T.U. non rispecchia niente di quello che è la realtà e di quello che in parte è la variante approvata da voi. Devo dire che il Commissario fu bravo, perché il Commissario, in tutte le cose che ha fatto in quel periodo, ha dimostrato grande capacità e grande concretezza, poteva non farlo ma l'ha fatto perché capisce e capiva che dopo un P.G.T. ci voleva un P.G.T.U. che rispecchiava quello che erano le scelte fatte in quel P.G.T.

L'ha fatto, l'ha approvato, l'ha adottato, ha aperto la fase di osservazione. Non ho capito perché ad aprile, maggio, si chiude la fase delle osservazioni, voi nel mese di novembre

(sei mesi dopo) riaprite le osservazioni; arrivano delle osservazioni, che poi andremo a vedere sono tutte osservazioni, secondo me, controllate, mirate e fatte ad hoc da chi è vicino a voi, che evidentemente sono anche concordate probabilmente, ma nonostante ciò non avete il coraggio di portare il P.G.T.U. e le osservazioni in Consiglio. Gli fate fare altre osservazioni e da 15 diventano 45, da 20 a 45, però rimangono là ferme in balia non so di che cosa. Stasera noi siamo qui per dare atto e discuteremo, perché è giusto discutere. Ci esprimeremo sulle osservazioni che ci sono, che sono alcune condivisibili e alcune magari critiche. Per alcune vogliamo capire meglio cosa vogliono dire, però stasera stiamo perdendo una serata per niente, grazie all'incapacità dell'Assessore alla partita e di questa Amministrazione.

Presidente: Grazie. Chi vuole intervenire? Consigliere Ghilardi cinque minuti a lei.

Consigliere Ghilardi: Grazie, Presidente. Devo dire sinceramente che il fatto che si dovesse discutere il P.G.T.U. in questo momento mi ha alquanto sorpreso. Direi che è arrivato esattamente all'ultimo anno della gestazione dell'amministrazione e capisco anche probabilmente le motivazioni per cui c'è tutto questo disagio. Ci sono state esattamente molte cose che si sono sovrapposte e molte situazioni che abbiamo affrontato e non c'erano risposte, se non risposte piuttosto confuse e contraddittorie. Ci sono 3 o 4 aspetti che sono emersi immediatamente in quest'ultimo anno che mi ha trovato presente in questo Consiglio Comunale, che però danno la percezione a tutti – e vorrei che diventasse una consapevolezza di tutti – che il P.G.T.U. così approvato è come se noi decidessimo di mettere una carta velina di cento anni fa sopra una pianta di oggi, che è già cambiata personalmente.

Faccio un esempio banale: stamattina ho visto che è arrivata la nebbia. L'avete vista tutti la nebbia. Avete visto tutti che c'era il grosso traffico che viaggiava sulla 494 e quindi le emissioni di polveri sottili hanno riempito tutto quella strada. C'entra questo con il P.G.T.U.? C'entra in qualche modo e perlomeno far apparire ai cittadini di Trezzano che può cambiare questo tipo di situazione ambientale, dovuta a che cosa? Dovuta al fatto che non si è preso in mano praticamente il discorso della viabilità.

La viabilità ed esattamente il P.G.T.U. sono interconnessi pienamente e quindi questo aspetto dice che la situazione da adesso a cinque anni fa è cambiata e sono cambiati soprattutto anche le situazioni, sono sparite alcune aziende, si sono liberate altre, si sono tentati di fare certe cose, ma affrontarlo in questo momento significa semplicemente prendere atto di una situazione che non si è vista a suo tempo. Se si fosse affrontato subito immediatamente e il fatto che già nel 2015 si erano disposti ad analizzare osservazioni e sono state prese in esame, questo è un punto molto critico. D'altra parte, le contraddizioni sono emerse ed è emerso la contraddizione, ad esempio, per quanto riguardava il discorso di spostare un mercato che non è stato possibile per tutte le confusioni che c'erano esattamente sulla viabilità; sul discorso, per esempio, di una pedonalizzazione di una piazza e come si può pedonalizzare una piazza quando non si sa dove finisce il traffico. Questi sono gli aspetti che passano attraverso delle simulazioni o dei progetti che doveva essere invogliati, tenendo conto che dal P.G.T.U. ben fatto può nascere un PGT (Piano Generale Territorio) fatto bene, che va in

equilibrio con tutto quello che è l'ambiente, con tutta la viabilità, con tutta la questione dell'idrologia e tutto quegli aspetti che sono esattamente collegati fra di loro, ma se non siamo sopra una spina dorsale chiara, limpida e ben definita, che può essere una materia viva, quindi variabile nel tempo, noi ci troviamo sempre a capo con grandissime confusioni e contraddizioni all'interno di ogni Amministrazione e riusciamo a dipanare tutta questa matassa. Dal mio punto di vista, questa parte è un ritardo che non so se non voluto oppure colpevoli su questo aspetto, è comunque un ritardo che ha gravato sulle decisioni che ha influito anche sui risultati del Piano Generale del Territorio.

Presidente: Grazie. Ci sono altri interventi? Consigliere Gervasoni, cinque minuti anche a lei.

Consigliere Gervasoni: È chiaro che condivido molte delle critiche e sappiamo che il P.G.T.U. dovrebbe essere uno strumento del breve periodo per gestire le problematiche legate al traffico ed è evidente che un documento preparato nel 2013 su dati ancora precedenti, in qualche modo, nasce già vecchio. Anche sul documento in sé più, nell'intervento dopo, farò forse altre critiche soprattutto sulle proposte di intervento, che dovrebbero essere la parte più importante.

È evidente che le proposte di intervento basate su delle opere che poi non sono state realizzate non sono molto significative, così come anche molte proposte di intervento puntuali che hanno messo in evidenza solamente una mancanza di conoscenza del territorio. Abbiamo un sacco di osservazioni fatte su banali cambiamenti di senso unico che dimostrano che forse non c'era una grande attenzione alla realtà territoriale. Nonostante questo, come "Trezzano Oltre" ci siamo sempre mossi per fare in modo che si arrivasse al compimento di questo iter di approvazione, non solo perché era un atto amministrativo dovuto, ma perché crediamo che sia uno strumento estremamente importante soprattutto per una realtà come Trezzano dove la viabilità è sentita da tutti ed il problema di viabilità è sentito da tutti e ne sono testimonianza le 50 osservazioni che sono arrivate e che discuteremo questa sera.

Avevamo già fatto un'interrogazione del 2016, per chiedere come mai non avessimo ancora approvato questo Piano e adesso, certamente con ritardo, ma credo che questa sera sarà l'occasione per riportare al centro della discussione i temi della viabilità di Trezzano. Ripeto che sicuramente le soluzioni proposte non saranno aggiornate, ma credo che dovremo salvare una parte molto rilevante del Piano che è proprio nella definizione delle priorità degli obiettivi e delle linee guida che dovranno essere prese in considerazione da chiunque prevede interventi sul territorio nei prossimi anni. Cosa voglio dire? Vuol dire che almeno la parte più importante del piano è legata alla definizione gli obiettivi e le linee guida, quindi l'approvazione ritengo che sia molto importante e questo aspetto lo approfondirò poi nell'intervento. Per il momento ringrazio il Presidente per i cinque minuti concessi l'introduzione.

Presidente: Grazie a lei. Ci sono altri interventi sul punto? Consigliere Nappo, cinque minuti anche per lei.

Consigliere Nappo: Buonasera. Ho sentito dire che questa serata è una serata inutile. Secondo me, no. È vero che il documento forse arriva un po' tardi, l'approvazione di questo documento, però io ritengo questa serata è una serata importante, perché questa sera portiamo al voto un documento che è un piano di progetto, è uno strumento utile, come abbiamo detto, che serve per perseguire il miglioramento delle condizioni viabilistiche di sicurezza e quindi assolutamente è un documento fondamentale, in particolar modo per Trezzano che soffre molto il problema del traffico automobilistico e della sicurezza anche in corrispondenza degli svincoli della tangenziale, eccetera. Abbiamo detto che questo non è un documento – l'ha già detto il Sindaco – quindi è vero, non è un documento su cui siamo entrati in maniera drastica e non abbiamo potuto incidere. È stata una scelta, perché altrimenti significava il dover ricominciare da capo tutto completamente l'iter, quindi lo dobbiamo vedere come l'avvio di un discorso che deve essere portato avanti. Mi collego anche a quello che ha detto il consigliere Gervasoni, perché sono assolutamente d'accordo, nella relazione una cosa molto importante è che si capisce in modo chiaro quelli che sono gli ambiti prioritari di intervento e gli approfondimenti e le aree che meritano un approfondimento, quindi è assolutamente un appuntamento importante che non va sottovalutato. Inoltre, io voglio difendere l'operato del Sindaco e della Giunta e dei funzionari, perché in questi anni, non è vero che sono stati con le mani in mano, ma hanno lavorato anche duramente. Se arriviamo solo adesso ad approvare questo documento è perché sono state fatte altre cose molto importanti. Grazie, tutto qui.

Presidente: Grazie a lei. Mancherebbe solo il Gruppo di "Trezzano Civica". Ha intenzione di sfruttare i propri cinque minuti? Ci sta ragionando. Prego, Consigliere Russo cinque minuti anche per lei.

(Ndt, intervento fuori microfono)

Presidente: Anche il "Gruppo Misto". Chiedo scusa.

Consigliere Russo: Sarò brevissimo. Sappiamo tutti che questo P.G.T.U. è a futura memoria. Nel suo iter, che è abbastanza travagliato, ha le sue origini in tempi molto precedenti. Ci sono stati degli *step* e dei blocchi, poi si è ricominciato, ma nel momento in cui questa Amministrazione ha preso in mano questi documenti – questo documento in particolare – sapevamo tutti dall'inizio che non era in questa occasione e in questa tornata che si sarebbero attuate quelle che erano le idee, i progetti presenti poi scaturiti dalle osservazioni, ma tutto è stato demandato a quelli che verranno, ma già è un Piano da cui si parte.

L'Amministrazione di un qualsiasi Comune è sempre fatta in continuità. Noi abbiamo delle situazioni pregresse che vengono risolte, ma non realizzate in un certo momento, si può realizzare quello che è stato fatto il lavoro precedente in tempi successivi, quindi questo è un *continuum*. Questo P.G.T.U. ha questa funzione. Purtroppo, per scelte, decisioni e problematiche che si sono accavallate e si sono inserite nelle attività

amministrative, che hanno inizio nella precedente Amministrazione e nel periodo del Commissario Prefettizio fino ai giorni nostri, per questi problemi e per queste situazioni, ci siamo trovati in una realtà davanti alla quale si poteva fare quello che è stato fatto. Tocca agli altri poter prendere spunto da quello che è stato fatto per poter continuare e realizzare. È un punto di partenza, non è che si conclude qui l'iter. Abbiamo dato un viatico a quelli che verranno per continuare e per risolvere il problema.

Siccome noi crediamo che la democrazia, quindi la rappresentanza e l'Amministrazione democratica in un Paese, in una città continua, sulla base delle esperienze dei lavori che sono stati fatti precedentemente, questo sarà fatto quando ci sarà la nuova Amministrazione di qualsiasi tipo. Speriamo che non ci siano le promesse roboanti che si fanno prima e poi accusando gli altri di essere incapaci di aver fatto e di non aver saputo fare. Poi c'è il ricambio e quelli che devono cambiare il tutto, si rivelano meno capaci di quelli che c'erano prima. L'unica preoccupazione è questa. Per il resto, questo P.G.T.U. servirà e sarà utile a quelli che verranno dopo, che poi non sappiamo chi saranno.

Presidente: Grazie, consigliere Russo. Prego, consigliera Crosti, cinque minuti anche a lei.

Consigliere Crosti: Io ho fatto in tempo a partecipare solo all'ultima Commissione, quindi mi limiterò a valutare le osservazioni che saranno presentate. Per quanto riguarda i tempi ci sono voluti, non mi esprimo neanche in questo. Semplicemente ben venga che si possa fare un passo in avanti questa sera, quindi parteciperò al voto.

Presidente: Grazie, Consigliera. Il Sindaco voleva aggiungere solo una cosa di contesto, poi diamo il via alla discussione delle osservazioni. Un paio di minuti, non di più.

Sindaco: È veloce, solo perché pensavo che probabilmente l'ho dato per scontato. Questo P.G.T.U. è stato adottato dalla Commissaria Prefettizia lo stesso giorno in cui approvava, con tutti i poteri perché erano riassunti in se stessa, il Piano di Governo del Territorio.

In quel giorno veniva approvato il Piano di Governo del Territorio e con delibere successive veniva adottato il P.G.T.U. e poi da lì venivano aperti i termini delle osservazioni, perciò il P.G.T.U. è fatto sulla base del Piano di Governo del Territorio approvato dal Commissario Prefettizio, quindi è stato consequenziale. Noi purtroppo siamo andati un po' oltre i termini che ci eravamo dati, ma anche perché la stessa variante – come avete visto – è diventata efficace da quest'anno (dal 2018, ormai quasi un anno). Noi stiamo lavorando su documenti non di Amministrazioni passate, che si sono chiuse come sappiamo, ma su documenti elaborati *in toto* con una visione strategica del Commissario Prefettizio, da chi ha cercato di riportarci nella norma. Volevo solo dire questo, perché senno magari questo può fuorviare anche alcune posizioni, quindi il Commissario Prefettizio ci aveva lasciato sia un P.G.T. sul quale abbiamo fatto la variante e un P.G.T.U. che partiva da un esame e andava di pari passo

con il P.G.T. riadottato dallo stesso Commissario Prefettizio. Grazie.

Presidente: Grazie a lei. Passiamo adesso alla discussione delle osservazioni. Seguendo l'iter dei documenti che vi sono inviati, io provvederò a dare una sintesi dell'osservazione, la deduzione tecnica e il parere tecnico. Chiederò quindi se ci sono interventi da fare in merito all'osservazione e quindi al parere tecnico, che è quello che si porrà in votazione. Grazie all'Architetto Lazzaro, il quale se abbiamo domande da fare è qui a disposizione.

La prima osservazione. L'osservante chiede di prevedere la realizzazione di un parcheggio operatori autoveicoli dismettendo una parte del Parco Pertini a ridosso con la strada per Zibido e la sistemazione pedonale della banchina est della stessa. Per una serie di questioni tecniche – se non ho compreso male – l'osservazione è stata protocollata prima della data di adozione del Piano, pertanto non è ricevibile. L'osservante ha ripresentato il documento nei termini previsti e come tale è stato dedotto.

Per le motivazioni sopra esposte, si propone di non accogliere l'osservazione.

Ci sono commenti in merito?

(Ndt, intervento fuori microfono)

Presidente: Se vogliamo farle tutte...

(Ndt, intervento fuori microfono)

Presidente: Sono state fatte due Commissioni in sede e ne abbiamo parlato a sufficienza. Metto in votazione il non accogliere l'osservazione numero 1.

Favorevoli?

Il Consiglio vota all'unanimità.

Osservazione numero 2. L'osservante esprime un elenco di considerazioni tecniche e sociopolitiche, relativamente al progetto Expo, riguardante un intervento presso il Ponte Gobbo, oggetto di gara indetta dal Consorzio Bonifica Est Villoresi. Qui risaliamo al fatto che un piano un po' anziano, in quanto questa osservazione interessa i contenuti di un progetto legato appunto Expo 2015. Oggi l'opera è già stata realizzata come da progetto e da successiva variante. L'osservazione non è più attinente al progetto di P.G.T.U. e alle sue specifiche finalità, quindi si propone di non accogliere l'osservazione.

Ci sono commenti in merito?

Consigliere Ghilardi, un minuto per lei.

Consigliere Ghilardi: Posso avere da parte del nostro Architetto funzionario, una brevissima descrizione di questa osservazione? Perché anche se era su un argomento datato mi interessa parecchio, perché il Ponte Gobbo è un punto abbastanza critico

nell'urbanistica di Trezzano. Grazie.

Arch. Lazzaro: Sarò brevissimo. L'osservazione, che era stata presentata era corposa, parlava di tutte le tematiche fino al fatto che l'opera proposta potesse essere lesiva della qualità del Ponte Gobbo o della qualità della zona vicino al Naviglio. Il tema della controdeduzione però è che questa verteva sull'opera Expo e non su una previsione del P.G.T.U., quindi noi avremmo dovuto controdedurre soltanto un'osservazione attinente col progetto. Il documento invece nella sua interezza fa un ragionamento di carattere generale molto più ampio che è un documento a sé stante e quasi scollegato dal progetto di P.G.T.U., quindi la proposta tecnica è di respingimento, perché non ha mai citato in nessun punto il P.G.T.U., ma parlava di un progetto di Expo. Grazie.

Presidente: Consigliere Gervasoni.

Consigliere Gervasoni: Nonostante il parere dell'Architetto Lazzaro, stiamo parlando di un'opera di compensazione prevista dalle opere relative a Expo 2015, che tra l'altro era stata oggetto di un'interrogazione fatta da "Trezzano Oltre" nel 2016, in cui nella risposta si era chiarito che la realizzazione dell'opera non era esattamente conforme al progetto, ma aveva subito alcune varianti non conformi al progetto originario (diciamo che erano state concordate delle varianti). Quello che io voglio osservare è che nonostante l'investimento e le spese che sono state fatte, le finalità dell'intervento che prevedevano la valorizzazione della fruibilità dell'Alzaia, non sono state evidentemente raggiunte, perché ancora oggi il transito sull'Alzaia in quel tratto risulta difficoltoso per pedoni e per ciclisti. In qualche modo, credo che questa osservazione sia pertinente e avrebbe meritato una più ampia trattazione.

Presidente: Grazie. Ci sono altre cose osservazioni in merito? Consigliere Russomanno.

Consigliere Russomanno: Grazie, Presidente. Mi ricollego un po' alle parole di Gervasoni, perché io vivo la quotidianità su quella zona e su quel tratto di strada. Effettivamente era l'obiettivo che si voleva raggiungere – e non si è raggiunto – infatti, ho fatto anch'io un'interrogazione sul fatto che c'è il divieto alle biciclette di attraversare quel tratto di Alzaia, ma puntualmente i ciclisti, con molta anche veemenza e arroganza, passano in bicicletta, non attraversano sulle strisce pedonali, vanno dritte da una parte all'altra del Ponte Gobbo, quindi l'obiettivo che si voleva raggiungere, non è stato raggiunto e forse probabilmente dire di non accogliere, ma magari di prevedere in futuro, qualche accorgimento sarebbe stato più opportuno.

Presidente: Grazie. Consigliere Ghirardi la invito a spegnere il microfono. Siamo d'accordo ogni tanto sembra di dover investire qualcuno lì purtroppo. Ci sono altri interventi in merito? Metto quindi in votazione il non accoglimento dell'osservazione numero 2.

Favorevoli: Sessa, Russo, Boccia, Femia, Nappo Partegiani, Arminio, il Sindaco e io.
Contrari: Gervasoni.

Astenuti: Russomanno, Ghilardi e Crosti.

L'osservazione è respinta.

Osservazione numero 3. L'osservante diffida l'Amministrazione comunale a procedere con lavori che potrebbero modificare, anche in forma minimale, quanto previsto dalla convenzione stipulata con il Condominio "Sant'Angelo Sant'Antonio" nel giugno 2008, con particolare riferimento agli interventi previsti dal Ponte Gobbo (come osservazione numero 2). L'osservazione interessa un'opera pubblica di compensazione legata al progetto Expo 2015 e fa riferimento anche ad una convenzione urbanistica, quindi non attinente con il P.G.T.U. Inoltre, alla data attuale l'opera risulta essere già realizzata come da progetto. È come quella di prima. Il parere tecnico è quindi di non accogliere l'osservazione.

Ci sono riflessioni in merito? Prego, Sindaco.

Sindaco: Qui era nato anche un malinteso, perché essendo in corso il famoso contenzioso di Largo Risorgimento, l'amministratore di condominio, che segue quel condominio che era in contenzioso, pensava che i lavori interessassero delle aree oggetto di contenzioso, mentre invece avevamo avuto modo di chiarire anche con un incontro. Io ricordo, perché c'ero stato con loro e mi ero incontrato e gli avevo detto che quell'intervento era fuori dalle aree condominiali e quindi non riguardava e per quello loro intimavano a dire "Non fate lavori che già c'è in ballo un contenzioso". Era comprensibile, ma una volta fugato quel dubbio però loro ormai l'osservazione l'avevano fatta e noi siamo qui.

Presidente: Grazie. Altre osservazioni sull'osservazione numero 3? Consigliere Russomanno un minuto anche per lei.

Consigliere Russomanno: C'è una criticità che appare evidente. Con il progetto Expo sono venuti a mancare almeno 10 o 12 parcheggi sull'Alzaia che un tempo si utilizzavano. È vero che è più bella così com'è che con le macchine, però bisogna anche trovare un'alternativa. Se eliminiamo dei parcheggi andiamo a reperirne altri, cioè in quel periodo contestualmente perdemmo quei parcheggi e in più su viale Indipendenza furono eliminati i parcheggi per un contenzioso con il Condominio che pensavano che quei parcheggi fossero solo privati e non privati ad uso pubblico.

Presidente: Restiamo nelle osservazioni.

Consigliere Russomanno: Quel progetto di Expo, che fa riferimento all'osservazione, ha creato una criticità. Sono venuti meno dei parcheggi e non sono stati rimpiazzati in nessun altro posto.

Presidente: Grazie. Se non ci sono altri interventi, metto in votazione il non accoglimento dell'osservazione numero 3.

Favorevoli: Sessa, Russo, Boccia, Femia, Nappo, Partegiani, Arminio, il Sindaco, io, Crosti Gervasoni.

Contrari: nessuno.

Astenuti: Ghirardi e Russomanno.

L'osservazione è respinta.

Osservazione numero 4 del nostro consigliere Gervasoni, tra l'altro. L'osservante chiede di invertire il senso unico di via Giusti, rispetto a quanto previsto dalla tavola X, poiché in caso di attuazione della previsione di Piano, il traffico proveniente da via Manzoni e piazza San Lorenzo sarebbe convogliato in un tratto di strada che viene chiuso due volte al giorno per entrata uscita dalla scuola.

Credo che sia a questa che si riferiva quando c'era poca conoscenza del territorio.

Al fine di garantire la sicurezza degli alunni frequentanti il Polo scolastico si ritiene prioritario mantenere la chiusura del tratto di via Manzoni. Tale scelta comporta la necessità di mantenere l'accessibilità dei residenti di via Giusti con l'attuale disciplina del traffico, per cui il parere tecnico è quello di accogliere l'osservazione.

Ci sono riferimenti al proposito? Consigliere Gervasoni.

Consigliere Gervasoni: Volevo precisare che le osservazioni le ho fatte prima diventare Consigliere Comunale. Come ha accennato il Presidente, per me questo è un esempio di come forse non c'è conoscenza del territorio, proponendo questo tipo di variazione.

Presidente: Grazie. Metto ai voti l'accoglimento dell'osservazione numero 4.

Favorevoli?

Il Consiglio approva all'unanimità.

Osservazione numero 5 del (non all'epoca) Consigliere Gervasoni. L'osservante chiede di meglio definire se l'indicazione del senso unico per il tratto di via Malibran tra i civici 1 e 7, sia una proposta progettuale o una conferma della situazione esistente, quindi ci sarebbero degli errori materiali sulle schede. L'indicazione per il tratto di via Malibran è un mero errore materiale, pertanto le frecce sulle tavole saranno mantenute del colore verde, ma con direzione proprio opposta a quella il documento. Per tale motivazione si propone di accogliere l'osservazione.

Ci sono commenti in merito?

Consigliere Gervasoni.

Consigliere Gervasoni: Scusate, non tanto perché è la mia, ma perché mi sembra un buon esempio di come la mancanza di programmazione crea dei danni, cioè mentre si discuteva del nuovo P.G.T.U. che veniva presentato alla popolazione – e stiamo parlando del novembre 2013 – in quei giorni qualcuno decideva di inserire un senso unico in via Malibran, guarda caso nel senso opposto a quello che prevedeva il Piano di Governo del Territorio. Questo per me è un esempio di come una pianificazione deve consentire a chiunque intervenga sul territorio di rispettare delle linee guida.

Presidente: Altri interventi sull'osservazione numero 5? Si mette a votazione l'accoglimento dell'osservazione numero 5.

Favorevoli?

Il Consiglio approva all'unanimità.

Osservazione numero 6. L'osservante chiede di modificare la previsione di sensi unici lungo la via Verdi previsti tutti in direzione Est-Ovest, tranne che nel tratto davanti all'asilo, rendendo tutta la via percorribile in un'unica direzione di marcia. Il sistema di sensi unici oggetto di osservazione allo scopo di rendere meno agevole l'attraversamento del quartiere Zingone, dirottando il traffico veicolare lungo gli assi viari esterni al comparto, creando un anello di strade urbane locali interzonali che delimitano le isole ambientali del centro San Lorenzo e di Zingone. La creazione di isole ambientali destinate principalmente alla mobilità dolce è finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani. Allo stesso tempo però si rileva un'effettiva difficoltà ad accedere al polo di servizi pubblici di via Malibran. Per tale ragione si ritiene opportuno modificare almeno in parte il sistema di sensi unici previsto dal Piano, confermando la situazione esistente per la via Verdi, nel tratto compreso tra via Brunelleschi e Gramsci e di introdurre un senso unico di marcia in direzione ovest per le vie Verdi e Patti, nel tratto compreso tra le vie Carducci e Schipa, per cui si propone di accogliere parzialmente l'osservazione.

Commenti in merito?

Consigliere Gervasoni.

Consigliere Gervasoni: Qui veramente è un altro esempio di come la questione dei sensi unici è complicata, nel senso che basta toccare qualche cosa, poi nessuno sa esattamente cosa succede al resto della circolazione. La mia raccomandazione è che bisogna andare veramente molto attenti in questi cambiamenti e soprattutto non farsi guidare dall'inserire ai sensi unici semplicemente per risolvere problemi di parcheggio di fronte alla scuola o per aumentare la velocità del traffico automobilistico. Se facciamo dei sensi unici è per allinearci alle linee guida del Piano di Gestire il Traffico Urbano, quindi per migliorare, ad esempio, la mobilità dolce.

Presidente: Grazie. Se non ci sono altri interventi, metto in votazione l'accoglimento parziale dell'osservazione numero 6, come prima descritta.

Favorevoli: Gervasoni, Crosti, Sessa, Russo, Boccia, Femia, Nappo, Partegiani, Arminio, il Sindaco ed io.

Contrari: nessuno.

Astenuti: Russomanno e Ghilardi.

L'osservazione viene parzialmente accolta.

Osservazione numero 7. L'osservante ripropone pressoché testualmente quanto già richiesto nell'osservazione numero 1 (quella che era già stata respinta). Per quanto riguarda la prima parte dell'osservazione, si deduce che la realizzazione di nuove aree per la sosta non è oggetto del Piano Generale del Traffico Urbano perché fa riferimento a strutture esistenti e progetti in fase di attuazione. Pertanto, tale punto non è pertinente rispetto al Piano. Per quanto riguarda la sistemazione della banchina stradale lato est della strada per Zibido, la stessa è prevista dal Piano Attuativo ATR 2 di via Salvini, attualmente in fase di esecuzione per l'intero tratto che va dall'intersezione semaforica con la via Salvini, fino alla via pedonale a nord del Parco Pertini e quindi per uno

sviluppo anche maggiore di quanto richiesto con l'osservazione.
Per questo si propone di accogliere parzialmente l'osservazione.
Chiede la parola il Sindaco.

Sindaco: L'avevo chiesta prima, perché l'argomento è sempre lo stesso, che va al di là un po' dello stesso tema dell'osservazione, però porre una questione in quella zona lì, c'è necessità di un parcheggio per tutti gli esercizi commerciali esistenti, sia sulla Vittorio Veneto che è la via Circonvallazione, che anche sulla strada per Zibido e anche per gli abitanti, in particolar modo, di via Vittorio Veneto e via Roma. Un tema esiste ma per quello è stato spiegato il motivo per il quale diciamo di accoglierla parzialmente, quindi qui la risolviamo, così ma sappiamo che è un tema che viene lasciato da affrontare nelle sedi opportune e con i giusti strumenti.

Presidente: Grazie. Ci sono osservazioni in merito? Consigliere Ghilardi.

Consigliere Ghilardi: Su questa su questo argomento avrei preferito una posizione più decisa, perché il decidere di accogliere parzialmente non si capisce se la si accoglie per il discorso del marciapiede o per il discorso del parcheggio, perché con la fame di parcheggi che ci sono sulla zona e soprattutto anche la criticità per l'incrocio con la S. 159 è bene che si dia direttamente adito sostanzialmente ad una volontà di accoglierla questa parte. Direi che, a questo punto, la cosa può essere molto più accentuata e ci vuole molto più coraggio nel dire che la si accetta e di affrontarla anche cercando di ampliare i parcheggi in quella zona lì, dove ci sono esattamente delle aree verdi che naturalmente sono gestite dal Comune, ma che potrebbero essere adibite perfettamente a parcheggio. Direi che accogliere parzialmente è riduttivo, sarebbe meglio accoglierla completamente.

Presidente: La ringrazio. Su questo poi chiederò conferma all'Architetto Lazzaro. però credo che la risposta sul parzialmente sia stata che il parcheggio non è ambito P.G.T.U. , per cui non può essere accolta per questo, perché – come diceva il Sindaco – è un tema allo studio, ma non fa parte del P.G.T.U. che è un intervento a breve termine, rispetto invece ad un altro discorso che è parte del P.G.T.U. per cui possiamo andare a raccogliere per cui il discorso del parcheggio non è una questione di coraggio o meno, ma la questione è: “il P.G.T.U. è lo strumento giusto o il P.G.T.U. non è lo strumento corretto”. Se ho detto male, chiedo l'Architetto Lazzaro. Prego.

Arch. Lazzaro: Aggiungo una cosa pratica. Il P.G.T.U. si compone di tre fasi attuative: i piani di esecuzione è il piano parcheggi; il piano urbano del traffico è strategico; il piano parcheggi, che è una componente che viene fatta dopo il P.G.T.U., potrebbe prevedere nuove opere che poi vanno a essere a che recepite nel Piano di Governo del Territorio e nel Piano di servizi, quindi di per sé il P.G.T.U., che dura due anni, non può inserire nuove opere in esecuzione. Questo è il motivo del non recepimento.

Presidente: Grazie.

Consigliere Ghilardi: Questo è un aspetto molto interessante, perché era sfuggito e non era stato preso in esame da noi. Parliamo di parcheggi dove, secondo il mio punto di vista e credo dal punto di vista gran parte della popolazione, il parlare di P.G.T.U. significhi parlare di viabilità e di parcheggi quindi, in questo momento, sfugge a tutti cosa è nella sua essenza il P.G.T.U.

Ci può dare una brevissima spiegazione di questo?

Presidente: Prego, Architetto.

Arch. Lazzaro: Brevissimamente. Uso un inizio. All'inizio della delibera si parla di una legge del 92 che è il nuovo Codice della Strada, che ha imposto la realizzazione dei Piani Urbani del Traffico. Come avete capito, il Piano Urbano del Traffico non è il P.G.T.U. ma è un altro strumento.

Il P.G.T.U. si chiama generale perché deve individuare le analisi, i dati, i recepimenti e deve dare le prime indicazioni di breve periodo, dopodiché ci sono i piani particolareggiati del traffico e il piano parcheggi, che sono gli altri due strumenti; il terzo è il piano della mobilità ciclistica o pedonale, che sono i tre pezzi della viabilità.

Spesso si confonde la parola "generale", come si "occupa di tutto", in realtà analizza tutto e dà le prime indicazioni da realizzare e poi demanda agli altri strumenti l'attuazione. Questo è, secondo me, l'equivoco per il quale si è dato tantissimo peso allo strumento che doveva essere la strategia iniziale, per poi passare all'azione. Grazie.

Prego, l'ultima riflessione.

Consigliere Ghilardi: Per completare, vorrei trarre beneficio da queste informazioni avute. Noi per verificare il discorso dei parcheggi, dovremmo aspettarci un altro Piano?

Presidente: Architetto, poi chiudiamo.

Arch. Lazzaro: Anticipo nel tratto finale della delibera, cioè quando ci sarà l'approvazione definitiva, il punto 5 espressamente dice: "Per dare attuazione al presente Piano dovrà avvenire in conformità alle disposizioni stabilite in un decreto ministeriale, mediante l'interventi particolareggiati o esecutivi compatibili con gli stanziamenti di bilancio", perché mentre il Piano Urbano del Traffico, se avete visto non ha neanche il parere contabile, perché non può prevedere impegni di spesa, i piani esecutivi, i piani particolareggiati, tra cui il piano dei parcheggi, devono avere anche delle opere pubbliche che devono essere finanziate, quindi sono proprio la parte operativa del piano del traffico.

Consigliere Ghilardi: È sempre molto interessante questo aspetto. Posso decidere, a livello di P.G.T.U., se una zona può essere dedicata a parcheggio o no? Questo è importante, poi che venga attuato quello diventa secondario.

Arch. Lazzaro: Scusate, se certe volte io faccio fatica, perché la strumentazione

urbanistica della Lombardia è cambiata. Mentre il Piano Urbano del Traffico deriva dal Codice della Strada e vale in tutta Italia nella stessa maniera, in Lombardia noi ci siamo inventati il Piano dei Servizi, che è un pezzo del P.G.T. che prevede gli espropri e dove si possono realizzare le opere pubbliche.

Nel caso specifico, noi dovremmo fare un Piano Urbano del Traffico e un Piano dei servizi, che prevede espropriazioni e opere pubbliche, coordinati mentre nel resto d'Italia c'è il Piano Generale e il Piano Strutturale e non c'è questo discrimine. Nel Piano dei Servizi del P.G.T. ci sono le aree a parcheggio previste e le opere pubbliche da realizzare.

Consigliere Ghilardi: Grazie.

Presidente: Vi siete autogestiti e avete fatto bene perché mancava un pezzo, un foglio. Architetto lei ha una copia di tutta la delibera? Perfetto, che nella copia che ho io manca un pezzo, manca una fetta di delibera. Ci sono altre considerazioni sulla numero 7? Prego, Consigliere Russomanno.

Consigliere Russomanno: Solo una precisazione, perché come infatti mi ha appena risposto l'Architetto Lazzaro non volendo. Nella 7, lei adesso ha spiegato che fa riferimento al piano parcheggi, nella 50 – che è l'ultima e che bene o male si fa una richiesta analoga in parte – lei risponde che è un suggerimento da accogliere nel Piano dei Servizi, quindi adesso è stata fatta un po' più chiarezza sulla cosa. È chiaro che in quella zona c'è l'esigenza di parcheggio, sono d'accordo col Sindaco, però ci sono delle aree che sono nostre e ci sono delle aree che non sono nostre e quindi potevamo – poi ne possiamo discutere quando arriviamo alla 50, che è l'ultima – visto che avete, appena un anno e mezzo fa o due anni fa, approvato quello che io chiamo TR6, perché è dopo il TR5, poiché è la stessa proprietà dell'area di via Vittorio Veneto, potevate chiedere una contropartita dell'area che è loro ma poi ne discuteremo dopo, perché comunque rimane una cosa immensa che non si capisce anche su alcuni altri aspetti che chiariremo dopo.

Presidente: Grazie. se non ci sono altri interventi, metto in votazione il parziale accoglimento dell'osservazione numero 7.

Favorevoli: Gervasoni, Crosti, Sessa, Russo, Boccia, Femia, Nappo, Partegiani, Arminio, il Sindaco io.

Contrari: nessuno.

Astenuti: Russomanno e Ghilardi.

L'osservazione è parzialmente accolta.

Osservazione numero 8. L'osservazione chiede di rivedere le previsioni relative alla tangenziale esterna e in particolare il tratto che va da via Fucini a Corso Europa a sostituire la previsione di attraversamento da zona industriale, con un progetto del 1980 che prevedeva l'aggiramento del comparto industriale di Cusago. Sul tratto via Vecchia Vigevanese e via Edison indicare come prioritario l'intero tratto di tangenziale e non esclusivamente lo Scavalco del Naviglio con il collegamento alla tangenziale via Treves. Sul tratto della via Vecchia Vigevanese, strada per Zibido via Copernico,

ripristinare l'originaria previsione di tracciato come indicata all'interno del P.T.C.P. e del P.G.T. in sostituzione del tracciato maggiormente aderente al centro abitato. Questa è complicata. In termini di riduzione tecnica, si premette che la realizzazione di quella che veniva chiamata "tangenzialina" non è oggetto del P.G.T.U. che è uno strumento tecnico amministrativo di breve periodo. Pertanto, sebbene il Piano richiami studi di fattibilità per la realizzazione della tangenziale risalente al 2006, le osservazioni inerenti a tale opera non sono pertinenti al piano, salvo per i nodi specifici indicati come interventi proposti nel breve periodo. Inoltre, una parte corposa di questa osservazione fa riferimento al tracciato della cosiddetta "tangenzialina" così come riportato nel P.G.T. e pertanto non è pertinenza del P.G.T.U.

Detto questo, si deduce che l'osservazione non è pertinente con il Piano, in quanto riferita allo studio di fattibilità e dal P.G.T. ed in parte riguardante opere insistenti su un altro Comune.

L'osservazione però è accoglibile, in quanto riferita a una temporizzazione di un'opera, che supererebbe la barriera costituita dalla ferrovia del Naviglio, che nel suo complesso risulta omogenea e unitaria. L'osservazione non è pertinente con il Piano, in quanto riferita a previsione vigente P.T.C.P. allo studio di fattibilità e successivamente recepite nel P.G.T.

Per tale motivo, si propone di non accogliere i punti 1 e 3, ma di accogliere il punto 2 e quindi nel complesso, accogliere parzialmente l'osservazione.

Non mi sono capito da solo, spero che voi invece mi abbiate compreso.

Ci sono osservazioni in merito?

Prego, consigliere Gervasoni.

Consigliere Gervasoni: Vorrei capire meglio questa "temporizzazione" cosa vuol dire. Si progetta un ponte unico ma lo si realizza in due fasi?

Presidente: Architetto Lazzaro. Ho capito meno la domanda di quello che ho letto.

Arch. Lazzaro: Nell'ambito dell'osservazione, è stato notato che la realizzazione dell'opera nell'ambito del P.G.T.U. aveva una parte che era di breve periodo ed una parte di attraversamento che era di medio e una parte che tornava a essere di lungo periodo, quindi diceva che il superamento (per essere chiaro: dove c'è la Magri), il sistema di scavalco della tangenziale, della ferrovia e poi della Nuova Vigevanese doveva essere un'opera unitaria, non un'opera spezzettata, quindi accogliamo l'idea che se si dovesse fare un progetto, questo non può essere una singola opera ma deve essere dall'inizio della tangenziale 494, fino alla Vecchia Vigevanese.

Nel P.G.T.U. invece uno nota delle temporizzazioni diverse dell'opera e quindi la accogliamo dicendo che quella deve essere un'opera progettata in maniera unitaria come indirizzo.

Presidente: Il riassunto è: il nostro P.G.T.U. la fa a pezzettini, invece diciamo fatela tutti insieme così è fatta giusta. Perfetto.

Consigliere Gervasoni: Cosa vuol dire? O facciamo tutto il ponte, che costa tot milioni ora – e non lo facciamo – oppure possiamo progettarlo tutto, ma farne solo un pezzo ed arrivare in via Treves? Questo è il punto, io credo.

Arch. Lazzaro: La questione della realizzazione verte sul bilancio e sul progetto. È che nel P.G.T.U. e nella Tavola troviamo, come opere di breve periodo, una rotatoria in via Salvini e lo scavalco del Naviglio. Mentre tutto il sistema di rotatorie che scavalcano la Vigevanese, via Edison, la ferrovia e il Naviglio vengono considerate opere di lungo periodo, quindi sarebbe come dire che dovremmo fare un ponticello in rotatoria come opere di breve periodo e non fare mai le opere intermezzo. Nell'osservazione è come se avessimo detto che dalla prima rotatoria fino al Naviglio, questa opera quando dovesse essere progettata, deve essere unica.

Presidente: Grazie. Ci sono altre osservazioni? Consigliere Russomanno.

Consigliere Russomanno: Architetto, ma l'opera era unica, però divisa in cinque fasi. È un progetto unico da viale Europa, però diviso in cinque fasi e si poteva realizzare una fase per volta quindi anche nel tratto Edison, Treves, ferrovia, Naviglio e Vigevanese è un tratto fine a se stesso e per ogni tratto era stato previsto anche il costo.

Arch. Lazzaro: Stiamo dicendo tutti la stessa cosa.

Presidente: Architetto facciamo terminare il Consigliere.

Consigliere Russomanno: No, va bene.

Presidente: Perfetto. Prego.

Arch. Lazzaro: La questione è soltanto nell'elaborato grafico. Fate conto che tutto quello che è stato pensato su questo sistema che c'erano i piani urbanistici e l'opera in fasi sia giusto. È che il P.G.T.U. non tiene conto di queste fasi e ha disegnato, con una sua temporizzazione che non c'entra niente con la realtà. L'osservazione diceva: io sto guardando questo grafico, non conosco la storia prima o la storia dopo, ho la sensazione che voi questa cosa l'avete vista a pezzi, non in fase di esecutive, ma come se ci fosse una parte importante e una parte meno importante. Accogliendo l'osservazione è come se stessimo dicendo che tutta l'opera di scavalco della Vigevanese è un'opera importante in sé come indirizzo generale.

Presidente: Grazie. Consigliere Russomanno.

Consigliere Russomanno: Giusto per finire il concetto perché sennò non ci capiamo. È chiaro che anche su questa osservazione, stiamo parlando e discutendo di una cosa che non c'è più, perché nella variante al P.G.T.U. vostro l'avete tolta, quindi rimane nel P.T.C.P. della Provincia e quindi per ridiscutere, per cercare di avere poi il

finanziamento e capisco anche il movimento di testa del Vicesindaco e Assessore alle Finanze che dice economicamente è una cosa un po' complessa, però è chiaro che su opere così grosse, fu prevista la divisione in cinque lotti proprio perché era un impegno di spesa non irrilevante, ma abbastanza costoso.

È chiaro che non lo può fare il Comune di Trezzano, ma se noi pensiamo che Regione Lombardia tutti gli anni fa, il Piano Triennale delle Opere Pubbliche, come lo fa il Comune di Trezzano, il nostro magari è di qualche milione di euro, il loro è di qualche miliardo di euro, quindi basta proporre, come fanno tanti altri Comuni, a Regione Lombardia di finanziare almeno il primo lotto che oggi come oggi non possiamo fare il suo percorso, quindi stiamo discutendo anche stasera di accogliere e raccogliere un'osservazione, che comunque viene superata dalla cancellazione all'interno della variante vostra che non c'è più. Per ridiscutere di un'eventuale "tangenzialina" eccetera, bisogna rifare o una variante o un P.G.T. nuovo ed inserire nella nuova variante del nuovo P.G.T. la il recepimento che è previsto nel P.T.C.P. della Provincia, perché fortunatamente il nostro Sindaco non aveva la possibilità di cancellare...

Presidente: Stiamo parlando di P.G.T.U., Consigliere, non andiamo troppo.

Consigliere Russomanno: Ma stiamo discutendo, come dicevo prima, di qualcosa che non c'è e tante cose le vedremo man mano. Va bene esprimersi. Va bene esprimere giudizi e pareri, però su qualcosa che, oggi come oggi, anche se vogliamo andare alla Regione Lombardia e proporre di darci una mano, su che basi se non c'è più e l'abbiamo cancellata?

Presidente: Grazie. Consigliere Gervasoni.

Consigliere Gervasoni: Era perché effettivamente se capisco, a questo punto succede che o si arriva alla progettazione di un'opera unica oppure l'ipotesi di cambiare l'obiettivo è quello di fare solamente un attraversamento del Naviglio, non è possibile farlo perché dovrà essere progettata un'opera unica con i costi relativi, perché questo prevede l'accoglimento e quindi escludere che invece si possa arrivare a una soluzione diversa di attraversamento del solo Naviglio, che è veramente il punto critico.

Faccio un'altra piccola osservazione. prevedere un'opera che preveda l'attraversamento sia della Nuova Vigevanese, della ferrovia e del Naviglio, sicuramente se non altro per le rampe di accesso che sono richieste, avrebbe un impatto molto superiore a quello dell'attraversamento del solo Naviglio. Mi sembra che escludere, a priori, la possibilità di realizzare solo l'attraversamento del Naviglio sia un po' controproducente.

Presidente: Grazie. Ci sono altri riferimenti? Consigliere Russo.

Consigliere Russo: Io volevo fare una domanda all'Architetto Lazzaro, perché è una cosa che non capisco, anche per fare chiarezza. Noi stiamo parlando di un progetto che è necessario, di un'ipotesi di progetto che è necessario, che è quello dell'attraversamento del Naviglio, un ponte attraverso il Naviglio. Con questo P.G.T.U.

noi sappiamo che osservazione o non un'osservazione, la cosa non si può fare, perché ormai è cancellata. C'è l'idea, c'è il prospetto, c'è la necessità, però quelli che verranno dopo potrebbero anche fare una cosa completamente diversa da quello che abbiamo pensato noi oggi e che è stata osservata oggi. È in questi termini.

Presidente: Architetto, una risposta.

Arch. Lazzaro: È corretto perché il tracciato della tangenzialina ovest è identica sul nostro P.G.T. e sul nostro Piano dei Servizi che ha valenza a tempo indeterminato. È chiaro che la realizzazione complessiva di un'opera implica già un'ipotesi unitaria che è quella che c'è nel progetto e c'è nel P.G.T. Quello che l'osservazione dice è perché immaginate di realizzare una rotatoria – questo nel breve periodo, ovvero in due anni – quando invece non prevedete che quest'opera, quando sarà “realizzata anche per fasi”, abbia un'urgenza unitaria. È questo che diceva l'osservazione, ma non dice togliere, rallentare, non fare o fare per pezzi. Dice: io guardo il vostro progetto, ma se guardo il nostro progetto sembra quasi che questo lo volete fare e lo mettete nel biennio e tutto il resto non c'è, quindi accettando l'osservazione e pensando che abbiamo un P.G.T. che quest'opera la prevede a tempo indeterminato finché non verrà cambiata, abbiamo accettato il fatto che queste due opere: uno, non si fanno in due anni (perché mancano anche i quattrini) e quando ci sarà una progettazione ci sarà un ragionamento unitario, poi l'esecuzione sarà per fasi. L'accoglimento è semplicemente togliere l'ipotesi del biennio.

Presidente: Le ridò volentieri la parola, ma non dilunghiamoci più di tanto su questa osservazione.

Consigliere Russomanno: Chi ha presentato l'osservazione conosce bene il progetto, perché l'ha condiviso ed ha anche una copia del progetto. L'osservazione, in effetti, dice siccome il progetto è lungo e complesso, ma la criticità noi ce l'abbiamo nel centro storico di Trezzano, quindi chiede di portare avanti il primo *step*, che è quello più importante ed è quello che riguarda la via Treves, lo scavalco sulla ferrovia, sull'Alzaia e sulla Circonvallazione. Questo chiede e conosce bene che il progetto è stato fatto apposta in cinque *step*, proprio per la valenza economica che porta il progetto e quindi chiede, nell'osservazione, tenete in considerazione che il progetto c'è, capiamo che è difficile da portare avanti, ma portate avanti lo *step* più importante, il lotto più importante che è il primo lotto del progetto.

Siccome parliamo di qualcosa che molti Consiglieri non conoscono. Nelle ultime Commissioni, dove c'era anche il Sindaco e presenziava Guido Nani – che non c'è più purtroppo – rimanemmo d'accordo, in quella Commissione Garanzia e Controllo, che avremmo convocato una Commissione col progetto della tangenzialina e guardano assieme. È passato qualche mese, Guido Nanni non c'è più quindi dobbiamo rinominare la Commissione, riconvocarla, però sicuramente sarà un impegno che porteremo avanti, perché vogliamo affrontarlo in Commissione pure perché ci rendiamo conto che molti Consiglieri non conoscono quel progetto, quindi noi parliamo stasera di qualcosa che la

maggior parte di loro non hanno mai visto e che nessuno si è degnato di farglielo vedere e quindi sarebbe più opportuno che voi lo vediate, ci confrontiamo su quel progetto e poi vediamo se è utile oppure non è utile.

Quel progetto, già diversi anni fa, si stava portando avanti, addirittura con l'Amministrazione Scundi. Un progetto quasi analogo, che la Scundi condivideva, ma che una parte della maggioranza non condivideva, chi era di Fondazione. La cosa è abbastanza complessa quindi prima di discutere – e concludo – è opportuno riconvocare la Commissione Garanzia e Controllo, rifare il Presidente ed il Vicepresidente e la prima Commissione che si farà, portiamo come eravamo d'accordo, agli atti della Commissione e di chi c'era di portare il progetto e di visionarlo.

Presidente: Tra l'altro, mi aggancio a questo suo intervento, perché la Commissione Garanzia e Controllo doveva essere convocata prima di questo Consiglio. Purtroppo la consigliera Renna, che ne è Presidente non è potuta esserci. Se non verrà fatta a breve, appena inizieranno sarò io a convocare la Commissione, perché è corretto che venga sostituito il Presidente ed il consigliere Nani, che purtroppo non è più presente in quella Commissione, per cui se la consigliera Renna dovesse avere ancora difficoltà, al rientro dopo le vacanze di Natale, sicuramente convoco io la Commissione per l'elezione del Presidente. Ne approfitto adesso che ne avete parlato.
Consigliere Gervasoni.

Consigliere Gervasoni: Faccio una dichiarazione di voto, perché siccome dovremo dare un voto di parziale accoglimento, volevo spiegarlo.

(Ndt, intervento fuori microfono)

Consigliere Gervasoni: Sì, era una mezza battuta la dichiarazione di voto. Intendo dire questo. La mia perplessità rimane, perché è vero ed anzi avrò piacere di vedere il vero progetto, però da quello che vediamo sulla carta, che è abbastanza dettagliata, sappiamo che buona parte del ponte deve passare tra RiMaflow e Brenntag, anzi addirittura quasi sospeso sopra la Brenntag, quindi io temo che questo progetto bellissimo avrà un iter molto lungo e difficoltoso, quindi credo che forse dovremmo veramente ragionare, se sarà qualcosa di irrealizzabile o non dobbiamo pensare a qualcosa di alternativo, per questo io voterò contro l'accoglimento della osservazione.

Presidente: Consigliere Ghilardi.

Consigliere Ghilardi: Avevo bisogno solamente di fare un piccolo riassunto con l'Architetto Lazzaro. Riprendendo queste sopraelevate, in questo momento, rimane valido quello che è indicato sulla piantina che fa da primo foglio del Piano Generale del Traffico Urbano, nel quale tra la Vigevanese e la grande rotonda di via Vigevanese, fino alla rotonda di Treves e fino alla rotonda che dovrebbe iniziare lo scavalco del Naviglio, rimangono ancora all'interno del progetto e quindi sono quelli che fanno parte dei vari *step*, che verranno fatti per realizzare il collegamento tra Corso Europa e la via

Salvini. È questo il contesto.

Presidente: Grazie a voi. Consigliere Russomanno, prego.

(Ndt, intervento fuori microfono)

Presidente: Certo, ci mancherebbe pure. Se è dichiarazione di voto la lascio fare.

Consigliere Russomanno: Nella dichiarazione di voto volevo solo chiarire un aspetto. Non è necessario realizzare tutto il progetto. Il progetto è per intero perché può essere fatto per intero, ma si vuole realizzare per lotti. Se noi riteniamo che il lotto che più ci interessa per liberare il centro storico dal traffico, cerchiamo di farci finanziare quel lotto e portiamolo avanti. Io sono per accogliere l'osservazione perché è coerente col progetto che c'era quando è stata presentata, perché oggi è un po' diversa la situazione, però non è detto che non si possa realizzare il lotto che ci interessa e poi successivamente valutare gli altri lotti, se realizzabili o non realizzabili e se ci sono delle criticità li vediamo dopo. Intanto, portiamo a casa il realizzo del lotto principale che è il lotto sul centro storico.

Presidente: Grazie. Metto in votazione l'accoglimento parziale di questa osservazione.

Favorevoli: Sessa, Russo, Boccia, Femia, Nappo, Partegiani, Arminio, il Sindaco, io.

Contrari: Gervasoni e Russomanno.

Astenuti: Crosti e Ghilardi.

L'osservazione è accolta parzialmente sul punto 2.

Osservazione numero 9. L'osservazione chiede di eliminare l'indicazione "Alzaia Naviglio Grande" come percorso ciclabile esistente in conformità alla disciplina del Consorzio di bonifica e di prevedere una soluzione alternativa alla mobilità dei residenti nella Cascina Venezia, facilitando la regolamentazione dell'uso di un percorso già esistente lungo il sedime della linea ferroviaria Milano-Mortara. Deduzione tecnica: il Piano individua l'Alzaia come percorso ciclabile, ma non come pista ciclabile, poiché le infrastrutture sono prive delle caratteristiche tecniche. Lungo tale asse il transito ciclopeditone è tollerato solo a rischio del passante e tale possibilità è correttamente indicata dalla segnaletica verticale apposta in corrispondenza dell'accesso all'Alzaia. Ciò premesso è innegabile che l'Alzaia costituisca un tassello di un percorso ciclopeditone riconosciuto e riconoscibile e connesso con altri itinerari sia locali che di lunga percorrenza e come tale viene identificato dal Piano.

La richiesta inoltre non è adeguatamente supportata al fine di poterla valutare e risolvere nell'ambito del Piano. L'esigenza potrà comunque essere oggetto di specifico interessamento intervento da parte del Comune, con eventuali altri soggetti pubblici e/o privati.

Il parere tecnico è di non accogliere l'osservazione.

Ci sono osservazioni in merito?

Consigliere Russomanno.

Consigliere Russomanno: Un'osservazione che è semplice, poi uno può accogliere oppure non accogliere. I cittadini di Trezzano, che abitano sul territorio di Trezzano, pagano le tasse a Trezzano e per andare a casa loro devono andare per Gaggiano, perché sull'Alzaia (purtroppo, la Cascina Venezia è sull'Alzaia e non è che ha un'altra posizione) c'è il divieto alle auto, è solo ciclabile e solo pedonale e quindi i signori, pur pagando le tasse a Trezzano, per andare a casa devono andare da Gaggiano. Mi sembra una cosa non molto normale, poi uno può accogliere oppure non accogliere, però non è corretto che dei cittadini nostri debbono pagare dazio di arrivare fino a Gaggiano e da Gaggiano venire a casa e non possono andare a Trezzano, visto che sono trezzanesi.

Presidente: Grazie. Ci sono altre osservazioni in merito? Direi di no. Scusi consigliere Ghilardi, mi perdoni, non avevo visto.

Consigliere Ghilardi: Su questo aspetto, vorrei mettere in evidenza che il fatto di poter accedere a casa propria, perché si hanno esattamente dei rischi e dei pericoli, credo che vada messo in evidenza in modo molto particolareggiato. Il fatto di non accogliere questa osservazione, dal punto di vista proprio tipicamente di rispetto del cittadino e della dignità del cittadino, il fatto che si è liberi e uguali, tutti questi aspetti ci permettono anche di dire che non accogliere questa osservazione significa mettere in difficoltà queste persone nei confronti di un rispetto dell'Amministrazione.

Chiederei soprattutto di dire che la cosa può essere accolta parzialmente, nel senso che si possa dare l'apertura ad esaminare la questione, per aiutare a trovare anche una via alternativa e che soprattutto ci possa dare veramente una via alternativa passando da Trezzano. Il passare da altre parte, costeggiando le ferrovie o cose di questo genere, mi sembra veramente riuscire a far correre dei rischi per nulla questi cittadini.

Presidente: Grazie, consigliere Gervasoni.

Consigliere Gervasoni: Solo per precisare che dalla Cascina Venezia si accede, sia da Trezzano, che da Gaggiano lungo la Alzaia. Per i residenti è consentita la circolazione a 15 Km/h, quindi andando sia verso Gaggiano, sia verso Trezzano. Certo, è un disagio dover andare a 15 km/h, ma si tratta di arrivare a Trezzano in un chilometro.

Presidente: Perfetto, grazie. Ci sono altre commenti? Metto in votazione il non accoglimento dell'osservazione 9.

Favorevoli: Sessa, Russo, Boccia, Femia, Nappo, Partegiani, Arminio, il Sindaco, io Gervasoni.

Contrari: Russomanno e Ghilardi.

Astenuti: Crosti.

Osservazione numero 10. Questa è lunga, dovrete avere pazienza. L'osservante chiede di dare priorità alla...

(Ndt, intervento fuori microfono)

Presidente: Non ho capito.

(Ndt, intervento fuori microfono)

Presidente: Guarda, credo che finirò quando tu torni. L'osservante chiede di dare priorità alla realizzazione del nuovo Ponte sul Naviglio da realizzarsi tra Trezzano e Gaggiano, di sospendere la previsione di collegamento tra la Vecchia Vigevanese e la 139 per Zibido, di mettere in sicurezza il transito veicolare nel tratto tra la via Milano e gli svincoli della tangenziale ovest di Milano anche attraverso un intervento provvisorio, di mettere in sicurezza il transito veicolare in prossimità degli incroci 139, per Zibido e le vie Salvini e Carlo Salerno. Punto 5: riqualificare la Vecchia Vigevanese, nel tratto urbano compreso tra il TR4, la strada per Zibido e via Roma, attraverso l'eliminazione dei semafori e la realizzazione di rotatorie. Punto 6: eliminare il semaforo tra via Leonardo da Vinci e via Cellini, realizzando la nuova rotatoria e una nuova viabilità di collegamento tra la tangenziale ovest; realizzare una nuova viabilità tra il centro abitato e la Cava; realizzare un marciapiede lungo 139 e le vie circonvallazione e Salvini. Punto 9: prevedere la riqualificazione e la messa in sicurezza del percorso ciclabile lungo l'Alzaia Naviglio Grande in prossimità di Largo Risorgimento. Deduzione tecnica: 1) la previsione del nuovo ponte sul Naviglio è inserita tra gli interventi proposti nel breve periodo, quindi il Piano considera tale scavalco come il tassello prioritario del nuovo sistema di mobilità; 2) il Piano prevede, nel breve periodo, una riqualificazione delle sedi stradali esistenti, al fine di migliorare il collegamento tra la Vecchia Vigevanese e la strada per Zibido; tali interventi non comportano impatti significativi sulle aree ricomprese all'interno del parco agricolo né generano frazionamenti o frammentazioni di aree agricole; 3) il P.G.T.U. individua un sistema di nuovi svincoli di connessione con la tangenziale ovest, frutto di una progettualità promossa dall'ex provincia di Milano e che il P.G.T.U. recepisce così come il vigente P.G.T.4) il P.G.T.U. individua una rotatoria che dovrebbe sostituire il sistema semaforico realizzato dopo l'adozione del P.G.T.U.; tale previsione è presente anche nel P.G.T. e stiamo parlando di via Salvini e via Salerno, strada per Zibido; 6) il P.G.T.U. individua come un problema da affrontare in sede di pianificazione urbanistica attuativa, la razionalizzazione e la connessione tra la Nuova Vigevanese e la tangenziale ovest e il tessuto urbanistico circostante, frutto di una progettualità specifica. Trattandosi di opera di lungo e medio periodo non è approfondita nel P.G.T.U.; 7) il punto non propone argomentazioni tali da poter apportare modifiche al P.G.T.U.; 8) la sistemazione della banchina stradale tra la strada per Zibido è stata prevista al Piano attuativo ATR 2 di via Salvini, che attualmente è in fase di esecuzione, per l'intero tratto che va dall'intersezione semaforica al Parco Pertini. Il Piano attuativo prevede anche il completamento della pista ciclabile che dal TR 5 conduce all'attraversamento della strada per Zibido fino al Facchetti; 9) la riqualificazione e la messa in sicurezza del percorso tra Alzaia Naviglio Grande e Largo Risorgimento è già avvenuta attraverso l'esecuzione di un'opera pubblica legata al progetto Expo. Per quanto detto si propone di accogliere i punti 1) 2) 3) 4) 6) 8) e 9) e di non accogliere i punti 5) e 7), cioè quelli relativi alla riqualificazione del tratto urbano compreso tra il Quartiere TR 4 e la strada per Zibido e via Roma e la

realizzazione di una nuova viabilità tra centro abilitato e la Cava, perché uno non porta argomentazioni specifiche e l'altro prevede una cosa a lungo termine.

Perfetto. Osservazioni in merito? Direi di no. Consigliere Russomanno non avevo dubbi, prego, la parola è sua.

Consigliere Russomanno: È una un'osservazione molto complessa nell'insieme. Alcune cose possono essere anche condivisibili, ma molte cose mi domando, tutte queste rotatorie chi le paga? Chi le fa? Non è una cosa semplice. Loro propongono cose che sono previste nel P.G.T. di riferimento, ma che oggi sono saltate per cui è veramente quasi impossibile capire. Alcune cose – ripeto – sono condivisibili ma non le vedo realizzabili in tempi brevi né tantomeno realizzabili da chi e da che cosa.

Presidente: Grazie. Ci sono altre considerazioni? Consigliere Ghilardi.

Consigliere Ghilardi: Volevo formulare una domanda all'Architetto su questa osservazione al punto dove dice: "sospendere la previsione di collegamento tra la Vecchia Vigevanese e la strada provinciale 139 per Zibido". Sospende la previsione di collegamento: cosa intendeva dire l'osservante?

Presidente: Architetto.

Arch. Lazzaro: Nel P.G.T.U. erano previste due possibilità di attraversamento dello stacco della Vecchia Vigevanese e della strada Zibido: uno, a sud del TR4 e uno, invece con la riqualificazione della strada. Soluzione A e soluzione B. La proposta prevede di sospendere tutto, sia uno che l'altro. Praticamente, l'idea di sospendere un'ipotesi del Piano, se non ci fosse invece un fine di migliorare complessivamente aspettando le aree che erano ricomprese nel Parco Sud, ha un senso. Andiamo sulla controdeduzione che facciamo prima. Il Piano prevede nel breve periodo una riqualificazione delle sedi al fine di migliorare il collegamento; la sospensione, in senso di previsione dell'opera, non è attinente al P.G.T.U. che prevedeva l'opera di indirizzo, quindi l'idea di sospendere una previsione in sé avendo un'argomentazione che nell'osservazione implicava che la necessità ma di pensarci bene prima di scegliere una delle due era sospendere il giudizio, quindi accogliamo il fatto che deve essere fatta la valutazione tra soluzione A e soluzione B, ma lui intendeva dire di pensare bene a quale delle due soluzioni optare, quindi per questo si è detto di accogliere.

Presidente: È un po' complicato.

Arch. Lazzaro: Il concetto è che nel Piano ci sono due soluzioni A e B, quindi il Piano non decide. L'osservazione dice prima di decidere pensateci e sospendete qualche decisione per decidere la soluzione migliore. Dato che non si è deciso, si accoglie di riflettere quale delle due è la migliore.

Presidente: Consigliere Ghilardi.

Consigliere Ghilardi: Mi permetta solo di non chiedere un giudizio a lei su quello che è emerso. Grazie.

Presidente: Grazie. Se non ci sono altri interventi, metto in votazione il parziale accoglimento dell'osservazione sui punti 1) 2) 3) 4) 6) 8) e 9).

Favorevoli: Sessa, Russo, Boccia, Femia, Nappo, Partegiani, Arminio, il Sindaco, io e Gervasoni.

Contrari: nessuno.

Astenuti: Crosti, Russomanno e Ghilardi.

L'osservazione è parzialmente accolta.

Osservazione numero 11. L'osservante chiede di prevedere la modifica della viabilità di accesso e proveniente dalla Cava, prevedendo la possibilità di accesso alla stessa direttamente da via Goldoni e l'adeguamento della strada esistente a nord della Cava stessa in territorio del Comune di Milano.

Deduzione tecnica: l'area di estrazione oggetto dell'osservazione è di proprietà privata. Conseguentemente, l'apertura di nuovi accessi carrai è subordinata a istanza da parte di operatori privati. Tale istanza, pertanto, non è pertinente con il P.G.T.U.

La via Martirano, per la quale si richiede l'adeguamento della sezione stradale, ricade interamente nel territorio di Milano e pertanto tale intervento non è di competenza territoriale di questa Amministrazione.

L'Amministrazione comunale ha avviato interlocuzione con il Comune di Milano, al fine di trovare una soluzione pratica al problema, ma essendo privata e non essendo nostra, questa osservazione si propone di non accoglierla.

Consigliere Ghilardi.

Consigliere Ghilardi: Questa osservazione che giunge a pertinenza di un grosso problema, che abbiamo sempre presente in Trezzano, che è l'ingresso della Cava e la fuoriuscita di camion della Cava. Necessita una spiegazione. Richiamerei il funzionario, se ha delle novità su questo tipo di rapporto che c'è con la Cava, in quanto il fatto che possa esistere un'entrata nella Cava che è in Trezzano e un'uscita dalla Cava che sia in Milano, è un discorso che merita veramente un'attenzione particolare. Direi che il disagio che noi abbiamo per questi camion è sempre notevole e quindi la motivazione per cui è stata fatta l'osservazione è comprensibile e deve essere proprio vista nella sua più particolare attenzione.

Io direi che probabilmente è vero che l'uscita che va verso Milano dal Parco del Centenario in poi verso Milano è la strada di Milano, ma deve tener conto che 40 centimetri sul lato sinistro della strada è di nuovo Comune di Trezzano, quindi questo aspetto potrebbe farci valere un'area di rispetto o qualcosa di questo genere.

Le chiederei di trovare qualche soluzione legale, per riuscire a mettere perlomeno in difficoltà qualcheduno su questo argomento. Chiederei che cosa avrebbe intenzione di fare su questa parte, secondo il funzionario.

Presidente: Grazie, Consigliere. Restando concorde con lei che è un argomento molto

importante, quindi una breve risposta sicuramente gliela faccio dare, però vi chiedo di restare nell'ambito del P.G.T.U.

Poi possiamo presentare tutti gli ordini del giorno, interrogazioni e mozioni su questi argomenti. È un tema interessantissimo questo ed è fondamentale per la nostra viabilità, sono d'accordo con voi. Se volete dare una breve risposta.

Arch. Lazzaro: Brevissima. Non ho una risposta perché io posso attenermi a quello che prevede il P.G.T.U. e quello che dice l'osservazione. È evidente che è un po' un problema enorme, ma da un punto di vista tecnico col P.G.T.U. non possiamo intervenire in nessun modo su Comuni esterni o la variazione di quello che è stato richiesto, quindi non ho modo di dare risposte e non ho elementi perché non seguo l'area.

Consigliere Ghilardi: Posso chiedere di avere una risposta dal Sindaco, che conosce l'argomento?

Sindaco: Noi è da anni che stiamo interloquendo con le varie Amministrazioni comunali, in particolar modo Milano. Abbiamo scritto anche mesi fa per dire che vogliamo adottare dei provvedimenti il più possibile e in modo condiviso, perché nel 2013 fu fatta un'ordinanza dal Comune di Milano, in un momento in cui – se non ricordo male – c'era qui da noi il Commissario Prefettizio e forse non se ne sono accorti, ma nessuno si è opposto e lì avevano declassato la via per Martirano e quindi succede che i camion tornano tutti su Trezzano.

Noi l'abbiamo fatto presente in tutte le sedi (Città Metropolitana, Comune di Milano, davanti al Parco Sud. Sto pensando a chi c'era ancora. Comunque davanti a tutti i soggetti competenti), che non è più lecito che il Comune di Trezzano sopporti tutto questo traffico, quindi stiamo portando avanti l'istanza e vedremo, però dobbiamo valutare bene le azioni anche quelle forti perché ricorderete che, già a suo tempo, c'era stata un'ordinanza dal Sindaco Tomasino che poi era stata rigettata dal TAR su richiesta della proprietà privata che opera sull'area, quindi non è di facile soluzione.

Detto ciò, ma intanto come minimo sarebbe il caso di condividere con Milano e la zona 7 in particolar modo il problema, perché poi non è che si può vietare a chi deve lavorare di lavorare, però almeno suddividere il problema per poi trovare a nostro avviso una soluzione più di lungo termine, che è all'esame e anche noi siamo quel tavolo.

Presidente: Grazie. Consigliere Russomanno.

Consigliere Russomanno: Posso solo aggiungere qualcosa di più, che magari è pure agli atti del Comune. Nel 2014, fu fatto un accordo di programma ad un tavolo sovracomunale con la presenza del Comune di Trezzano, nella persona del geometra Rosato, delegato dal Commissario, dalla Provincia di Milano, Settore Viabilità, dalla proprietà della Cava e personalmente partecipai anch'io a quel tavolo, come Vicepresidente della Commissione Viabilità e Trasporti della Provincia.

A quel tavolo, fu sottoscritto un accordo – credo che sia agli atti anche del Comune,

sennò ve ne faccio avere copia – dove la proprietà si impegnava a spese proprie di fare un percorso alternativo con una strada interamente mitigata, oltretutto a parte la mitigazione degli alberi, anche con impianti di irrigazione per abbattere le polveri che i camion portavano avanti.

L'accordo fu sottoscritto da parte di tutti, poi è chiaro che c'era anche il Parco Sud. È chiaro che quell'accordo andava portato avanti; 2014 – Emanuele Rosato se se lo ricorderà perché partecipò lui al tavolo – se non si riesce a trovare la copia firmata da tutte le parti anche dalla proprietà della Cava, ve ne faccio avere copia perché io ce l'ho, magari potrebbe essere un punto di partenza. Visto che il Comune di Milano fa finta di non capire, perché si è provato a fare deviare i camion verso Milano e verso Trezzano con i ricorsi al TAR che abbiamo perso e quindi si è dovuto fare una marcia indietro, però potremmo pigliare quell'accordo di programma da tutte le parti. Era d'accordo il Comune di Trezzano, la Provincia, il Parco Sud, perché la strada attraversava il Parco Sud e la proprietà stessa, tutto a carico dei proprietari della Cava, per cui il Comune non impegnava neanche un soldo. Potrebbe essere un punto di partenza, quindi valutatelo e andate a farvelo spiegare. Se non si trova, vi do una copia della copia che fu sottoscritta da parte di tutti. Il problema c'è, è serio e importante. I cittadini di via Fermi e via Goldoni sono esasperati, non tanto nel periodo invernale, ma in quello estivo, in cui questi camion buttano acqua sporca di cemento da tutte le parti, quindi è un problema serio.

Presidente: Grazie. Consigliere Russo.

Consigliere Russo: Potrei cominciare dicendo che una mattina mi sono alzato e ho incontrato un mastodonte in via Manzoni davanti a me, che trasportava i carichi eccezionali. Era fermo e parcheggiato in via Manzoni, poi è passato per andarsene in via Turati. L'ho fotografato e non ci stava nello schermo. Era talmente lungo che non ci stava nello schermo. Voi avete presente la polemica delle grandi navi da crociera che arrivano a Venezia e che toccano il campanile di San Marco. Se voi veniste a vedere, questo coso che c'è qui...

Presidente: Le chiedo però di restare nell'osservazione.

Consigliere Russo: Questo coso che c'è sotto casa mia in via Manzoni, una strada di 6 metri, via Manzoni è 6 metri. Questo coso è lungo 25 metri ed è largo 4 metri e mezzo. Le macchine hanno cominciato...

(Ndt, intervento fuori microfono)

Consigliere Russo: Sono andate per altre vie, perché non si son fatte vedere, non potevano passare ed era pericoloso. Questo ha sostato per un'ora intera, perché poi dovevano prendere quell'altro coso che c'era sopra, il macchinario che c'era sopra, da trasferire nel cortile che dove stanno facendo dei lavori.

Il traffico pesante a Trezzano, poi in particolare quello che attraversa via Manzoni e gira

in via Turati, che è nelle condizioni in cui sappiamo si trovi, da quando è stato fatto quello sciagurato intervento anni fa, è una cosa che fa tremare le vene ai polsi.

Presidente: Facciamo tremare anche i vetri, però siamo su via Martirano adesso. Stiamo parlando di via Martirano.

Consigliere Russo: No, stiamo parlando di traffico e quindi di viabilità all'interno del nostro Comune. Questo è pertinente all'argomento di cui stiamo trattando. Stiamo trattando di P.G.T.U., quindi di sviluppo della viabilità presente, anzi futura, partendo dalla situazione presente e la situazione presente è questa.

Presidente: Sono d'accordo, però passiamo da osservazione per osservazione, poi questo argomento lo può trattare alla fine delle osservazioni quanto vuole.

Consigliere Russo: Mi sono collegato a quello che diceva il Sindaco sulla questione del traffico pesante.

Presidente: No, parlava proprio della strada della Cava.

Consigliere Russo: Sì, ma parlava di traffico pesante. Il traffico pesante fa parte di questa criticità che è ormai Trezzano. Da Trezzano passano tutti i camion e i TIR in tutte le strade, anche nelle strettoie. Ormai non c'è più niente che li ferma e niente che li devia verso altre...

Presidente: Quella foto l'ho vista ed è impressionante.

Consigliere Russo: Lo so. Se poi qualcuno la vuol vedere per impressionare e andare a letto un po' impressionato, gliela farò vedere.

Presidente: È un bilico doppio, ma è veramente lungo una ventina di metri. Se non ci sono altre osservazioni sull'osservazione numero 11, metto in votazione il non accoglimento dell'osservazione.

Favorevoli: Sessa, Russo, Boccia, Femia, Nappo, Partegiani, Arminio, il Sindaco e io.

Contrari: Russomanno e Ghilardi.

Astenuti: Gervasoni e Crosti.

L'osservazione non è accolta.

Osservazione numero 12. L'osservante chiede di migliorare la sicurezza stradale di alcune vie del Quartiere Zingone, mediante interventi puntuali, quali: l'installazione di dossi lungo via Carducci, dei rilevatori di velocità e di nuovi attraversamenti pedonali lungo la via Cavour, di uno specchio stradale all'incrocio Verdi e Brunelleschi.

Trattasi di suggerimenti di interventi puntuali di dettaglio, che sebbene non riconducibili a livello di pianificazione P.G.T.U. possono essere recepiti e realizzati con interventi di progettazione esecutiva (manutenzione straordinaria) e provvedimenti di ordinaria

disciplina del traffico, in base al Codice della Strada.

Per questo, si propone di non accogliere l'osservazione. Commenti in merito?

Consigliere Ghilardi.

Consigliere Ghilardi: Posso ricordare che, a parer mio, mi sembra che questa osservazione datata 2014, abbia completamente cambiato la configurazione di via Carducci e di via Cavour, quindi mi sto chiedendo, ma che senso ha dare un giudizio a questa osservazione. Mi risulta che la via Cavour sia stata ristretta, perché passa la pista ciclabile e credo che siano stati messi già due dossi, quindi che senso ha discutere questa osservazione? Non accoglierla o accoglierla.

Presidente: Siamo tenuti a farlo per Regolamento, nonostante siano passati quattro anni quasi. Concordo che sia cambiato tutto ma è quello che ci siamo detti inizialmente.

Consigliere Ghilardi: È proprio questo il motivo per cui all'inizio si esordito dicendo...

Presidente: Lo sappiamo e concordiamo. Su queste cose possiamo concordare.

(Ndt, intervento fuori microfono)

Consigliere Ghilardi: Sì, sarà a futura memoria, però si rasenta veramente il ridicolo. Va bene. Grazie.

Presidente: Quindi non parliamone e cerchiamo di definire le formalità. Se non ci sono altri commenti, propongo di non accogliere...
Prego, consigliere Sessa.

Consigliere Sessa: Mi riallaccio al discorso che ha fatto il consigliere Ghilardi. Effettivamente, se le cose sono cambiate, che senso ha anche il parere di questa osservazione, quando le cose sono cambiate. Noi stiamo votando una cosa con un parere che non rispecchia quelle che sono le realtà.

Presidente: Ha una risposta in merito? Io non concordo, ma se vuole dirla lei.

Arch. Lazzaro: Io, da dipendenti della Pubblica Amministrazione, so che ogni procedimento va concluso, quindi l'osservazione – facciamo conto al di là che non siano passati quattro anni – tratterebbe non delle previsioni del Piano, ma sarebbero dei suggerimenti agli amministratori di cambiare le batterie, un rilevatore e fare dei dossi e mettere uno specchio all'ingresso di una strada, che sono tutte cose che si possono fare quotidianamente. Al di là che siano passati 4 anni – che mi rendo conto – ma se fosse stata un'osservazione fatta nei trenta giorni delle osservazioni, l'avremmo comunque respinta, perché è un P.G.T.U. che è un piano strategico, non tratta di dove si mette il dosso, non tratta del posizionamento di uno specchio e non tratta in un punto dove dice

che il rilevatore di velocità è stato messo sotto un albero e il pannello fotovoltaico non riesce a ricaricarsi. È un'osservazione di un cittadino che ha interesse, ma sul P.G.T.U. non ha nessuna rilevanza, al di là del discorso del tempo che è trascorso.

Presidente: Grazie. Consigliere Ghilardi.

Consigliere Ghilardi: Mi riallaccio un attimino alla considerazione fatta dall'Architetto Lazzaro. Quello che dice lei è completamente sensato, però questo mi fa capire che probabilmente tra questo osservante e lei, prima di arrivare a questa conclusione, poteva esserci un dialogo fra di voi su questo argomento.

Presidente: Nel 2014, l'Architetto Lazzaro era in un altro Comune.

Consigliere Ghilardi: Questo per far vedere proprio la situazione kafkiana della situazione. Ecco quale è motivo per cui mi permetto di mettere sempre il puntino sulla i.

Presidente: Grazie. Metto in votazione il non accoglimento dell'osservazione 12.

Favorevoli: Sessa, Russo, Boccia, Femia, Nappo, Partegiani, Arminio, Sindaco, io, Gervasoni e Crosti.

Contrari: nessuno.

Astenuti? Il consigliere Russomanno e consigliere Ghilardi non partecipano alla votazione.

Osservazione numero 13. L'osservante chiede di eliminare la previsione di istituire un senso unico di marcia in via delle Betulle, direzione via Treves, mantenendo l'attuale doppio senso di marcia.

Il Piano equipara via delle Betulle alle vie limitrofe (Via dei Tigli e via delle Robinie), al fine di creare un anello di circolazione per il disimpegno di via Galimberti.

Dato atto che il calibro di tale via è decisamente superiore a quello delle strade limitrofe, il mantenimento del doppio senso di marcia non comporterebbe alcun impedimento alla circolazione.

Pertanto, nulla osta alla conservazione degli attuali sensi di marcia, per cui si propone di accogliere l'osservazione.

Metto assolutamente in votazione osservazione numero 13.

Favorevoli?

Il Consiglio approva all'unanimità.

Osservazione numero 14. L'osservante chiede di prevedere l'allargamento di via Circonvallazione in corrispondenza dell'intersezione con via Roma, al fine di agevolare la svolta a destra per chi arriva da Milano, in direzione del Ponte Gobbo. L'osservazione non tiene conto che il P.G.T.U. si struttura con l'obiettivo di alleggerire l'attuale peso del traffico di attraversamento, che ora grava su via Roma e sul Ponte Gobbo, per realizzare una Zona 30 a precedenza pedonale sulle sponde del Naviglio, mediante la realizzazione del nuovo Ponte di Scavalco del Naviglio Grande.

L'osservazione proposta prevede invece una mitigazione degli effetti degli attuali carichi di traffico sul Ponte Gobbo, senza produrre tutti quegli effetti di riqualificazione

a favore dell'utenza pedonale previsti dal Piano adottato.

L'ipotesi proposta potrà tuttavia essere esplorata nell'ambito di una variante del Piano di recupero Corte Salterio, come opere integrative in attesa della realizzazione del nuovo ponte.

Per quanto detto, si propone di accogliere parzialmente l'osservazione.

Commenti. Consigliere Ghilardi?

Consigliere Ghilardi: L'ipotesi proposta che viene esplorata nell'ambito della variante del Piano di recupero di Corte Salterio, come si specifica meglio? Vuol dire che si prende un pezzettino della Corte Salterio e entrate dentro in via Roma?

Presidente: Architetto.

Arch. Lazzaro: Brevemente. Il Piano di recupero della Corte Salterio ha una caratteristica. È stata firmata la convenzione, ma è rimasto inattuato per problematiche del piano e allora si sta valutando nell'ambito della possibilità di una variante di quel piano, in cui le aree standard anziché essere messe in una zona poco utile, siano messe verso la strada al fine di consentire questo accesso agevolato verso la via Roma, però è tutto collegato al fatto che quegli operatori del Comune trovino un accordo sul Piano di recupero, altrimenti anche l'ipotesi prevista dall'osservazione non sarebbe accoglibile. È come se ci avessero dato un suggerimento per poter trovare un nuovo equilibrio nel piano di recupero della Corte Salterio.

Presidente: Grazie. Consigliere Russomanno.

Consigliere Russomanno: Secondo me, meno favoriamo l'ingresso di macchina e meglio è. Parliamo di rendere pedonale la zona e poi se andiamo a fare una modifica del genere, significa che se oggi entrano 100 macchine in tre minuti, domani entreranno 200 macchine, invece di eliminare il traffico. Il problema rimane sempre la tangenzialina esterna. Non c'è alternativa. Con una mobilità del genere e una variante del genere portiamo più macchine di quelle che oggi già vengano nel centro storico. Gli altri Comuni fanno divieti per non attraversare il centro storico e ci fanno fare il giro del paese, tipo Gaggiano, che venendo da Abbiategrasso, si è inventata la storia di fare divieto di transito sull'Alzaia, quindi tu fai il giro di Gaggiano. Molti che devono fare il giro di Gaggiano, vengono sulla Vigevanese nuova, all'altezza di Trezzano entrano e ce li troviamo sul Ponte Gobbo.

Questo, secondo me, va fatto tenendo in considerazione la tangenzialina. È l'unica alternativa che c'è a snellire il traffico nel centro storico.

Presidente: Altre considerazioni? Direi di no.

Osservazione numero 14. Si mette in votazione la proposta di accoglierla parzialmente.

Favorevoli: Sessa, Russo, Boccia, Femia, Nappo, Partegiani, Arminio, il Sindaco, io e Crosti.

Contrari: Gervasoni e Russomanno.

Astenuti: Ghilardi.

L'osservazione è parzialmente accolta.

Osservazione numero 15. L'osservante chiede di eliminare la previsione di direzione di marcia in senso antiorario per l'isolato compreso tra le vie Nenni, Di Vittorio, Concordia.

Suggerisce come possibile miglioria della situazione attuale l'istituzione di un accesso diretto dalla rotatoria di via Concordia al parcheggio della scuola e contestualmente l'apertura di un'uscita dal plesso scolastico direttamente su via Nenni.

Deduzione tecnica: attualmente l'isolato oggetto di osservazione viene percorso in senso orario e tale soluzione non ha fatto emergere particolari criticità. Di conseguenza, nulla vieta di mantenere la situazione esistente. Non è invece possibile realizzare un accesso diretto dalla rotatoria di via Concordia al parcheggio della scuola, poiché la nuova viabilità andrebbe ad interferire con il percorso pedonale di uscita dal plesso scolastico, andando a peggiorare le condizioni di sicurezza per gli alunni e gli adulti frequentanti l'Istituto Franceschi. Non è altresì realizzabile con una nuova uscita diretta su via Nenni, a causa del dislivello esistente tra la sede stradale di percorsi interni alla scuola, delle pendenze della scarpata e dell'esiguità di spazio.

Per le motivazioni sopraesposte, si propone di accogliere parzialmente l'osservazione, cioè mantenere la circolazione oraria per intenderci.

Consigliere Gervasoni.

Consigliere Gervasoni: Era solo il commento per dire che c'è un'altra osservazione, come anche la 13, relativa a sensi unici che devono essere modificati o istituiti evidentemente con dei criteri che forse non sono chiari e non vengono giudicati, come in questo caso, non si è capito che vantaggio avremmo a invertire tutto.

Presidente: Grazie. A far rigirare al contrario rispetto ad esso, perché? Mmah. Consigliere Ghilardi, prego.

Consigliere Ghilardi: In questo caso, c'è il collegamento che invertendo la direzione significa che da via Concordia entro direttamente subito verso le scuole e poi devo pensare che andando sulla destra, arrivo esattamente sulla stazione della Polizia Locale. Potrei, quindi facilitare l'arrivo delle persone presso un ufficio pubblico, quindi potrebbe anche avere un senso invertirlo.

Presidente: Grazie. Consigliere Russomanno.

Consigliere Russomanno: Io non vedo tanta criticità nella proposta, nel senso che oggi chi arriva da Trezzano Vecchia fa il cavalcavia, gira a destra, poi deve fare tutto il giro, il controviale alla Vigevanese. Già si gira a destra – non è che non si gira – quindi creare un accesso al parcheggio che c'è in qualche maniera senza attraversare con le macchine davanti alla scuola e vai magari a creare problemi ai ragazzi che escono, però c'è un tratto di strada dove si può imboccare il parcheggio.

Oggi è chiuso dal marciapiede, però fargli un accesso che entra dentro, non credo che

sia problematico e da non accogliere.

Presidente: Credo che il parcheggio citato nell'osservazione non sia quello grosso di Piazza Falcone, ma sia quello della scuola, perché lei intende ripristinare quella vietta, che passando dalla rotatoria entra nella scuola.

(Ndt, intervento fuori microfono)

Presidente: Sì, da una parte, ma dall'altra parte? Il parcheggio della scuola è proprio quello della scuola. Se si ricorda, Consigliere, una volta si poteva entrare direttamente da quel tratto di strada che porta al carraio della scuola. È quella la riapertura, non tanto il parcheggio, quello di Largo Falcone sotto, sennò avrebbe senso quello che sta dicendo lei.

Metto in votazione la proposta di accogliere parzialmente l'osservazione numero 15.

Favorevoli: Sessa, Russo, Boccia, Femia, Nappo, Partegiani, Arminio, il Sindaco, io, Gervasoni e Crosti.

Contrari: nessuno.

Astenuti: Russomanno e Ghilardi.

L'osservazione è parzialmente accolta.

Osservazione numero 16. In merito alla cosiddetta "tangenzialina" esprime delle considerazioni in merito alla mancanza di chiare fonti di finanziamento dell'opera ed il rischio che la nuova infrastruttura comporti un aumento del carico di traffico, quindi chiede di limitare il dimensionamento delle rotatorie di svincolo dell'opera, di ristrutturare le arterie di traffico coinvolte nei trasporti da e per le maggiori imprese site nel territorio, di valutare la realizzazione di infrastrutture più leggere e meno impattanti, separando i flussi di traffico nei sensi nord e sud. Si osteggia l'apertura di un collegamento tra via Veneto via Circonvallazione e di presentare soluzioni alternative per il traffico veicolare lungo la via Roma.

Deduzione tecnica: l'osservazione subordina l'efficacia del piano della realizzazione delle previsioni principali e più qualificanti del P.G.T.U. manifestando un forte scetticismo circa la sostenibilità attuativa sotto il profilo finanziario del Piano. Non risultano però opposizioni specifiche al contenuto dello stesso, ma invita a individuare e studiare possibili alternative.

Posto che lo strumento del P.G.T.U. deve pervenire a contenuti tecnici, chiari e definibili, l'osservazione non individua né argomenta gli elementi su cui poter operare modifiche agli elaborati tecnici, per cui si propone di non accogliere l'osservazione, perché fuori tema.

Commenti: nessuno. Si propone quindi di non accogliere l'osservazione numero 16.

Favorevoli: Sessa, Russo, Boccia, Femia, Nappo, Partegiani, Arminio, il Sindaco, io e Russomanno.

Contrari: nessuno.

Astenuti: Crosti, Gervasoni Ricca e Ghilardi.

L'osservazione numero 16 non è accolta.

Osservazione 17. L'osservante, in merito al trasporto pubblico su gomma, chiede: di

aggiornare la tabella del TPL, indicando i viaggi in orario mattutino e pomeridiano della linea 327 con capolinea in via Croce; di estendere le corse del TPL fino alle ore 20,30 e di provvedere, nel fine settimana almeno a due corse notturne; di istituire una corsia circolare che unisca i principali poli di servizio della città in sostituzione completa degli attuali percorsi o prevedendola con frequenza minima oraria; di istituire un abbonamento riservato ai residenti di Trezzano, valido sia per le linee gestite da S.C.A.I., sia per quelle gestite da ATM mediante convenzionamento con le rispettive società e che prevede tariffe agevolate in funzione del reddito.

Le proposte presentate – dice la deduzione tecnica – con l'osservazione, pur se mossa dall'intento di agevolare l'uso dei mezzi pubblici, non attengono al contenuto del P.G.T.U., bensì alla disciplina del servizio trasporto pubblico locale che ha altri strumenti, per questo motivo l'osservazione si propone di non accoglierla.

Osservazione in merito. Consigliere Ghilardi

Consigliere Ghilardi: Grazie. Stavo leggendo con molta attenzione quello che è stato richiesto all'interno di questa osservazione. Il fatto che nascono queste richieste e queste esigenze implica essenzialmente che la persona che ha proposto l'osservazione ha sbagliato tiro probabilmente, però vorrei porre l'attenzione sulla richiesta che è una richiesta sentita molto dei cittadini.

Se prendiamo, per esempio, il punto numero 4 di istituire l'abbonamento riservato ai residenti a Trezzano sul Naviglio, valido sia per le linee gestite da S.C.A.I., che di quelle ATM, mediante convenzionamento con rispettive società che prevedono tariffe agevolate in funzione del reddito – io chiedo ancora perché ho provato a chiederlo in diverse sedi – se è disponibile un contratto che il Comune di Trezzano sul Naviglio ha fatto con l'ATM oppure con S.C.A.I., relativo alla gestione e al passaggio degli automezzi in Trezzano. Questa è la prima parte. Per il fatto di istituire delle corse circolari, che unisca i principali poli della città, sicuramente questo potrebbe avere un'attinenza al P.G.T.U., in merito al discorso della viabilità, perché se si intende dire come Piano, P.G.T.U. (Piano Generale Trasporto Urbano) anche il fatto che il numero di automezzi che circolano sono controllati in un numero che permette una vivibilità, è bene che venga aumentato sicuramente l'utilizzo del traffico pubblico.

Il trasporto pubblico locale, che passa solo attraverso la 327, potrebbe essere potenziato anche con altri tipi di collegamenti, di studiare direttamente dei rapporti degli incontri e degli accordi specifici e chiari con i vari enti che gestiscono il trasporto e fare in modo che questo aspetto diventi un accordo, che potrebbe fare questo tipo di Amministrazione direttamente con gli enti e poter poi mettere il fiorellino sul fatto che viene fatto qualche cosa di completamente utile, rispetto alle necessità dei cittadini. So che l'argomento è un argomento che non è attinente probabilmente a questa parte però è un argomento che esiste e quindi direi di prenderne atto nei termini e nei modi che sono più opportuni. Grazie.

Presidente: Quando lei non era ancora Consigliere, in Consiglio Comunale è passato lo strumento di disciplina del servizio del trasporto pubblico, con tutto quello che doveva far parte del capitolato di gara per la gestione del trasporto interno. Sicuramente agli atti

c'è tutto, per cui il contratto lo potrà avere senza difficoltà immagino.

Consigliere Ghilardi: Il contratto che concerne il rapporto con S.C.A.I., quindi il rapporto interno lo conosco perfettamente. Mi riferivo invece più che altro gli interurbani, agli extra urbani (la 327 era S.C.A.I.) perché mi rendo conto che è difficile e che sono complicati però dovrebbe esistere un documento iniziale che ha fatto scaturire il rapporto. Di questo non ne ho trovato copia e vorrei che venisse messo in evidenza, perché questo aspetto è importante e può essere lo strumento per iniziare a rinegoziare le condizioni di miglior favore che Trezzano, proprio per la sua configurazione, la vicinanza con la città, il fatto che potrebbe essere in prima traccia, avere delle condizioni economiche decisamente più vantaggiose. Non so se si ha un'idea di quanto viene a costare un abbonamento mensile di qualsiasi cittadino...

Presidente: Ne pago 2 tutti i mesi. Siamo fuori tema.

Consigliere Ghilardi: Siamo fuori tema ma i quattrini sono usciti dalle tasche ai cittadini.

Presidente: I miei pure.

Consigliere Ghilardi: Vorrei che se ne facesse parte attiva per facilitare questo tipo di incontro. Grazie.

Presidente: Ci sono altre osservazioni in merito? Consigliere Boccia.

Consigliere Boccia: Grazie. Poiché entro nel merito con l'ATM, vorrei fare soltanto delle piccole precisazioni. Come vedete la mattina, i mezzi pubblici sono abbastanza numerosi. Tutto dipende dal flusso dei passeggeri che viaggiano. È ovvio che dopo le ore 20,30, il numero delle persone è molto limitato, le corse in automatico diventano molto limitate. Questo non è soltanto nell'ambito interurbano ma faccio presente che è un fattore che esiste anche a livello urbano nel Comune di Milano. Chiedere maggiori corse dopo le ore 20,30, dove il numero dei passeggeri è molto limitato, non lo ritengo assolutamente opportuno, in quanto non c'è questa forte esigenza. Grazie.

Presidente: Grazie per l'intervento. Vi chiedo però di restare sul P.G.T.U. Ci sono altri interventi in merito? Non mi sembra.

Consigliere Ghilardi: Posso rispondere?

Presidente: Trenta secondi glieli do tanto. Prego.

(Ndt, intervento fuori microfono)

Consigliere Ghilardi: No, non è nessuna battaglia, perché in effetti è sensato anche

l'intervento del Collega. La cosa che dico è che posso ricordare che il servizio trasporto deve essere un servizio al cittadino, quindi la sua utilità, il fatto che ci siano maggiori corse, può contribuire anche aumentare il valore di Trezzano come città abitabile, come città gestibile e che ci siano anche dei ragazzi che possono andare avanti e indietro per la città. Più avanti, quando ripareremo anche *car sharing*, perché mi sembra che da qualche parte salti fuori, va integrato nella parte giusta, però occorre dare consistenza alle questioni e in questo caso poter riempire con maggiori corse, anche se non è remunerativo non ce ne deve fregare niente ma facciamo un servizio al cittadino.

Presidente: Sono assolutamente d'accordo con lei. Bisognerebbe ricordarlo anche chi gestisce Trenord, perché un treno in più ogni tanto non farebbe male.

Metto in votazione quindi il non accoglimento dell'osservazione numero 17.

Favorevoli: Sessa, Russo, Boccia, Femia, Nappo, Partegiani, Arminio, il Sindaco, io, Gervasoni e Crosti, Ghilardi.

Contrari: nessuno

Astenuti: Russomanno.

L'osservazione 17 non è accolta.

Osservazione 18. L'osservante chiede di modificare le modalità di attuazione di isole ambientali, eliminando l'ipotesi di condivisione degli spazi tra pedoni e ciclisti, in favore della realizzazione di piste ciclabili in sede separata. L'osservazione, seppur tesa a ridurre il conflitto tra pedoni e ciclisti, propone come soluzione la creazione di zone ambientali o nelle Zone 30 di una corsia specifica per i ciclisti. Tale soluzione è in contraddizione con la finalità delle cosiddette "strade calme" dove invece è prevista la coesistenza paritaria tra tutti i mezzi di trasporto.

Per questo si propone di non accogliere l'osservazione.

Commenti? Consigliere Gervasoni.

Consigliere Gervasoni: Un commento proprio alla deduzione tecnica mi trova interessante perché credo proprio per un territorio come quello di Trezzano, pensare di risolvere il problema del traffico debole (ciclabile e pedonale) istituendo delle corsie apposta vuol dire non risolvere il problema e sarebbero dei costi impraticabili. Ci sono voluti quattro anni per fare un chilometro e mezzo di ciclabile. È chiaro che la vera soluzione ce la propone il P.G.T.U. ed è l'istituzione delle zone residenziali in cui ci sia la convivenza tra i vari tipi di traffico.

Presidente: Grazie. Non vedo altri interventi. Metto quindi in votazione il non accoglimento dell'osservazione 18.

Favorevoli: Sessa, Russo, Boccia, Femia, Nappo, Partegiano, Arminio, il Sindaco, io, Ghilardi, Russomanno e Gervasoni.

Contrari: nessuno.

Astenuti: Crosti.

L'osservazione non è accolta.

L'osservazione numero 19. L'osservante chiede di stralciare la proposta progettuale della nuova strada tangenziale, il cui tracciato è aderente al centro abitato, in particolare

lungo la via Salvini, ripristinando l'originaria previsione di tracciato come indicata graficamente all'interno del P.T.C.P. del P.G.T.

Deduzione tecnica: la realizzazione di nuove infrastrutture viarie di scala sovracomunale e metropolitana non è oggetto del P.G.T.U. che invece è uno strumento tecnico amministrativo del breve periodo. Pertanto, l'osservazione non è attinente al PGTU. Vi chiedo quindi che nei commenti di restare sul P.G.T.U.

Per le motivazioni sopraesposte si propone di non accogliere l'osservazione.

Commenti in merito? Metto quindi in votazione il non accoglimento dell'osservazione 19.

Favorevoli: Sessa, Russo, Boccia, Femia, Nappo, Partegiani, Arminio, il Sindaco, io, Gervasoni Russomanno e Crosti.

Contrario: Ghilardi

Astenuti: nessuno.

L'osservazione 19 non è accolta.

Queste sono quelle che erano arrivate entro i termini. Adesso passiamo al lungo elenco di quelle pervenute oltre il primo termine di pubblicazione.

L'osservazione numero 20 analizza e confronta le due ipotesi (A e B) relative alla viabilità adiacente al comparto urbanistico TR 4 e pare privilegiare una differente soluzione progettuale alternativa all'ipotesi A, ribadendo come prioritaria la necessità di intervenire.

In sede di approfondimento tra le due ipotesi, il P.G.T.U. e anche il P.G.T. si sono orientati sulla soluzione che prevede di spostare la Strada Provinciale 139 inserendo anche delle previsioni di spesa. Bisognerà raccontare che il P.G.T.U., per espresso dettato normativo, è uno strumento di breve periodo e quindi non può direttamente influenzare la normale pianificazione urbanistica.

Erroneamente si assegna a tale strumento, che dovrebbe migliorare il traffico senza rilevanti impatti economici, una valenza che non ha.

Detto questo, il fatto stesso che il P. G.T.U. abbia individuato due alternative, non esclude che in fase di progettazione, la viabilità trattata vengano individuati i miglioramenti sono addirittura ripensamenti nelle ipotesi di medio-lungo periodo.

Considerando, che la soluzione B è stata al contempo recepita dal vigente Piano dei Servizi, appare contraddittorio in questa fase poter individuare quale soluzione più idonea è quella A, come pure quella alternativa allegata all'osservazione.

Per questo si propone di non accogliere l'osservazione.

Commenti? Nessuno

Mette in votazione il non accoglimento all'osservazione 20.

Favorevoli: Sessa, Russo, Boccia, Femia, Nappo, Partegiani, Arminio, il Sindaco, io e Gervasoni.

Contrari: nessuno.

Astenuti: Crosti, Russomanno e Ghilardi.

L'osservazione 20 non è accolta.

Osservazione 21. L'osservante richiede il ripristino della connessione tra viale Repubblica e la strada Corso Europa in Comune di Cusago, mediante la rimozione o l'apertura del cancello carraio resistente. Connessione che realizzerebbe un percorso

alternativo in zona industriale del traffico pesante che attualmente interessa le zone residenziali.

L'osservante propone all'Amministrazione di aprire un dialogo sul piano istituzionale con Cusago.

Viene richiesto di inserire la riqualificazione dell'intersezione Maroncelli e Fucini tra le opere prioritarie, ritenendo la stessa utile al collegamento tra la Nuova Vigevanese e la Strada Provinciale 114. L'osservazioni non si pone in contrapposizione con il P.G.T.U., bensì a sostegno delle istituzioni di creare una Gronda ovest della città.

Per questo si propone di accogliere l'osservazione.

Commenti in merito? Gervasoni.

Consigliere Gervasoni: Io non ho nessun dubbio sulla rotatoria Maroncelli e Fucini, invece sulla questione del cancello volevo un chiarimento dal nostro Funzionario, perché anche qui i dubbi non sono tanto sull'osservazione, ma proprio sulla formulazione del P.G.T.U., perché se ho colto bene quello che ci siamo detti in Commissione, quell'apertura del cancello che metterebbe in connessione il Comune di Trezzano con l'area industriale sul territorio di Cusago dipende da quale è il regime del suolo del Comune di Cusago, cioè se quella strada è privata, se è del Comune, se è di rilevanza pubblica – se ho capito bene l'argomento discusso in Commissione – quindi mi chiedo come è possibile che in un P.G.T.U. venga ipotizzata una cosa senza aver verificato quale sia questo regime e quindi l'effettiva possibilità per il Comune di Trezzano di aprire questa viabilità.

Non so se sono stato abbastanza chiaro.

Presidente: Architetto.

Arch. Lazzaro: Brevemente. Per quanto riguarda il tema del cancello e del passaggio, il Piano prevede di poter connettere la nostra viabilità con una strada già realizzata. Il fatto che quella strada sia privata oggi, al di là che sia servito l'uso pubblico o una cessione nell'ambito di un piano di lottizzazione, è completamente irrilevante, perché se le due Amministrazioni volessero individuare quella strada come di pubblica utilità, applicherebbero il Decreto n. 327, che è il decreto sugli espropri, che può arrivare al punto di non espropriare l'area ma di imporre l'uso pubblico come sulle strade vicinali e la viabilità.

Se dovesse esserci un accordo tra due Amministrazioni, basta porre un vincolo di uso e a quel punto il cancello verrebbe rimosso, al di là del regime delle aree perché la proprietà privata è tutelata dalla Costituzione ma si ferma di fronte alla pubblica utilità. Se per pubblica utilità le due Amministrazioni vedessero in quel cancello un ostacolo al benessere collettivo, sarebbe immediatamente rimosso. Grazie.

Presidente: Altri commenti in merito? Direi di no. Metto in votazione l'accoglimento dell'osservazione 21.

Favorevoli?

Il Consiglio approva all'unanimità.

Siamo alla 22. L'osservante condivide la soluzione dell'alleggerimento della via Circonvallazione utilizzando l'asse Salvini-Castoldi, previa rimozione del senso unico, allargamento di un tratto dell'attuale sede stradale e riqualificazione dell'intersezione con la 139 e la via Copernico. Ritiene che tale intervento sia inserito tra le opere prioritarie.

L'osservazione non si pone in contrapposizione con il P.G.T.U., bensì a suo sostegno, per cui si propone di accogliere l'osservazione.

Riferimenti? Consigliere Russomanno.

Consigliere Russomanno: Siamo sempre nello stesso discorso, ossia la realizzazione di due rotatorie. Chi le fa? È come il gatto che si mangia la coda. Sono d'accordo anch'io, però approviamo una cosa che non realizzeremo perché chi investe? Il Comune, due rotatorie, non penso che ha i soldi per farle. Siamo favorevoli ad accogliere, però stiamo discutendo di un qualcosa per l'ennesima volta che non faremo. Ha ragione Sessa, ha ragione Ghilardi e l'ho detto all'inizio anch'io. Stiamo discutendo stasera di un qualcosa e della maggior parte di queste osservazioni che sono cose che non si realizzeranno mai. Grazie.

Presidente: Grazie a lei. Se non ci sono altri commenti.

(Ndt, intervento fuori microfono)

Presidente: Lo so, consigliere Russomanno. Se dobbiamo farlo quindi dobbiamo parlare di queste osservazioni, siamo qua per questo e ci hanno votato anche per questo. Propongo quindi di accogliere l'osservazione numero 22.

Favorevoli?

L'osservazione è accolta all'unanimità.

Osservazione numero 23. L'osservante promuove la creazione e l'implementazione dei servizi di *bike sharing* e *car sharing* nella città di Trezzano. L'osservante suggerisce di collaborare con altri enti territoriali al fine di prevedere l'introduzione di questi servizi senza necessità di investimenti diretti da parte del Comune.

Nel tempo trascorso tra l'osservazione pervenuta – perché è del 2014 anche questa – e la conclusione di questo iter, si deve registrare che vi è stata un'evoluzione positiva a favore sia del *bike sharing*, che ha visto l'entrata in scena dei , sia pubblici che privati ed anche in merito al *car sharing*.

Lo stesso si è sviluppato come modalità di trasporto e alcuni veicoli di questo servizio sono stati localizzati in aree prossime alla fermata "Ferrovia", per questo motivo si propone di accogliere l'osservazione.

Ci sono commenti in merito? Consigliere Ghilardi.

Consigliere Ghilardi: Chiaramente questo aspetto relativo ai mezzi in affitto sono facilitanti di un il servizio per i cittadini in termini fisici, però devo chiedere che non sono ancora riuscito a sapere qual è il servizio di *bike sharing* che noi abbiamo a Trezzano, perché questo aspetto lo si dà già per scontato ma non l'ho ancora visto.

La seconda parte (il *car sharing*) è esattamente un sistema che deve essere ancora potenziato, quindi chiedo c'è un piano di potenziamento del *car sharing* all'interno di Trezzano? Perché quelle due automobili elettriche che si trovano nella stazione ferroviaria hanno esattamente una usufruibilità del 40 per cento, rispetto al totale. Posso avere qualche maggiore aggiornamento in merito alle evoluzioni oppure è un'ipotesi che potrebbe anche cadere in poco tempo? Grazie.

Presidente: Lascio la risposta al Sindaco assolutamente, anche perché una delle due domande l'ho fatta anch'io.

Sindaco: Per quanto riguarda il *car sharing*, siamo ripartiti così con questo nuovo servizio di "E vai" che è una ripartenza nella quale crediamo. È un *car sharing* non proprio da paragonare a quello che c'è sulla città di Milano, in senso stretto. Enjoy o l'altra che adesso non ricordo. Come è quell'altra bella azzurra? Adesso mi sfugge.

(Ndt, intervento fuori microfono)

Sindaco: Car2Go. Quelli sono di altro genere, perché è stato anche spiegato più volte in convegni di materia che ancora non è praticamente neanche per le aziende stesse redditizio apportarlo fuori, però si può puntare con questo *car sharing* che è già un inizio e inizia anche a farci capire che si può condividere o si può utilizzare un'auto per andare all'aeroporto o fare degli spostamenti più organizzati magari coinvolgendo anche le aziende. Ci sono dei casi che hanno visto coinvolte anche delle aziende e per quanto riguarda il *bike sharing*, noi siamo sempre in ballo con Milano perché riteniamo che il *BikeMi* di Milano, al di là di quell'altro che dicevamo prima, si debba poter estendere anche con dei progetti pilota e noi l'abbiamo ribadito per esempio sull'asse del Naviglio.

È un tema complesso, perché abbiamo visto che a volte non siamo neanche pronti per gestirle certe anche come persone che utilizzano il servizio, perché abbiamo visto anche le biciclette gialle come sono finite.

È vero che il *bike sharing* di Milano è controllato e in effetti è successo che fosse arrivata una bicicletta a suo tempo a Milano e sono venuti a recuperarla in poche ore, perché era posizionato un satellitare adeguato. Sul *bike sharing* c'è ancora da fare, ma noi ci vogliamo provare. Il senso è quello. Fino in fondo perché riteniamo che si possa puntare e possa diventare interessante anche per realtà come la nostra.

Presidente: Grazie, consigliere Ghilardi. Mi aggancio esattamente a quello che ha detto lei, signor Sindaco, perché sostanzialmente significa che è stata percepita da parte dell'Amministrazione che questo può essere un fattore di successo se è portato avanti nei termini giusti.

Dire che il *bike sharing* è in fase di esplosione o in fase di messa a punto, mi sembra che sia un momento molto delicato. Anche e soprattutto il ragionamento del *car sharing* è un momento delicato, però le chiederei, se è possibile all'interno di tutto questo movimento, che deve portare all'utilizzo minimale da parte degli automezzi privati, che

deve far diminuire la circolazione delle automobili all'interno di Trezzano, di farci parte attiva per trovare la possibilità di istituire dei gruppi di lavoro e delle Commissioni che possono esaminare quali sono le varie possibilità per fare questa parte.

Io mi rendo conto che il Funzionario, che deve cercarsi il suo *car sharing* del caso, stia impazzendo perché non riesce a trovare le cose giuste, ma c'è esattamente la volontà da parte dell'Amministrazione di includere tutto in un progetto? Fare in modo quale è il fattore invogliate di queste persone per venire da noi.

Noi dobbiamo ragionare su queste cose in modo positivo e dobbiamo credere che il *bike sharing* è esattamente un fattore di successo, che avvicina i cittadini alla città e che fa diminuire i cittadini del costo che può avere quello di un'automobile.

Io direi che l'osservazione deve essere accolta ma soprattutto deve essersi fatta parte attiva da parte dell'Amministrazione a istituire dei tavoli di studio per migliorare questo tipo di servizio nei confronti dei cittadini.

Presidente: Grazie. Consigliere Russomanno.

Consigliere Russomanno: Sono d'accordo con Ghilardi, quando dice che l'osservazione deve essere accolta, però non dobbiamo prenderci in giro perché il *car sharing* è partito nel 2014 a Trezzano, con una convenzione. Ci sono ancora le strisce a terra vicino al fiorista, dove non si può parcheggiare, perché dovevano parcheggiare le macchine. La società è fallita ed è sparita, non si è saputo più niente, per cui sono rimaste le segnaletiche a terra ed è finita là.

Adesso c'è una convenzione con altra società ma di due macchine: una è servita per l'immagine del Sindaco che si è fatto fotografare che andava con la macchina elettrica e l'altra forse la useranno di sera a qualcuno che serve, perché durante il giorno serve per altre cose.

O facciamo cose serie e non ci prendiamo in giro, perché non abbiamo bisogno di vendere l'immagine del Sindaco con i soldi dei cittadini – se la vende con i suoi soldi, Sindaco, la sua immagine – o non facciamo niente.

La *bike sharing* ancora peggio, perché è si usano le biciclette delle società dei privati, della grande città di Milano, vengono sul territorio abbandonate dappertutto. Lo stesso Presidente del Consiglio accolse una richiesta del Consiglio dei ragazzi di farle portar via, ma vedo che le biciclette sono dappertutto ancora, sia gialle, che rosa.

Presidente: Quelle le stanno raccogliendo e passano i camioncini a portare via.

Consigliere Russomanno: Non c'è convenzione, quindi è chiaro che sono favorevole alla osservazione, però non dobbiamo prenderci in giro e fare le cose serie trattandosi di persone serie e non da pagliacci.

Presidente: Grazie. Consigliere Ghilardi.

Consigliere Ghilardi: Direi, signor Sindaco, che questo aspetto va inteso come più spinta progettuale, mettendo in evidenza il fatto che il *car sharing* elettrico che abbiamo

adesso in città è molto limitato e limitativo e c'è anche una grossa difficoltà per andare a recuperare il servizio.

(Ndt, intervento fuori microfono)

Consigliere Ghilardi: Sì, va bene, ma l'importante è che non venga abbandonato lo spunto, bisogna tenerlo in più in vista, non bisogna badare a come viene comunicato, bisognava mantenere su questo pezzo, non dobbiamo abbandonarlo di svuotare e abbandonando l'idea a sé stessa e facendola sviluppare come si vuole.

Presidente: Grazie. Se non ci sono altri interventi, metto in votazione l'accoglimento dell'osservazione numero 23.

Favorevoli?

Il Consiglio approva all'unanimità.

Con un enorme balzo avanti sono state raccolte tutte le osservazioni dalla numero 24 alla numero 41, che riguardavano tutte lo stesso argomento.

Gli osservanti chiedono che la via Mantegna sia esclusa dalla proposta di introdurre un senso unico di marcia in direzione nord sud, ossia dalla via Morona alla via Malibran, mantenendo il doppio senso di circolazione. Gli osservanti fanno notare che è stato recentemente adottato un senso unico in direzione opposta. La previsione di senso unico indicata nel P.G.T.U. ha la finalità di generare dei flussi ordinati di traffico, in relazione al calibro stradale e ai flussi di traffico.

Va comunque detto che lo strumento non ha valenza autoritativa. Nel caso questa soluzione non sortisse i benefici auspicati, si potrebbe in ogni caso ritornare alla viabilità originaria, come richiesto.

Detti cambiamenti non necessitano di una variante al P.G.T.U. posto che lo stesso va comunque attuato con specifici provvedimenti motivati, cioè l'ordinanza del traffico, per cui si propone di accogliere le osservazioni dalla 24 alla 41.

Presidente: Consigliere Russomanno ha un minuto, nonostante siano dodici.

Consigliere Russomanno: Sono chiaramente d'accordo nell'accogliere, però bisogna dare un po' di diritto al nostro Comandante, che la mattina si sveglia e mette dei divieti messi all'improvviso. Da più parti sorgono divieti che quando imbocchi la strada vedi che c'è divieto ma prima non c'era. Lui prende iniziative un po' così...

Presidente: Qui siamo nel 2014, altro comandante!

Consigliere Russomanno: Lo so però anche ultimamente, c'è la via che da via Tintoretto viene su viale Cavour, dove ha fatto quel divieto, che non puoi venire più e devi girare nella via precedente e devi uscire in un modo trasversale che è pericoloso pure. Lui prende iniziative del genere, creando, secondo me, molta complicazione alla viabilità e non favorendo lo snellimento della viabilità, quindi un po' più di accortezza prima di decidere.

Presidente: Grazie. Consigliere Russo.

Consigliere Russo: Mi fa piacere che a fine del mandato, il Consigliere Russomanno si è accorto che il Comandante dei Vigili fa come cacchio gli pare.

Presidente: Vi chiedo di non parlare di persone direttamente. Grazie.

Consigliere Russo: No, è viabilità. E chi più del Comandante dei Vigili.

Presidente: Grazie. Meno male che non è passato in registrazione quanto detto al consigliere Russomanno.
Consigliere Gervasoni.

Consigliere Gervasoni: Ne approfitto per dire che l'approvazione del P.G.T.U serve anche questo, ossia a fare in modo che qualsiasi decisione del Comandante dei Vigili debba essere coerente con gli obiettivi fissati dal Piano che noi votiamo.

Presidente: Concordo, senza troppi panettoni – lo sappiamo – anche se è Natale.
Metto quindi in votazione l'accoglimento delle osservazioni dalla 24 alla 41.
Favorevoli?

Il Consiglio approva all'unanimità.

Osservazione numero 42. L'osservante chiede la realizzazione di un marciapiede sulla Strada Provinciale 139, nel tratto compreso tra la Vecchia Vigevanese e lo svincolo con la via Salvini, per tutelare i pedoni.

Premesso che il Piano prevedrebbe non solo la realizzazione di un tratto ciclopeditonale, ma anche l'eliminazione della sede stradale; ovviamente, si tratta di soluzioni a lungo o lunghissimo periodo. Nel contempo l'Amministrazione, nell'ambito del Piano attuativo ATR 2, in fase di realizzazione ha previsto una riqualifica che include sia la nuova rotatoria all'intersezione tra via Salvini e la 139, ma soprattutto la pista ciclabile ciclopeditonale proposta all'osservante, che dovrà essere realizzata a breve dall'operatore privato, per cui si propone di accogliere l'osservazione.

Commenti?

(Ndt, intervento fuori microfono)

Presidente: Di accogliere 42. Prego, consigliere Sessa.

Consigliere Sessa: Quindi si parla di marciapiedi?

Presidente: Sì, ciclopeditonale.

Consigliere Sessa: Che a Trezzano non esistono, anzi esisteva qualcosa di marciapiede, adesso con i lavori della fibra, la ditta che lavora per questa fibra, li ha tutti rotti e

massacrati. Questi chiedono di fare ma non abbiamo i marciapiedi in tutta Trezzano. Vi faccio vedere delle foto in via Parini, dove hanno messo la fibra e hanno scavato il marciapiede dove abito io. È stato ripristinato buttando un po' di terra con un po' di catrame che si sbriciola al passaggio di ogni pedone. È una cosa pazzesca che nessuno controlla. Via Sant'Antonio è ridotta in una strada di campagna, cosa proprio dell'altro mondo. Noi facciamo un'osservazione che adesso andiamo a votare per fare dei marciapiedi quando a Trezzano i marciapiedi sono ridotti così. Io sinceramente non voto questa cosa.

Presidente: Grazie. Altri commenti? Consigliere Russomanno.

Consigliere Russomanno: Condivido con il consigliere Sessa la sua interpretazione della mozione, perché io non so come funzionano questi lavori, ma minimo queste società che stanno facendo questi lavori, avrebbero dovuto dare una cauzione al Comune o il Comune si sarebbe dovuto tutelare su come poi rimettere a posto le cose. Stanno spaccando tutte le strade di Trezzano, tutti i marciapiedi di Trezzano che li rimettono a posto in qualche maniera e se ne vanno e nessuno fiata e nessuno parla, poi bloccano strade, chiudono strade, non c'è un controllo di niente. Non è così che funziona. Visto che nel centro storico c'è il divieto dei camion, si sa che se i camion che vanno a farsi lavori sono autorizzati dal Comando dei Vigili o hanno chiesto un permesso. Non si sa niente. Questa gente entra, spacca, se ne va, rimedia in qualche maniera e nessuno gli dice mai niente. C'è una cauzione? C'è un deposito in mano? Il Comune si è tutelato in qualche maniera?

Presidente: Un minimo di risposta gliela posso dare.

Consigliere Russomanno: Noi stiamo parlando di un marciapiede che già nel 2014 o 2015 ma oggi siamo in una condizione veramente disastrosa e condivido con... Neanche io partecipo al voto di questa osservazione, perché mi vergogno. In qualunque modo voto, io sbaglio, quindi è giusto non votarlo.

Presidente: Consigliere, mi permetto – poi se l'Architetto Lazzaro vuole intervenire – di darle una minima risposta, perché di fronte a casa mia ho avuto lo stesso identico problema. C'è un marciapiede...

(Ndt, intervento fuori microfono)

Presidente: No, io non mi son fatto fare nulla e non esageriamo, per l'amor di Dio.

(Ndt, intervento fuori microfono)

Presidente: Io non mi son fatto fare nulla e non le permetto neanche di scherzare su questi argomenti.

(Ndt, intervento fuori microfono)

Presidente: Mi perdoni, Consigliere, quello che può dire, per l'amor del cielo... Non le permetto di insinuare che mi sia fatto fare qualcosa, perché altrimenti andiamo veramente sul grave. Mi perdoni. Io sto cercando di darle una risposta perché anche io mi sono lamentato di come hanno sistemato la via Mazzini che è un disastro. Ho scoperto che la società che sta facendo questi lavori è "coperta" – mi perdoni – da uno Statuto speciale dello Stato per la realizzazione di tutte le fibre, secondo il quale non devono neanche – ed è allucinante – richiedere il permesso di occupazione suolo pubblico per andare a spaccare. Io mi sono ritrovato la macchina coperta di detriti, perché avevo la macchina parcheggiata e hanno messo i detriti e ho detto "Scusate, ma avvisare?" e mi è stato risposto "No, non dobbiamo". Ho chiesto...

(Ndt, intervento fuori microfono)

Presidente: Pure a me, siamo in due. Se poi vuole le do l'e-mail a cui scrivere, perché anche io ho scritto stamattina, però – mi permetta – non si permetta più di dire che io mi son fatto fare qualcosa perché è molto grave. La prendo come una battuta stavolta. Consigliere Arminio. Scusate, ha ragione, c'era il consigliere Russo prima. Mi perdoni. Prego.

Consigliere Russo: Sempre per il solito motivo che da diverse mattine mi stanno svegliando quelli della fibra, perché devono entrare nel locale dove ci sono i contatori per fare dei lavori.

Gli ho chiesto "Scusate, ma questo è il modo di lasciare i marciapiedi e le strade. Voi arrivate, fate le trincee qui a Trezzano, ve ne andate, lasciate i percorsi di guerra e poi chi è che ripara?"

Davanti casa mia – *absit iniuria verbis* – c'era un tombino e tutt'intorno c'era un marciapiede che era stato dissestato completamente, con questo tombino che veniva fuori, sul quale se uno ci sbatteva con il piede andava dall'altra parte e si rompeva la testa. Qualche persona sarà anche caduta o inciampata. Ho detto "Ma è mai possibile lasciarli in quel modo?" e mi ha detto che la ditta che c'era prima è stata sostituita, con la ditta Tonali mi sembra che si chiama, una cosa del genere, perché ne combinava di tutti i colori. Metteva un po' di pietra macchiata con un po' di catrame (di brecciolino, chiamiamo noi) lo buttava su, spalmava e poi se ne andava. Parecchi marciapiedi sono in quelle condizioni, ossia il brecciolino sporcato di catrame che è stato messo lì a coprire delle buche e le trincee, un passaggino e via. Adesso appena piove – e sta cominciando a piovere – e quando fa freddo, incominciano a venir fuori le buche. Il problema è che noi dopo dovremmo intervenire, però quando interveniamo per risolvere e ripristinare una situazione di normalità sui marciapiedi e sulle strade? Presumo che si dovrà fare prima delle elezioni ma questo inverno sarà duro con le strade e con i

marciapiedi così combinati. Sarebbe stato opportuno sapere quali fossero le strade da dissestare e dopo subentrare con un'operazione di ripristino fatta dall'Amministrazione comunale, con un intervento di ripristino vero delle strade e dei marciapiedi, cioè la famosa asfaltatura delle strade fatta successivamente alla rottura delle stesse.

Presidente: Consigliere Arminio.

Consigliere Arminio: Grazie, Presidente. Volevo aspettare un attimino Russomanno.

Presidente: Glielo dirà in un altro momento. Non so se vuole metterlo agli atti, perché non posso aspettare.

Consigliere Arminio: Volevo dire questo a Russomanno sperando che arriva quanto prima. Visto che mi hanno visto il parcheggio, ho curato i lavori di quelli della fibra. Hanno spaccato e ripristinato in un certo modo. Per l'asfalto – voglio tranquillizzare un po' tutti – è un ripristino provvisorio. Ho parlato con l'impresa. È un ripristino provvisorio e appena terminati i lavori passeranno, taglieranno l'asfalto e metteranno il *tout venant* colato e tutto quanto, quindi sono provvisori questi ripristini, perché li fanno tutti insieme i ripristini definitivi. Con la fresa faranno i tagli e poi ripristineranno tutto a regola d'arte.

Presidente: Consigliere Russo.

Consigliere Russo: Io ho parlato con la ditta che è della fibra e mi hanno detto che quelli di prima facevano schifo, per come riparavano e che hanno dovuto cambiare ditta mi sembra. Non è che questi poi ritornano in ripristino. Non si sa. Se sono stati mandati a casa quelli che c'erano prima è perché non lavoravano bene, quindi questo è assodato. Stiamo aspettando che quelli che ci sono adesso riescono a fare quello che facevano non veniva fatto prima e lo facciano in maniera adeguata, come non la facevano quelli che l'hanno fatto prima. Questo è il problema e adesso dobbiamo aspettare. Abbiamo perso del tempo prima con un'impresa che ha fatto dei lavori assolutamente non adeguati.

Presidente: Perfetto. Lascio trenta secondi al consigliere Sessa poi ritorniamo all'osservazione.

Consigliere Sessa: Io stasera apprendo che è un ripristino, che è provvisorio e lo faranno in un secondo tempo. Io mi auguro che sia così, comunque è messo a verbale. Se così non fosse poi ci saranno delle conseguenze.

Presidente: Architetto, lei voleva dire qualcosa? Prego.

Arch. Lazzaro: Parlo anche per il mio collega Rosato. Va chiarito in maniera chiara una cosa. La posa della fibra ottica è stata considerata, da un decreto del Governo, opera di interesse strategico al pari della telefonia. Per realizzare queste opere, perché l'Italia è

in ritardo nella posa della fibra alta velocità, le deroghe che sono state poste quali sono? È stata sottratta ai Comuni la competenza a dover rilasciare l'autorizzazione alla manomissione, a richiedere la cauzione e a poter imporre alla ditta di criteri di lavoro, che non siano quelli del Ministero. Quindi "Open Fiber" risponde esclusivamente al Ministero delle Telecomunicazioni. Il fatto che utilizzino dei subappaltatori e delle imprese che possono cambiare rapidamente deriva dal fatto che addirittura possono derogare al Codice degli Appalti per individuare i subappaltatori; l'unica cosa che devono fare è rispettare quello che sono i criteri attuativi e la scadenza del termine entro il quale l'Italia deve produrre un certo chilometraggio di fibra ottica, altrimenti la Comunità Europea ci dà un'infrazione, perché è considerata un'opera che è stata cofinanziata dall'Europa e l'Italia quei soldi non li aveva spesi, quindi per accelerare questo ritardo ha derogato. In tutta Italia, se andate sul sito internet e leggete "Open Fiber" scoprite che questi disagi sono ovunque.

Presidente: Scusate, torniamo in tema. Comunque quello che stiamo dicendo è che è vero che non si ripristina, ma il Comune non ci può fare nulla, perché dipende dalle telecomunicazioni e sono loro che gestiscono questa cosa. È assurdo e sono d'accordo, ma sappiamo quante cose assurde.

Sindaco: Posso dire una cosa?

Presidente: Prego, Consigliere.

Sindaco: Voglio dire che, a parte tutto, io sono abbastanza attento ed anche col Vice Sindaco andiamo in giro e segnaliamo e devo dire che è vero probabilmente in giro per l'Italia si assiste a una diffusa modalità di lavoro non adeguata probabilmente a come ci hanno insegnato i nostri genitori, ma questo è un problema nazionale e di qualità della del lavoro che viene svolto e quindi, a voltem bisogna stare molto attenti a quello che si riceve come prestazioni, però posso anche dire che io, venerdì sera finita la riunione per l'assemblea sulla Demalena verso mezzanotte, ho mandato un messaggio a quel tecnico di "Open Fiber" che sta seguendo i ripristini sul territorio, per segnalarvi un problema; mi ha risposto e mi ha detto che avrebbero fatto il lavoro e stanno rispettando quello che ha detto.

Il territorio è molto vasto di Trezzano sul Naviglio. Stiamo parlando del nostro Comune che sappiamo che non è New York, però le strade sono tante e stanno facendo un lavoro corposo ed è vero che bisogna avere mille occhi in generale, perché è così.

Ognuno nel suo posto di lavoro potrebbe portarci degli esempi, che probabilmente 30 o 40 anni fa non ci sarebbero stati, però è faticoso e cerchiamo di farlo tutti e di concerto. Se ci sono delle zone che ritenete non ripristinate bene, ce lo fate sapere e ci faremo anche noi portatori di questa istanza.

Presidente: Questo lo fanno immediatamente. Prego, perché poi andiamo a votare il P.G.T.U che non c'entra con la fibra. Prego.

Consigliere Ghilardi: Solo una domanda e poi chiudo, sempre rivolta all'architetto che è stato chiaro nella delucidazione. Nel caso che non fosse ripristinato correttamente il manto stradale, noi dovremmo rivolgersi o meglio chi si rivolge direttamente al generatore del contratto con chi ha fatto i lavori da noi?

Arch. Lazzaro: Il Codice che deve rispettare "Open Fiber" stabilisce che hanno deroghe su quelle cose, ma si devono rapportare con il Comune direttamente, al fine di accelerare gli interventi.

Il fatto che questi lavori vengano fatti contemporaneamente con le loro procedure di lavoro molto rapide, in cui prima si fanno i lavori, fa sembrare questo come intervento provvisorio che viene lasciato, in realtà loro hanno un codice di controllo per il quale poi vengono anche pagati per questo lavoro, quindi non sto dicendo che siamo nella giungla, ma che non ci sono tutte quelle regole che normalmente ci sono. Tutto qua.

Consigliere Ghilardi: La garanzia è solamente di avere il fatto ripristinato come prima e basta, poi le modalità non ci interessano.

Presidente: Grazie. Metto in votazione l'osservazione numero 43. Propongo di accoglierla.

Favorevoli: Boccia, Femia, Nappo, Partegiani, Arminio, il Sindaco, io, Gervasoni e Crosti.

Contrari: nessuno.

Astenuti: Russomanno, Russo, Sessa e Ghilardi.

L'osservazione numero 43 è accolta.

Osservazione numero 44. L'osservante chiede di inserire un senso unico per i mezzi pesanti in direzione nord o sud sulla via Copernico, dalla via Cairoli al confine con Buccinasco, per dissuadere il traffico dei mezzi pesanti provenienti da Buccinasco.

La soluzione prospettata, proponendo di impedire la viabilità dei mezzi pesanti tra Buccinasco e Trezzano, provocherebbe come effetto collaterale un sovraccarico delle vie Castoldi, S. Cristoforo e Cairoli sulle quali sarebbe deviato il traffico pesante generato dalle aziende locali.

La soluzione seppur suggestiva tende a trasferire il problema, posto che la via Copernico ha una finalità strategica per il tessuto produttivo di entrambe le città e che è sussidiaria alla tangenziale; la stessa rimarrebbe l'unico modo per consentire gli spostamenti di beni semilavorati tra le due città.

(Ndt, intervento fuori microfono)

Presidente: No, la 43 era quella di prima del marciapiede. Sì, vi chiedo scusa, ho saltato la 43. Facciamo la 44, poi torno sulla 43. Scusatemi ho perso io i numeri girandomi.

Siamo alla 44 relativa al senso unico in via Copernico. La proposta è di non accoglierla perché impedirebbe il collegamento economico tra le due città.

Commenti? Consigliere Russomanno.

Consigliere Russomanno: Posso capire che è un'osservazione molto provocatoria però ci sta perché escono dalla tangenziale per andare su Buccinasco, in via Copernico, per venire su Trezzano, in via Copernico, poi non solo! La zona industriale di Buccinasco confina col Comune di Trezzano, per cui noi che ci portiamo a casa tutto il traffico dei camion di Buccinasco su Trezzano.

Capisco che non possiamo mettere un divieto di transito per i camion, però secondo me un accordo col Comune di Buccinasco anche sul rifacimento di quel tratto stradale si potrebbe trovare, perché la maggior parte dei camion che passano su quel tratto non sono per Trezzano. Noi non abbiamo una zona industriale nostra dove attraversiamo quotidianamente, ogni mezzora, ogni ora passano camion, ma Buccinasco usa quel tratto per uscire ed entrare dal paese suo, ma ci porta il traffico da noi e in più ci rovina tutte le strade. Quel tratto di strada almeno ogni due anni va rifatto, perché è pieno di buche, tutto spaccato, ma non per colpa nostra, ma per colpa di Buccinasco, quindi voglio prendere l'osservazione come una provocazione, ma so che non è possibile farlo, però secondo me il Sindaco può sedersi al tavolo con Buccinasco e trovare una quadra su quel tratto, perché è impensabile che noi ci mangiamo tutto il traffico loro, ci assorbiamo tutti i casini loro e poi le manutenzioni sono solo a carico nostro.

Presidente: Grazie. Altri commenti in merito? Metto quindi in votazione il non accoglimento dell'osservazione 44.

Favorevoli?

Il Consiglio respinge l'osservazione all'unanimità.

Chiedendovi scusa attorno alla 43, l'osservante condivide la previsione di realizzare una rotatoria tra la 139 e la via Salvini, come proposto dal P.G.T.U. richiedendo di eseguirla in via anticipata mediante manufatti prefabbricati.

Il P.G.T.U. già prevede la realizzazione della rotatoria. Nella convenzione urbanistica il Piano attuativo TR 2 in fase di costruzione, è stato posto in capo all'operatore la realizzazione della pista ciclopedonale per la messa in sicurezza dei pedoni, nonché la cessione era necessaria presso detta rotatoria, per cui si propone di accogliere l'osservazione, facendola almeno provvisoria con manufatti prefabbricati.

Commenti? Consigliere Ghilardi.

Consigliere Ghilardi: Mi interessava sapere su quale tipo di progetto è stato fatto questo tipo di dirottatore. Su che cosa deve essere attuato, perché questa realizzazione di questa rotatoria deve avere comunque un capitolato su cui inizia e opera. Non lo so, c'è qualche cosa che sfugge.

Presidente: Architetto Lazzaro.

Arch. Lazzaro: Nel P.G.T.U. è prevista l'inserimento della rotatoria, nel Piano dei Servizi anche. Il TR 4 deve prevedere soltanto le aree e poi il Comune, con una progettazione preliminare definitiva esecutiva...

Consigliere Ghilardi: Che non è ancora fatta.

Arch. Lazzaro: Per essere fatta, serve prima la conformità al P.G.T. e al P.G.T.U.

Presidente: Russomanno.

Consigliere Russomanno: Questa è la rotatoria prevista un po' di anni fa. La rotatoria era prevista anche con un finanziamento parziale della Provincia e della Regione di circa 250 mila euro – se non ricordo male – poi non fu realizzato il finanziamento e fu perso. Oggi stiamo parlando per l'ennesima volta di cose che non si faranno. Diciamo che siamo favorevoli, ma siamo favorevoli a che cosa, se non ci sono i soldi più per fare queste cose. Mi sento veramente in una situazione di imbarazzo, perché era prevista un po' di anni fa, finanziata in parte con contributi regionali e provinciali, ancora dalla vecchia Provincia, poi non fu fatta in tempo utile e la Provincia utilizzò quei soldi per altre cose, per cui oggi rimane sulla carta, ma chi la realizzerà? Chi lo sa?

Presidente: Grazie. Metto in votazione l'accoglimento dell'osservazione 43.

Favorevoli: Gervasoni, Crosti, Sessa, Russo, Boccia, Femia, Nappo, Partegiani, Arminio, il Sindaco ed io.

Contrari: nessuno.

Astenuti: Russomanno e Ghilardi.

Passiamo ora alla numero 45. L'osservante chiede di vietare al traffico pesante il tratto della via S. Cristoforo, tra via Circonvallazione e via Cairoli, in entrambi i sensi di marcia, obbligando la svolta su via Cairoli ai mezzi pesanti provenienti da via S. Cristoforo.

L'osservante chiede altresì di ridurre la carreggiata al tratto, esclusi i mezzi pesanti, posizionando i parcheggi a lisca di pesce.

La soluzione proposta all'osservazione ovvero di trasformare in una strada calma il tratto di via S. Cristoforo e via Cairoli è indubbiamente meritevole; l'Amministrazione ha già assunto una specifica disciplina del traffico per i mezzi pesanti. La soluzione di viabilità alternativa appare invece impraticabile, se prima non si attua la riqualificazione del nodo di connessione tra la Vecchia Vigevanese la tangenziale, con il sistema delle rotatorie previsto dal P.G.T.U., per cui si propone di accogliere parzialmente l'osservazione.

Commenti? No. Pensavo la stessa cosa, consigliere Russomanno, quindi metto in votazione il parziale accoglimento all'osservazione 45.

Favorevoli: Sessa, Russo, Boccia, Femia, Nappo, Partegiani, Arminio, il Sindaco, io, Gervasoni e Crosti.

Contrari: nessuno.

Astenuti: Russomanno e Ghilardi.

L'osservazione è parzialmente accolta.

Osservazione numero 46. L'osservante chiede di prevedere una rotatoria di adeguate dimensioni tra via Cristoforo e via Circonvallazione, al fine di ridurre la velocità di

percorrenza. La proposta di realizzazione di una rotatoria, oltre a difficoltà tecniche derivanti dagli spazi utilizzabili, non è coerente con l'impatto complessivo del P.G.T.U. che intende alleggerire il suo complesso e viabilità sulla Vecchia Vigevanese con la realizzazione di un sistema di gronda alternativa ad essa, che dovrebbe mitigare gli effetti del traffico, per cui si propone di non accogliere l'osservazione.

Commenti?

(Ndt, intervento fuori microfono)

Presidente: Sì, lo sappiamo. Metto in votazione il non accoglimento all'osservazione 46.

Favorevoli: Sessa, Crosti, Gervasoni, Russo, Boccia, Femia, Nappo, Partegiani, Arminio, Sindaco, io.

Contrari: nessuno.

Astenuti: Ghilardi e Russomanno.

Ghilardi lei astenuto vero?

(Ndt, intervento fuori microfono)

Presidente: Ghilardi non partecipa al voto, chiedo scusa. Me lo dica gentilmente senno' mi perdo. Osservazione numero 47. L'osservante richiede di ridurre il calibro della via Europa a due sole corsie, una per senso di marcia, destinando la corsia a ridosso del centro sportivo parcheggi a lisca di pesce e la corsia dal lato delle residenze a pista ciclabile, al fine di ridurre la velocità dei veicoli e dissuadere il transito dei mezzi pesanti.

L'osservante richiede inoltre di prevedere su Corso Europa un senso unico limitato ai mezzi pesanti con direzione verso Cusago.

L'analisi è senza dubbio condivisibile; le soluzioni proposte per ridurre la velocità attraverso l'inserimento di parcheggi a lisca di pesce o di una pista ciclabile dovranno essere però valutate nell'ambito di una progettazione infrastrutturale coerente che va oltre il P.G.T.U.

Per quanto attiene la proposta di vietare l'accesso ai mezzi pesanti da viale Europa verso la via Morona, è invece non condivisibile, in quanto danneggerebbe l'accessibilità di rientro dei mezzi diretti verso il tessuto produttivo localizzato in via Mascheroni, via Pagano e via Verdi.

Per questo motivo si propone di accogliere parzialmente l'osservazione.

Commenti? Metto in votazione il parziale accoglimento.

Favorevoli: Gervasoni, Crosti, Sessa, Russo, Boccia, Femia, Nappo, Partegiani, Arminio, Sindaco, io.

Contrari: Ghilardi e Russomanno.

Astenuti: nessuno.

Osservazione numero 48. L'osservante conferma la necessità di realizzare una rotatoria nell'intersezione tra via Cairoli e via Copernico, in sostituzione dell'attuale svincolo. L'osservazione chiede di rafforzare la segnaletica esistente che vieta l'ingresso dei

mezzi di peso superiore alle 35 tonnellate per la via Copernico alla via Cairoli. La proposta è coerente con il P.G.T.U. ovvero la realizzazione della rotatoria di connessione tra via Cairoli, via Copernico e il nodo di accesso alla tangenziale, per questo si propone di accogliere l'osservazione.

Commenti? Consigliere Gervasoni. Era un voto, già stava votando, fantastico, ormai siamo lanciatissimi. Non ci sono commenti.

Metto in votazione l'accoglimento osservazione 48.

Favorevoli?

Il Consiglio approva all'unanimità.

Osservazione numero 49. L'osservante chiede disciplinare la via pesante prodotta dalla Cava nel seguente modo: i mezzi provenienti dalla via per Baggio dovranno obbligatoriamente transitare unicamente verso la via Morona e verso la via Europa, vietando la percorrenza sulla via Morona nel tratto tra Corso Europa e via Fucini; di trasformare il tratto di via Fermi, tra via Pirandello e via per Baggio, in senso unico per i mezzi pesanti in direzione Baggio; 3) la via Cavour dovrà essere interdetta al traffico pesante in entrambi i sensi di marcia.

Il tema dell'eliminazione del traffico sulla via per Baggio generato dalla Cava localizzata a Milano è uno degli obiettivi prioritari dell'amministrazione; a tale scopo il Comune ha aperto un confronto con Milano e al contempo ha messo in atto alcuni interventi di disciplina del traffico tesi a vietare il percorso dei mezzi pesanti e ha altresì realizzato un dosso per rallentare il traffico dei veicoli e tutelare i pedoni, per cui si propone di non accogliere l'osservazione.

Commenti? Nessuno. Io ve lo chiedo, magari qualcuno vuole raccontarci qualcosa.

Metto in votazione il non accoglimento della 49.

Favorevoli: Gervasoni, Sessa, Russo, Boccia, Femia, Nappo, Partegiani, Arminio, il Sindaco, io.

Contrari: Ghilardi e Russomanno.

Astenuti: Crosti.

L'osservazione non è accolta.

Osservazioni 50. Ce l'ho qua dietro. Le ultime tre osservazioni sono state presentate entro il secondo termine di pubblicazione. La numero 50 ci chiede di destinare l'area verde tra via Vittorio Veneto e Circonvallazione a parcheggio e di collegare la via Vittorio Veneto e la strada per Zibido con un nuovo tratto stradale, prevedendo l'installazione di un impianto semaforico all'intersezione con via Circonvallazione. La soluzione proposta interesserebbe delle aree inedificate che attualmente sono di proprietà privata, per i quali il vigente Piano dei Servizi (P.G.T.) non ha previsto la realizzazione di alcun tipo di opera di interesse pubblico. Il P.G.T.U., in quanto strumento che non può confermare il regime dei suoli, non può introdurre vincoli a carattere espropriativo. La proposta è apparsa comunque valida al punto che gli Uffici Tecnici comunali stanno valutando la sua fattibilità. Tale parcheggio, se realizzato, agevolerebbe senza dubbio l'accessibilità della zona e consentirebbe di valorizzare la pedonalità lungo via Vittorio Veneto, così come previsto dal Piano del traffico; in tal senso, la proposta può trovare accoglimento come suggerimento a miglioramenti del vigente Piano dei Servizi, quindi si propone di accoglierla parzialmente.

Commenti? Consigliere Russomanno.

Consigliere Russomanno: Prima di entrare nel merito dell'osservazione, c'è un aspetto che ho sollevato anche in Commissione tecnica. Lo stesso Architetto Lazzaro dichiara che l'aria è di privati, però sta di fatto che ancora la settimana scorsa quell'area la manteniamo noi, sia come taglio dell'erba, sia come poter potatura delle piante, cioè non capisco a che titolo. Se è dei privati perché non lo fa il privato? Perché dobbiamo farlo noi? È una vita che lo facciamo noi, ma è uno spreco, cioè noi possiamo usare quelle risorse su altre aree, che sono nostre; magari su aree nostre non tagliamo l'erba e non potiamo e su aree che non è nostra, non so a quale titolo, andiamo là potiamo gli alberi e tagliamo l'erba. La settimana prossima c'è la Boscoforte, la società che ha vinto la convenzione col Comune, che taglia l'erba e pota le piante a spese della collettività. In Commissione mi è stato detto dal Presidente della Commissione, che sarebbe stato fatto un approfondimento anche sul verbale, però la settimana scorsa c'era puntualmente la nostra azienda che tagliava e potava, quindi fatemi capire. Non è un'area di 10 metri, ma di un bel po' di metri con un po' di costo, quindi chiedo anche in Consiglio Comunale di verificare, perché è utilizzare soldi della collettività e poi non è un privato, ma parliamo di uno che ha una consistenza, parliamo del Conte Brivio, non stiamo parlando di un miserabile, stiamo parlando di uno che ha i soldi da spendere, perché dovevamo spenderli noi.

Ritornando sull'area, l'Architetto ci ha già risposto sulla A7 e bene o male è la stessa considerazione. La differenza però c'è, perché mentre la A7 parlava di un'area pubblica quindi noi dobbiamo acquisire l'area e se decidiamo nel piano parcheggio o nel piano dei servizi di destinare una parte di quell'area a parcheggio possiamo farlo perché è un'area nostra; nella questione specifica, dovevamo prima acquisire l'area e poi farlo. Nella lottizzazione che è stata fatta per la via per Zibido – TR 6, per me si chiama così, però non è TR 6 – è la stessa proprietà di quell'aria – buona parte – perché una parte è di un privato che abita nella cascina e il resto dell'area è di quella proprietà e potevamo in un fase di trattativa portarlo a casa e quindi lo facevamo già nostro e così potevamo tagliarci l'erba, potarci le piante e non andare incontro a storie simili. Era giusto per precisare degli aspetti.

(Ndt, intervento fuori microfono)

Presidente: Per caso l'Architetto ha qualcosa da aggiungere? No. Prego, consigliere Russo.

Consigliere Russo: Visto che siamo in tema di parcheggi, io vorrei sollecitare un qualcosa – parliamo di territorio in senso vasto – che era stato promesso ma fino adesso non abbiamo visto niente. Lei, Architetto Lazzaro, sa di cosa stiamo e ne abbiamo discusso in Commissione Territorio diverse volte. C'è una mappa della situazione del territorio di Trezzano relativamente alle proprietà comunali, proprietà pubbliche che sono state acquisite da privati in maniera illegittima, se non illegale e studia quante sono questi tipi di proprietà che sono in questa situazione di non consapevolezza oppure di

uso improprio da parte di privati. Poi, ha parlato di 70 mila metri quadrati – mi sembra – complessivamente. Noi non sappiamo di chi sono 70 mila metri quadrati di territorio di Trezzano, se sono pubblici o se sono privati o se sono acquisiti impropriamente da privati e sottratto al pubblico, quindi sarebbe opportuno che questa mappa venisse riaggiornata, perché è evidente che si gioca molto anche su questo e stiamo parlando di un territorio vastissimo.

Secondo aspetto è quello dei parcheggi. Io continuo a notare cose comiche, se non fossero tragiche e drammatiche. Avete mai visto il film “I mostri” con il padre di Vittorio Cecchi Gori che fa l’autista che ferma la macchina davanti all’edicola con Ugo Tognazzi che fa il Vigile Urbano e che nascosto dietro l’albero, appena lui va fuori gli fa la multa e gliela mette, si nasconde e questo arriva e dice “In un minuto mi trovo una multa, ma dove è il vigile, dove il vigile”. Invece, a Trezzano il Vigile non c’è, in Piazza San Lorenzo il Vigile non c’è mai e noi abbiamo un parcheggio a cento metri che potrebbe accogliere 200 o 300 auto. Noi potremmo impedire – mi rifaccio ad una ipotesi di zona franca a Piazza San Lorenzo – alle macchine di andare a parcheggiare in Piazza San Lorenzo obbligandolo a parcheggiare in quel parcheggio che dista cento metri, perché non è possibile che davanti a certi negozi e particolari certi negozi che odorano di mare e di salsedine soprattutto, ci siano sempre macchine in seconda e terza fila e se io mi ritrovo a parcheggiare regolarmente con il disco orario, dopo dieci minuti ritorno e mi trovo la macchina regolarmente dietro la mia. Il Vigile non c’è mai e quando arriva il Vigile non è che fa le multe, ma avverte i signori che stanno dentro i negozi e dice “Uscite perché sennò mi faccio la multa” e questi escono e se vanno. Visto che noi abbiamo quel cavolo di parcheggio, cosa ne vogliamo fare? Abbiamo il parcheggio qui dietro. Dietro questo palazzo c’è un parcheggio che potrebbe accogliere più di 200 auto e liberare Piazza San Lorenzo dall’assillo e dalla puzza dell’inquinamento, del traffico, degli incidenti, dei casini tra persone che si scazzottano, gente che quelle rare volte, uno ha detto...

Presidente: Le chiedo di ritornare in via Vittorio Veneto.

Consigliere Russo: Uno entra nel bar dice: “Il Vigile mi ha fatto la multa perché ho parcheggiato la macchina in curva, sono cinque anni che la parcheggio lì”. A Trezzano succedono queste cose. Quello ha detto: “Puttana Eva, ti doveva dare la multa per tutti i cinque anni che hai parcheggiato e solo per stamattina te l’ha fatta!” Il problema è che cosa ne facciamo di quelle aree che noi abbiamo e che potremmo utilizzare. Noi, Piazza San Lorenzo dobbiamo liberarla dalle auto, perché è incivile è una situazione di inciviltà, anche perché i Vigili non controllano e non fanno niente però abbiamo il parcheggio qui, utilizziamolo.

Presidente: Grazie. Altre osservazioni sull’osservazione numero 50. Scusate il gioco di parole. Consigliere Ghilardi.

Consigliere Ghilardi: Devo riprendere un attimino il discorso dei parcheggi, perché sono abbastanza importanti e sono collegati anche a quello che viene dopo. Il problema

del parcheggio va inquadrato sicuramente in una nuova diffusione del Piano stradale e dobbiamo pensare che se noi Piazza San Lorenzo decidiamo di renderla pedonale praticamente abbiamo ammazzato tutta una zona, perché dietro c'è una strada che praticamente blocca tutto il resto. Noi ci troviamo nella situazione di dover vedere la viabilità dalla A alla Z su questi argomenti. Il fatto che ci sia un nord e sud, Trezzano che passa attraverso un ponte a gobba, un ponte sulla ferrovia, un ponte messo per aria e non ci sono attraversamenti, mi dispiace ulteriori rispetto a quelli che facilitano il passaggio delle persone mi dispiace, ma vuol dire che sui parcheggi la cosa va vista non mettendo uno dalla parte e uno dall'altra, non capisco perché il vecchietto che cammina col bastone deve andare a prendersi la macchina a 500 metri di distanza, perché c'è il parcheggio che si è liberato. Il discorso va visto in un'ottica molto ma molto più chiara, bisogna che si renda il traffico più fluido altrimenti ci abbiamo sempre questi ingorghi con tutto quello che avviene di disarmonico nel paese.

Presidente: Grazie. Metto quindi in votazione al parziale accoglimento dell'osservazione numero 50.

Favorevoli: Sessa, Russo, Boccia, Femia, Nappo, Partegiani, Arminio, io e Crosti.

Contrari: nessuno.

Astenuti: Gervasoni, Russomanno, Ghilardi. Il Sindaco non ha partecipato al voto.

Passiamo all'osservazione numero 51. L'osservante chiede di aumentare le dotazioni dei parcheggi in Piazza San Lorenzo, quindi andando al contrario di quello che dicevamo due secondi fa e di collegare la via Gramsci e la via Curiel, al fine di unificare con un passaggio ciclopedonale la parte sud e nord di Trezzano. La proposta di incrementare la dotazione di parcheggio nelle zone di piazza San Lorenzo è in linea di principio condivisibile, ma di difficile concretizzazione visto la densità e la saturazione edilizia urbanistica dell'ambito interessato. Nel merito invece della proposta di realizzare un attraversamento ciclopedonale a raso tra le due vie – sebbene non sia specificato a raso nell'osservazione – tale soluzione dovrebbe essere inserito in un complesso di azioni e sincronizzazione dei semafori tale da non generare come effetto collaterale la congestione del traffico sulla Vigevanese, per cui si propone di accogliere parzialmente l'osservazione.

Commenti? Consigliere Ghilardi.

Consigliere Ghilardi: Il motivo per cui si parla di Piazza San Lorenzo e del parcheggio di Piazza San Lorenzo e lo si interconnette direttamente col collegamento tra Curriel e la via Gramsci, è legata al fatto che prevedere una via di sfogo da quella parte significa liberare praticamente dal traffico tutta la parte che va da Piazza San Lorenzo fino alla zona dove solitamente c'è il mercato, quindi in via Gramsci. Questo aspetto è un aspetto che aveva visto globalmente il taglio della via che permetteva anche di rendere più fattibile quell'altra questione che era di riuscire a portare il mercato dalla zona dove si trova ora di poterlo portare alla stazione. Io lo posso portare di là quando riesco a facilitare il flusso del camminamento delle persone da lì verso l'altra parte. È evidente che se per caso non si facilita questa comunicazione dolce o alternativa rispetto alle automobili come si dovrebbe fare passando dalla sopraelevata S.S. 494 oppure dal

semaforo di via Garibaldi per arrivare al mercato, si fa morire il mercato e si mettono a disagio soprattutto tutti gli anziani che popolano questa zona, quindi inquadrando nella situazione in modo completo, si riesce a ottenere una maggior fruibilità e una maggiore connessione tra la zona di Zingone e la zona sostanzialmente di fronte alla stazione. Bisogna facilitarlo questo. Ecco il motivo per cui ci siamo battuti moltissimo per far sì che almeno dei motivi per cui ci sia della transitabilità via raso, la cosa deve avvenire. Questo è il motivo per cui c'è questa richiesta che si interconnette direttamente anche con la possibilità di facilitare i parcheggi. Era nata nel 2015 questa parte perché c'era ancora la A3 nella sua piena operatività e c'era il problema di pagare sempre delle multe ai favori del supermercato. Adesso è sparita la A3. Il ragionamento potrebbe essere terminato ma l'attraversamento per portare il mercato nella stazione era esattamente una cosa che ha ancora una sua valenza. Ecco il motivo per cui chiedo che venga accolto in modo completo.

Presidente: La difficoltà credo che sarebbe nella sincronizzazione col semaforo che c'è via Colombo davanti al "Roadhouse", perché sarebbero veramente pochi metri da un semaforo all'altro. Poi, il consigliere Russomanno mi direbbe che ho migliorato la strada vicino a casa mia. Ci sono altri commenti? No. Metto in votazione il parziale accoglimento all'osservazione numero 51, quindi in merito solo all'eventuale attraversamento via Gramsci e via Curriel.

Favorevoli?

Il Consiglio approva all'unanimità.

Osservazione numero 52.

(Ndt, intervento fuori microfono)

Presidente: È l'ultima. Abbiamo finito, poi c'è tutto il discorso del P.G.T.U.

L'osservante chiede quattro cose: 1) di sistemare l'incrocio tra la via Zibido e la via Salvini e la via Carlo Salerno, al fine di aumentarne la sicurezza; 2) di istituire una nuova fermata dell'autobus in direzione Milano sulla via Circonvallazione vicino al TR 4, sia autobus urbano che extraurbano; 3) di realizzare con urgenza un marciapiede sulla via per Zibido; 4) la realizzazione di parcheggi a favore delle attività economiche adiacenti al TR4 sulla Circonvallazione.

Riguardo al punto 1) nell'intersezione – quella richiesta – è già stato fatto un impianto semaforico e il P.G.T.U. prevede di sostituirlo con una rotatoria che rallenti il traffico; relativamente al punto 2), la richiesta di una nuova fermata non risulta adeguatamente argomentata e questo tema dovrà essere valutato in caso di riorganizzazione delle fermate esistenti interessando gli enti competenti; riguardo al punto 3), la realizzazione del marciapiede previsto dal P.G.T.U. in un'opera che è stata inserita tra urbanizzazione a scomputo in carico alla convenzione urbanistica è al TR 5; riguardo al punto 4), localizzare nuovi parcheggi in via Circonvallazione è un'esigenza sentita e che potrà essere risolta solo riorganizzando le aree libere o resistenti. Per questo si propone di accogliere parzialmente l'osservazione. Commenti? No. Metto quindi in votazione il parziale accoglimento dell'osservazione 52.

Favorevoli: Gervasoni, Crosti, Russo, Boccia, Femia, Nappo, Partegiani, Arminio, al Sindaco, io. Contrari: nessuno.

Astenuti: Sessa, Russomanno. Non partecipa al voto Ghilardi, perché non ha ricevuto questo pezzo di foglio.

Abbiamo terminato la discussione sulle osservazioni, è stata lunga, ci siamo già detti tanto. Adesso lascio a tutti i Gruppi, una chiosa sul P.G.T.U. in generale, anzi – scusatemi – prima chiedo al Sindaco che è relatore se ha qualcosa da dire, così nella chiosa facciamo anche la replica al Sindaco.

Sindaco: Volevo chiudere, infine e volevo proprio citare questo punto che è in premessa. Abbiamo già che abbiamo già detto tutto in fase iniziale, per quanto mi riguarda, quindi non è un Piano superato, sicuramente sono passati degli anni, ma Trezzano nel frattempo non è che sia cambiata, quindi è un Piano dal quale ripartire e sappiamo che non siamo in fase finale, ma da qui ricominciamo a lavorare, però ci tengo a citare quella che è una delle premesse fondanti di questa delibera, dove si dice che il Comune di Trezzano era stato inserito nell'elenco dei Comuni con popolazione inferiore a 30 mila abitanti tenuti ad adottare i piani urbani del traffico. Questo decreto del Ministero dei lavori pubblici era del 26 settembre '94. Poi, c'è stato tutto l'iter, perciò io dico son passati 24 anni ed è vero abbiamo perso forse due anni, però gli altri 22 non si possono sicuramente imputare a questa Amministrazione, perciò al di là di tutto senza fare analisi per il come e perché siamo arrivati qui, io penso che sia un importante punto da segnare per continuare a ragionare sulla viabilità micro e la macro e come abbiamo detto su tutti gli argomenti che vanno ad intersecarsi col P.G.T.U. e col P.G.T. quindi è un po' tutto il nostro sistema di sviluppo del territorio nel quale abbiamo anche tutti gli argomenti citati (parcheggi e tutto il resto). Vi ringrazio e ce l'abbiamo fatta tutto sommato in tempi in buoni. Spero che ci sia un'approvazione unanime di questo documento.

Presidente: Lascio a voi la parola. Chi vuole intervenire? Prego, consigliere Gervasoni.

Consigliere Gervasoni: Dalla discussione delle osservazioni sono emerse tutte le perplessità sugli interventi, abbiamo visto evidenziati errori, imprecisioni, forse anche qualche improprio uso di alcuni toponimi ed errori che potevano essere evitati coinvolgendo un po' di più i cittadini nella definizione di alcuni provvedimenti o di ipotesi. Sono state commentate anche negativamente raccomandazioni che prevedevano interventi strutturali che andavano al di là del Piano stesso sia in termini economici, sia strutturali, quindi raccomandazioni che prevedono cose irrealizzabili forse potevano essere evitate.

Detto questo, devo dire che, secondo me, c'è una parte importante da salvare. Sicuramente la parte così descrittiva del quadro normativo è molto interessante, abbiamo una parte analitica che dà un sacco di informazioni e sono dati non recentissimi, perché risalgono al 2013, però ci danno tantissime informazioni sui flussi di traffico e ad esempio mettono bene in evidenza come il problema principale sia legato al traffico di attraversamento, quindi non tanto il traffico generato da Trezzano,

ma il fatto che Trezzano viene scelta come un punto di attraversamento per congiungere altri Paesi limitrofi.

Ci sono dati sugli incidenti e dei costi sociali relativi. Ci sono identificazioni delle criticità. Tutti i dati molto interessanti che sono riportati nella fase analitica. Anche la fase propositiva progettuale, secondo me, ha dei dati che vanno sottolineati. Prima di tutto, la classificazione delle strade e credo che una delle basi della proposta del P.G.T.U. sia il classificare le strade distinguendole in strade urbane, strade interzonali, strade di quartiere e quindi strade che siano in grado di gestire diversamente i flussi di traffico, quindi strade dedicate all'attraversamento e strade che devono rimanere assolutamente di ambito locale.

Ancora più importante è la definizione delle definizioni di istituzione delle isole ambientali. Trezzano, in alcuni ambiti, si presta abbastanza bene all'identificazione di aree residenziali, dove il traffico è strettamente locale e viene disincentivato il traffico di attraversamento, andando a incentivare la mobilità pedonale e ciclabile. Viene dedicato un intero capitolo alla mobilità dolce di pedoni e ciclisti e uno, dedicato alla riqualificazione del trasporto pubblico. Riguardo la mobilità dolce mi fa piacere citare il fatto che nel 2015 a maggio, avevamo fatto un'interrogazione proprio per capire perché nell'ambito dei nuovi interventi straordinari sulla viabilità a Trezzano, erano state predisposte varie opere di riasfaltatura e non fosse stato previsto proprio l'incentivazione della mobilità dolce come prevedeva il P.G.T.U. già adottato dal Commissario.

Forse mancava l'approvazione, io mi auguro che con l'approvazione del Piano anche questa attenzione a mobilità dolce diventi una priorità come diventano una priorità tutti gli obiettivi e le finalità del Piano che sono chiaramente indicate, quindi l'approvazione del Piano prevede anche l'approvazione della riduzione della pressione del traffico, il sostegno della mobilità ciclabile e pedonale, l'ottimizzazione della politica dei parcheggi, il rilancio del trasporto pubblico, la riduzione dell'incidentalità, la riduzione dell'inquinamento da traffico e la riqualificazione ambientale. Questi sono gli obiettivi e questo è il motivo per cui ritengo che questo Piano abbia dei punti di interesse che non devono essere sottovalutati. Questo pianificare e definire obiettivi è fondamentale per fare in modo che le risorse disponibili – che non sono molte sappiamo – siano spesi in maniera efficace e senza sprechi e che tutti gli interventi sul territorio perseguono gli stessi obiettivi identificati dal Piano. Grazie.

Presidente: Grazie, consigliere. Ci sono altri interventi? Consigliere Russomanno.

Consigliere Russomanno: Grazie, Presidente. Devo dire che nella discussione sono emerse tutte le perplessità e le criticità che ci eravamo premessi che nella premessa del Consiglio del punto.

È un piano all'80 per cento già superato. Un Piano che sarebbe stato giusto, se nel primo anno del vostro insediamento – come ho detto all'inizio – lo portavate in Consiglio e controdeducevamo alle osservazioni; probabilmente, negli anni avvenire, avreste avuto modo di fare un P.G.T. coerente con la vostra variante. È un P.G.T. che sicuramente dà degli spunti interessanti per alcune parti ma che rimane fine a se stesso. Tutto ciò che

dovevamo dire inerente al P.G.T. poi l'abbiamo espresso man mano nella discussione delle osservazioni, quindi stare a ripetere ulteriormente quali sono i concetti, ognuno rimane poi con la sua posizione perché la maggioranza difende...il Sindaco addirittura parla in due anni, ma sono cinque anni, Sindaco, non so due anni. Forse dobbiamo ringraziare chi da un anno e mezzo gestisce questo settore e che ha dato una svolta sia organizzativa – qui faccio i complimenti all'Architetto Lanzo, molto tranquillamente, anche al suo gruppo di lavoro – perché in un anno e mezzo ha saputo dare una svolta interessante organizzativa a quella struttura affinché si procedesse su diverse strade. Lo dico perché siamo alla fine del mandato ormai, non credo che rimangano più di tre, quattro o cinque Consigli da fare, quindi non so se ho l'opportunità di confrontarmi con l'Architetto stesso anche su altri punti in futuro.

I primi tre anni e mezzo sono stati anni molto passivi e molto fermi ed in un anno e mezzo si è accelerato e si è cercato di portare a casa e di fare quante più cose è possibile. Parliamo dalla variante al P.G.T., dai regolamenti fatti sul territorio, dallo stesso approfondimento che suggeriva il Presidente, la Commissione tecnica sulle aree, c'è stato un suo lavoro fatto ed è venuto in Commissione più volte a spiegarci, quindi il lavoro fatto dall'ufficio io lo apprezzo e lo rispetto.

C'è un aspetto che a me sta molto a cuore, questo P.G.T.U. non viene adottato da questa Amministrazione, ma viene adottato dal Commissario Prefettizio che in quell'anno ha fatto veramente tantissime cose. Io personalmente in questi cinque anni non ho mai votato contro a nessun atto fatto dal Commissario. Voi avete provato più volte ad azzerare quegli atti, molti atti dei Commissari e molte delibere fatte in modo coraggioso l'avete annullate ed azzerate. Questo non potevate farlo, potevate solo portarlo avanti e controdedurre alle osservazioni che c'erano questa sera. Ne approfitto per fare anche dichiarazione di voto, perché è inutile poi prolungarsi e perdere tempo un po' tutti quanti noi. Per rispetto che ho sempre avuto per il Commissario e per rispetto che ho per il lavoro fatto dai nostri tecnici, il mio voto sarà un voto di astensione e non voto contrario, perché ritengo che va premiato il lavoro fatto dal Commissario, perché lo stesso Sindaco ha affermato stasera che il Commissario l'ha adottato contestualmente all'adozione del P.G.T., perché quel P.G.T. fu modificato in parte, lo fece il Commissario dopo i casini che erano successi e questa è la dimostrazione che P.G.T. e P.G.T.U. devono viaggiare contestualmente e non possono viaggiare uno oggi e approviamo un P.G.T.U. di cinque anni fa. È superato. Io sono convinto che chi andrà a governare fra cinque mesi questo Comune sarà costretto a rifare il P.G.T. che è un P.G.T. che non è partito niente e a rifare un P.G.T.U. che stasera per atto dovuto è un atto amministrativo che va portato a termine per principio e quindi è giusto votarlo e portarlo a termine, ma chi vincerà le prossime elezioni sarà costretto a mettere mano sia al P.G.T. che al P.G.T.U. e rifare tutto daccapo.

Presidente: Grazie. Ci sono altre commenti? Consigliere Russo.

Consigliere Russo: Io pensavo di aver già detto quello che ritenevo di dover dire sul P.G.T.U. in un intervento precedente. Intervengo soltanto perché questa sviolinata al Commissario Prefettizio, un organo monocratico dittatoriale, che decide per conto suo,

senza nessuna contrapposizione, senza nessun dialogo con l'opposizione o con qualcuno e decide quello che gli pare e lo decide seduta stante essendo allo stesso tempo Sindaco, Giunta e Consiglio Comunale in una sola persona, rende l'idea di come cacchio si intende la democrazia e come si intende la partecipazione. Questo è tutto. Uno può sbagliare certo, si sbaglia perché siamo persone, ci confrontiamo e non sbagliamo perché io ritengo che, per esempio, molti argomenti sono stati discussi e sviscerati in maniera ampia senza nessuna limitazione nella mia Commissione, in Commissione Territorio e quello è stato un momento di democrazia vero, in cui tutti si sono confrontati e tutti hanno discusso secondo la loro indole e secondo il loro pensiero. Quella è democrazia, che poi sia servito o non sia servito, molte volte è servito ma poi si è venuto in Consiglio comunale e si è detto e si è ripetuto il tutto il contrario di tutto, anche questa è democrazia, ma il Commissario Prefettizio non avrebbe avuto mai una situazione del genere perché non doveva andare in Commissione, non doveva discutere con i Commissari, non doveva venire in Consiglio Comunale e non doveva rompersi le palle ascoltare le persone che erano d'accordo, che erano già d'accordo prima, che non sono più d'accordo adesso, che erano d'accordo su un punto, che non sono d'accordo su altri punti. Il Commissario Prefettizio faceva quello che voleva, però il Commissario prefettizio sul P.G.T.U. semplicemente è venuto prima, ma anche altri sono venuti prima, però altri che sono venuti prima avevano un Consiglio Comunale che gli impediva magari di fare le cose che avevano intenzione di fare o avevano dei Consiglieri Comunali che erano intenti o interessati ad altri argomenti, che li hanno poi rovinati l'Amministrazione Comunale di Trezzano anche perché non dobbiamo dimenticare che quella è stata una rovina non solo per le persone che sono incappate in quella situazione, ma per tutta la città di Trezzano, per tutta l'Amministrazione comunale, per l'immagine stessa dell'Amministrazione comunale. Certo che se dopo uno o un disastro del genere, arriva il monocratico, arriva il Podestà e decide: "Faccio tutto io, nessuno mi rompa le cosidette e faccio quello che mi pare. Vengo prima degli altri e gli altri dovranno dipendere da me e anche sulle varianti devono dipendere me, perché faccio quelle per le quali sono comodo, non faccio quelle che sono complicate, quelle che sono complicate le lascio agli altri a quelli che arrivano, ai fessi che arrivano che si devono ammazzare, perché voglio vedere se io mi devo sporcare le mani in queste cose che sono pericolose e per cui la gente è andata in galera, ma io non le faccio queste cose, non mi sporco le mani perché io sono il Commissario Prefettizio che fa le cose che ritiene di fare". Se fa il P.G.T.U. e non completa tutto l'iter del P.G.T. dove te lo attacchi il P.G.T.U. se non hai tutto l'iter del P.G.T. già completo. Rispondere a questo è amministrare. Faccio il P.G.T. e inserisco il P.G.T.U. perché tutto si completi, tutto può essere possibile, chi arriva dopo di me, l'amministrazione democratica che arriva avrà tutto già a disposizione predisposto e disponibile perché possa proseguire. Invece c'era un blocco qui, un brocco lì, questo non si fa, quello non si può toccare perché l'opposizione non vuole. C'è il P.G.T. che dice questo. La variante si fa così? No, non si fa così, quella variante non la vogliamo. Adesso siamo arrivati al P.G.T.U. che è stato fatto in tempi più o meno brevi. Sono stati tempi lunghi per alcuni, meno lunghi per altri, però la realtà è questo che siamo arrivati a un punto per cui abbiamo come minimo disegnato le criticità di questo Paese perché le criticità viabilistiche di

questo Paese sono vecchie come il Paese che è stato rifatto, che è stato fatto all'inizio degli anni Sessanta. Il cancelletto di cui si parla, ma voi ci pensate un cancelletto che impedisce dagli anni Settanta di fare la tangenziale a Trezzano. Non la impedisce da ieri, la impedisce dagli anni Settanta e chi c'era? C'era un proprietario che ha stabilito che non si dovesse fare la cancellata e non si dovesse fare una tangenziale. Il problema di Trezzano e anche questo, non si è mai intervenuto sulla prevalenza della parte pubblica e sul privato, perché il privato era prevalente prima ma era prevalente negli anni Novanta, ma quali sono state le Amministrazioni negli anni Novanta? Abbiamo perso tanti anni dagli anni Novanta fino ad oggi, per quanto riguarda le strade, la modifica una razionalizzazione della rete viabilistica a Trezzano, uno snellimento. Se ci sono i camion, i tir, i bilici e questi mastodonti che attraversano via Turati, è un problema che non è di oggi, ma risale a quelli che gestivano il cancelletto e non permettevano che si facessero le opere come dovevano essere fatte. Questa è la realtà di Trezzano, una realtà viabilistica così critica, così complessa, così caotica, che affonda radici all'epoca del cancelletto ma anche prima. Questa è la realtà. Trezzano si è sviluppata. Siamo 22 mila abitanti ed abbiamo le infrastrutture del 1960, di quando gli abitanti erano 1400, ma ci rendiamo conto! Certo che il Commissario Prefettizio si lava le mani. Dove le deve mettere in una situazione così caotica? Ci vogliono interventi radicali, di cosa stiamo parlando? Io mi sono confrontato e mi sono arrabbiato molto con la Giunta che sostengo per la questione dell'asfalto della Piazza San Lorenzo, dell'illuminazione, ma ci sono 65 chilometri di strade a Trezzano sul Naviglio, che vuol dire che ci vogliono almeno 8 milioni di euro per poterla asfaltare e dove li prendiamo? Questa è la realtà. Trezzano ha bisogno di 8 milioni di euro per risolvere il problema delle strade e non ce la fa.

Presidente: La invito a concludere.

Consigliere Russo: Adesso il problema è che abbiamo individuate le criticità, ma ci sarà un amministratore domani o un'Amministrazione nazionale o un'Amministrazione regionale che dirà il territorio non è solo Trezzano, ma il territorio è tutta la Regione, tutta la Nazione, quindi tutto quello che si deve fare a Trezzano è quello che si deve fare nell'intera Regione ed è interesse di tutti e non può essere la più l'Ente comunale locale a caricarsi sulle spalle impegni di questa natura e di questa entità. È chiaro che possiamo individuare e questo fa il P.G.T.U., cioè individua le criticità della situazione viabilistica, dà un'indicazione per organizzarle e per affrontarle. Il problema è se ci sono le risorse. Lo vedremo e lo vedranno gli altri che verranno dal maggio o giugno del 2019.

Presidente: Grazie. Ci sono altri interventi? Consigliere Ghilardi. Prego

Consigliere Ghilardi: Grazie. Ho preso atto questa sera, dopo la chiarificazione dell'Architetto, che il P.G.T.U. è uno strumento di pianificazione urbanistica di breve periodo e quindi non può direttamente influenzare la normale pianificazione urbanistica e la programmazione delle opere pubbliche. Questo aspetto è un aspetto molto

importante e mi dice che non è uno strumento per fare ma uno strumento per pensare come deve essere fatto ed uno strumento che deve come ho in testa io la viabilità nel nostro Paese. Il fatto che sia stato affrontato a fine legislatura, dopo che si sono affrontati dei problemi o degli ambiti di riqualificazione all'interno del P.G.T. (Piano Generale del Territorio) mi fa pensare come si possa mettere qualche cosa sopra delle costruzioni degli edifici sopra uno scheletro che non sta insieme, tenendo conto che Trezzano è attraversato da est a ovest da quattro elementi che la tagliano a fette e con un unico passaggio, che è quello del Ponte Gobbo. Questa è l'essenza. Sono passati tanti anni e questa parte non è stata ancora risolta. Tutte le volte che si davano delle soluzioni, tipo delle strade come abbiamo visto adesso, che veniva da corso Europa e va direttamente in via Castoldi, via Salvini si infila dentro nella tangenziale di nuovo, si è ancora in difficoltà per doverlo mettere in evidenza. Sono trent'anni che ne stiamo parlando. Il fatto di metterlo dentro. Questo mi genera soprattutto disagio e significa semplicemente che questo strumento è uno strumento che non si è capaci di usare oppure è uno strumento che adesso per essere approvato significa semplicemente fare un qualche cosa che è già decaduto e che dovremmo già aggiornare adesso con il prossimo intervento.

Probabilmente, si è riusciti adesso a conoscere com'è lo strumento del P.G.T.U. quindi sappiamo come usarlo; probabilmente abbiamo capito che è uno strumento che ha la visibilità di tre anni e credo che ne abbiamo preso atto, ne sono passati sei da quando è stato visto l'ultima volta e va bene diciamo che stiamo imparando ad utilizzarlo, però è finito il giochino adesso ed è finito il tempo. Nella prossima parte non si riesce a vedere che cosa si intenderebbe fare per riuscire a proiettarsi verso la nuova amministrazione.

Il mio augurio è che già adesso ci siano i binari per poter andare avanti. Io non considero alternative tutte le situazioni una dall'altro, io la considero una continuità perché se il buon senso parte anche da qui, qualsiasi altro attore o anche lo stesso attore non deve avere difficoltà ad innestarsi ed a proseguire e a rendere Trezzano un paese dove il suo valore immobiliare aumenti, perché esattamente parte da una rete che è la della viabilità che è il suo valore aggiunto più importante.

Faccio un esempio banale. Perché, ad un certo punto, mi sono piaciuti molti alcuni interventi che riguardavano il traffico pubblico locale? Perché mi è piaciuto molto l'intervento anche della Ferrovia Nord che adesso incomincia ad essere visto come una specie di metropolitana, visto che c'è esattamente come tentativo messo un *car sharing* vicino e poi si dovrà cercare di far funzionare il cervello per trovare soluzioni per rendere più interconnesso. Noi dobbiamo far sì che tutto il traffico diventi fluido. Trezzano non è un paese fuori della città. Trezzano è un paese che è nella città metropolitana, ma deve anche godere del fatto di essere una città e non più un paese. Se noi ragioniamo in quest'ottica, possiamo anche pensare di sapere qual è la soluzione per portare un *car sharing* effettivo. Non dobbiamo spaventarci sul discorso dei costi. Il discorso dei costi e delle risorse è un falso problema, perché se sappiamo dove andare, sappiamo anche dove recuperare le risorse finanziarie. Ci sono esattamente disponibili su progetti ben definiti un sacco di altri eccessi finanziari e lo sappiamo e su questo dobbiamo lavorare. Il P.G.T.U., secondo me, è lo strumento ancora più importante prima di poter poi passare ad altre osservazioni. Se dobbiamo rivedere come deve essere

fatto il Piano generale del territorio dobbiamo posizionarlo su un piano del trasporto urbano veramente efficiente. Questo permette di muoversi in un'ottica giusta. Per quanto riguarda ad esempio il discorso dei parcheggi, lo sappiamo non esiste parcheggio senza che non si parli di strade, che non si parli di viabilità. Il fare una proposta di prendere una strada e decidere di renderla pedonale perché tutti quelli che sono qui devono andare di là e quelli che sono di là devono andare su, ma siamo matti, ma sono tutti birilli le persone che abitano il paese. Sono al servizio del paese o il paese servizio mio? Questi sono dei concetti importanti. È il paese che è a servizio dell'Amministrazione o l'Amministrazione al servizio del Paese? Siamo in un'ottica bulgara o in un'ottica libera? Questi sono aspetti importanti. Ritornando all'origine, io ritengo che questo punto non abbia risolto assolutamente nessuno dei problemi o dei miglioramenti rispetto a quanto è avvenuto trent'anni fa, anzi abbiamo peggiorato perché una volta la Vigevanese non aveva il *guardrail* che la tagliava in due parti e adesso noi abbiamo contribuito a tagliare il paese in modo tale che non si riesce a facilitare la comunicazione. Dobbiamo tagliare la Vigevanese e tagliarla e farla diventare municipale e tutti mi dicono dei costi per mantenerla. I costi non sono un problema. Il discorso della ferrovia non va visto come un elemento separatore ma un elemento che unisce.

(Ndt, intervento fuori microfono)

Consigliere Ghilardi: Sì, ma sei tu che non devi farla diventare autostrada con gli strumenti che ti sono messi a disposizione. Ci devi provare. Hai la Città Metropolitana, hai la Regione che ti possono venire vicini e non sono lontani se tu interloquisci e so che lo fai. L'ultimo pezzetto parliamo di viabilità, parliamo soprattutto anche di mezzi pubblici a disposizione come ho già detto. Facilitare i mezzi pubblici a disposizione significa utilizzare il breve periodo per lo strumento e cercare di trovare dei parcheggi molto più rapidi come accesso, tagliando quelle strade, per esempio la via Curiel Gramsci permette di far parcheggiare tutta la gente al parcheggio del Sidis che diventa esattamente un'alternativa molto più vicino di quello che si trova dietro, per quelli che abitano sulla via Leonardo da Vinci che non trovano parcheggi. Queste sono le situazioni che sono da vedere e non si sono viste sinceramente. Questo è il motivo per cui il mio voto non è per nulla d'accordo. Sarà sicuramente un voto contrario.

Presidente: Grazie mille. Altri interventi? Consigliere Crosti.

Consigliere Crosti: Volevo solo ribadire che avendo partecipato solo a questa ultimissima fase preferisco astenermi.

Presidente: Grazie mille. Ci sono altri interventi? Consiglieri Nappo.

Consigliere Nappo: Grazie. In conclusione volevo ringraziare tutti gli altri Consiglieri per i loro interventi perché sono stati, alcuni più di altri, uno spunto interessante. Noi del Gruppo PD "Trezzano con Fabio" riteniamo che questo che andiamo adesso ad

approvare è un buon Piano Generale del Traffico Urbano perché stabilisce in modo chiaro ambiti che possono dare opportunità per approfondimenti ed aree prioritarie di intervento, perché sancisce gli obiettivi che devono essere perseguiti, quindi miglioramento delle condizioni viabilistiche, miglioramento delle condizioni di sicurezza, riduzione inquinamento, acustico, atmosferico, favorire mobilità dolce, eccetera. Potrei andare avanti ancora, però visto che l'ora è tarda.

È uno strumento molto importante per la nostra città vista la condizione, perché Trezzano – lo sappiamo – soffre dei problemi del traffico, soffre del problema della sicurezza. Tra l'altro, i problemi alla viabilità potrebbero anche essere risolti efficacemente con un servizio di trasporto locale degno di questo nome, non come il trasporto dei treni. Ci troviamo a dover affrontare un trasporto pubblico dei treni che non è minimamente all'altezza ed addirittura notizia di ieri pare che Regione Lombardia si stia tirando indietro sul biglietto unico ATM e Trenord, che sarebbe veramente uno scandalo e un modo pessimo per affrontare questo tema.

Torniamo a noi. Non è vero che quello che andiamo a approvare adesso è uno strumento superato, magari alcune osservazioni effettivamente lo erano, perché è chiaro si riferiscono a un po' di anni fa, ma l'impianto del Piano è assolutamente valido sia per obiettivi e per priorità di interventi. Abbiamo già detto che arriviamo all'approvazione di questo documento senza stravolgere quello che è l'impianto del Commissario ma siamo assolutamente ben consapevoli che questo non vuole essere il Piano definitivo, anzi non deve esistere un piano definitivo, perché come abbiamo detto è una progettualità continua, visto che deve valere per due o tre anni e deve essere un piano a breve termine. È l'inizio e l'avvio di un discorso che deve essere portato avanti. Noi invitiamo l'Amministrazione di Trezzano e anche le future amministrazioni ad andare avanti su questo punto.

Ringraziamo il Sindaco, la Giunta che si sono impegnati per portare questo documento a compimento ed assolutamente il grande lavoro del Funzionario.

Facciamo anche già la dichiarazione di voto. Il nostro Gruppo consiliare di "Trezzano con Fabio" voterà a favore dell'approvazione del documento. Grazie.

Presidente: Grazie mille, Consigliere. A questo punto chiedo la dichiarazione di voto consigliere Gervasoni.

Consigliere Gervasoni: Faccio una brevissima replica e dichiarazione di voto. Brevissima replica partendo dal ricordare il fatto che il Commissario ha adottato il P.G.T.U. ma in realtà non l'ha scritto, l'ha scritto un consulente e credo che veramente sia mancata proprio quella fase democratica di discussione che ha portato dalla preparazione del documento alla sua adozione in cui forse si sarebbero potute migliorare tante cose. Solamente degli interventi proposti abbiamo già parlato, però personalmente trovo che la relazione, che è la parte fondamentale del documento di Piano, è piuttosto ridondante, noiosa, di difficile lettura e a volte confonde i piani di analisi con quelli di proposta delle soluzioni; credo che si poteva fare una cosa molto più snella e fruibile, quindi personalmente non mi piace molto com'è impostata, però credo – come già detto nell'intervento precedente – che gli obiettivi finali che con fatica si possono estrapolare

dal Piano siano assolutamente condivisibili e poi credo che sia veramente fondamentale, per una realtà come Trezzano, arrivare ad approvare un Piano che costituisca degli obiettivi e delle linee guida perché le risorse sono limitate e non possiamo sprecarla in interventi che non facciano parte di un Piano complessivo.

Faccio notare anche la delibera che abbiamo in votazione. Volevo sottolineare gli ultimi due punti che mi sembrano interessanti. Il punto 5: nella delibera in votazione andiamo a votare esplicitamente il fatto che è possibile avere degli interventi diversi da quelli previsti dal Piano, purché siano motivati e coerenti con le finalità previste dal Piano stesso.

Questo, secondo me, è un punto fondamentale. Torniamo al discorso delle iniziative, più o meno, comprensibili di modifiche della viabilità. Tutto sarà possibile farlo ma tenendo presente le finalità del Piano, quindi nel mio caso, io voglio risottolineare che quando istituamo un senso unico non deve essere fatto per consentire il parcheggio o per aumentare la velocità del traffico, ma per consentire una mobilità dolce. Se io prevedo i sensi unici, ma poi per raggiungere una scuola in bicicletta devo fare un giro di due chilometri, evidentemente non soddisfacendo le premesse del piano.

Il punto 6, in cui noi diamo alla Giunta, il compito di aggiornare il P.G.T.U. che ritorna ad essere uno strumento di breve periodo e la Giunta è tenuta ad aggiornarlo, ma è tenuta ad aggiornarlo in modo da mitigare gli effetti negativi sul traffico e tutelare le utenze deboli (pedoni e ciclisti). Questo concetto viene ulteriormente ribadito nell'ultimo punto della delibera. Per questo motivo la mia, il mio voto sarà a favore.

Presidente: Grazie mille. Credo che tutti i gruppi consiliari abbiano espresso la propria dichiarazione di voto. Vi ringrazio per la discussione ampia, approfondita, anche se le osservazioni erano tante. Ringrazio l'Architetto Lazzaro per la sua assistenza. Vado a leggere il deliberato.

Il Consiglio Comunale delibera di dare atto che le premesse, le considerazioni, le decisioni sopra riportate sono parte integrante del presente deliberato; di approvare l'allegato documento redatto dall'Ufficio Tecnico comunale avente ad oggetto il Piano Generale del Traffico Urbano, deduzioni ed osservazioni, nel quale sono state tecnicamente dedotte tutte le osservazioni del Piano e recepiti i rilievi emersi nel corso della Commissione Territorio; di approvare definitivamente il Piano Generale del Traffico Urbano, così come previsto dalla direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici costituito dalla documentazione modificata e/o integrata dal Centro Studi PIM, allegato alla presente deliberazione; di dare atto che il presente P.G.T.U. ha validità biennale per gli interventi di breve periodo ed indirizzo per quelli di medio e lungo periodo; i contenuti propositivi di lungo periodo dovranno essere considerati, ove prevedano la loro realizzazione, adeguamento dei vigenti strumenti urbanistici ovvero di armonizzazione degli stessi; di dare atto che l'attuazione del presente Piano dovrà avvenire in conformità con le disposizioni stabilite previste dal Decreto Ministeriale Lavori Pubblici del 12 aprile 1995, mediante interventi particolareggiati o esecutivi compatibilmente con gli stanziamenti previsti dal bilancio comunale con le priorità individuate dalla Giunta Comunale; di dare atto che non costituiscono variante al P.G.T.U. gli interventi puntuali, diversi da quelli previsti se attuati mediante ordinanze

sulla disciplina del traffico, purché motivate e coerenti con le finalità del Piano stesso; di demandare – il punto che diceva il consigliere Gervasoni – alla Giunta Comunale il compito di aggiornare il P.G.T.U., per renderlo coerente con le attuali necessità indotte dalle funzioni che si inseriranno nel tessuto urbano, che potranno incidere sull'accessibilità alla mobilità al fine di mitigarne gli effetti negativi sul traffico e tutelare le utenze deboli; di dare atto che il presente P.G.T.U. è integrativo, quale Piano complementare, alla variante n. 1 del vigente P.G.T. approvata dal Consiglio Comunale con delibera 44/2017.

Favorevoli: Sessa, Russo, Boccia, Femia, Nappo, Partegiani, Arminio, il Sindaco, io, Gervasoni.

Contrari: Ghirardi.

Astenuti: Crosti e Russomanno.

Il Consiglio approva.

Il Consiglio delibera di attribuire al presente atto immediata eseguibilità.

Favorevoli: Sessa, Russo, Boccia, Femia, Nappo, Partegiani, Arminio, il Sindaco, io, Gervasoni.

Contrari: Ghilardi.

Astenuti: Russomanno e Crosti.

Il Consiglio delibera.

Vi ringrazio. Auguro a tutti i presenti buon Natale e buone feste. Grazie, per l'assistenza, al nostro Segretario, al Funzionario e all'assistenza tecnica e se c'è ancora qualcuno sveglia a seguirci, ma sarà già addormentato, buon Natale a tutti quanti.



COMUNE DI TREZZANO SUL NAVIGLIO

PROVINCIA DI MILANO

Via IV Novembre, 20090

Proposta N. 2018 / 3162
AREA SVILUPPO TERRITORIO

OGGETTO: PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (P.G.T.U.) - ESAME
OSSERVAZIONI E APPROVAZIONE DEFINITIVA

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITA' TECNICA

Per i fini previsti dall'art. 49 del D. Lgs 18.08.2000 n° 267, si esprime sulla proposta di deliberazione in oggetto parere *FAVOREVOLE* in merito alla regolarità tecnica.

Lì, 06/12/2018

IL FUNZIONARIO
LAZZARO GIORGIO

(Sottoscritto digitalmente ai sensi
dell'art. 21 D.L.gs n 82/2005 e s.m.i.)



COMUNE DI TREZZANO SUL NAVIGLIO

PROVINCIA DI MILANO

Via IV Novembre, 20090

Attestazione di Pubblicazione

Deliberazione di Consiglio Comunale N. 71 del 18/12/2018

Area AREA SVILUPPO TERRITORIO

**Oggetto: PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (P.G.T.U.) - ESAME
OSSERVAZIONI E APPROVAZIONE DEFINITIVA.**

Il presente atto è stato pubblicato all'Albo Pretorio on line per 15gg. consecutivi, dal 08/01/2019 al 23/01/2019

Comune di Trezzano Sul Naviglio li, 24/01/2019

Il Messo Comunale
(MEAZZINI UMBERTO)
(Sottoscritto digitalmente
ai sensi dell'art. 21 D.L.gs. n. 82/2005 e s.m.i.)