



PIANO URBANO DEL TRAFFICO

RAPPORTO PRELIMINARE

VERSIONE	DATA
1.0	Giugno 2025

Versione	Data	Autore
1.0	26.06.2025	S. Ornaghi – A. Tolio

TIMBRO



Comune di Villasanta
Provincia di Monza e Brianza

PIANO URBANO DEL TRAFFICO

Rapporto preliminare

Sindaco
Lorenzo Galli

Vicesindaco e Assessore
Carlo Alberto Sormani

Settore Polizia Locale
Commissario Capo Maurizio Carpanelli

Servizio urbanistica edilizia privata
Arch. Davide Teruzzi

GRUPPO DI LAVORO
ing. Andrea Debernardi (*responsabile del progetto*)
dott.ssa pt Silvia Ornaghi
ing. Francesca Traina Melega
ing. Alessandro Tolio

La proprietà intellettuale di questo documento è riservata a META srl. Esso non può pertanto essere comunicato a terzi, riprodotto od utilizzato per alcun scopo eccetto quello per il quale è stato realizzato e fornito senza l'autorizzazione scritta dell'ing. Andrea Debernardi, amministratore unico della società, che ne tutelerà i diritti a norma di legge. Le valutazioni, le proposte e le indicazioni contenute nel documento non impegnano in alcun modo il committente e restano di totale responsabilità del consulente che se ne assume la piena titolarità.

Rev.	Data	Autore:	n.pag.	n.tav.	n.all.	indirizzo file
1.0	26.06.2025	S. Ornaghi, A. Tolio	26	1	-	RapportoPREL_v10.pdf
META srl via G. Agnesi, 3 20900 MONZA www.metaplanning.it		DIRETTORI TECNICI ing. Andrea Debernardi ing. Gabriele Filippini arch. Federico Jappelli	Comune di Villasanta (MB) PIANO URBANO DEL TRAFFICO <i>Rapporto preliminare</i>			

INDICE

Sezione 0 – INTRODUZIONE.....	1
0.1 Scopo e contenuti del documento.....	3
0.2 Quadro normativo	4
0.3 Quadro metodologico.....	7
0.4 Struttura del documento.....	12
Sezione I – TEMI DEL PIANO	13
1.1 Problemi e temi del piano.....	15
1.2 La Santa.....	17
1.3 San Fiorano	19
1.4 Sant’Alessandro.....	21
1.5 La mobilità ciclopedonale.....	22

Sezione 0 – INTRODUZIONE

0.1	Scopo e contenuti del documento.....	3
0.2	Quadro normativo	4
0.3	Quadro metodologico.....	7
0.4	Struttura del documento.....	12

0.1 Scopo e contenuti del documento

0.1.1 Estremi dell'incarico

La presente relazione tecnica contiene i risultati dell'incarico di consulenza affidato dall'Amministrazione Comunale di Villasanta¹, avente per oggetto la redazione del Piano Urbano del Traffico, ovvero dello strumento di programmazione settoriale finalizzato all'analisi delle principali criticità del sistema viabilistico locale ed alla definizione di un insieme di interventi capace di ovviare a tali criticità.

L'incarico è sviluppato, come meglio specificato in seguito, in stretta integrazione con gli indirizzi politici che verranno espressi dalla Giunta municipale, nonché con gli orientamenti tecnici evidenziati dal Comando di Polizia Locale e dagli Uffici Tecnici.

La definizione degli orientamenti generali del piano deriverà anche da eventuali fasi di consultazione pubblica definiti nel corso del lavoro.

Data la valenza ambientale dei suoi contenuti, il PGTU dovrà essere sottoposto ad una Valutazione Ambientale Strategica (VAS), sviluppata secondo gli indirizzi emanati dalla Regione Lombardia al fine di supportare il processo.

0.1.2 Oggetto del piano

Il piano verrà redatto in piena coerenza con le norme vigenti a livello nazionale e regionale in tema di redazione dei Piani Urbani del Traffico (cfr.cap.0.2 – Quadro normativo).

In ragione delle sue peculiarità e di alcune criticità strutturali nel traffico urbano, il Comune di Villasanta intende dotarsi di uno strumento settoriale di programmazione del sistema viario, che risulti idoneo sia a governare la circolazione e la sosta dei veicoli motorizzati, sia a garantire la fruibilità e la sicurezza della rete ciclopedonale a livello urbano soprattutto nel periodo di alta stagionalità e fruizione del vicino Parco di Monza.

Più in generale, la redazione del piano del traffico si iscrive in un contesto programmatico articolato, di livello regionale (Piano Territoriale Regionale - PTR, Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti – PRTM) e provinciale (Piano Territoriale di Coordinamento – PTC), che definiscono la cornice strategica per il governo della rete infrastrutturale e dei servizi di trasporto a livello sovralocale.

I rapporti con questo quadro programmatico sono oggetto della verifica di coerenza "esterna" operata in modo integrato dalla VAS, unitamente all'analisi della coerenza "interna", riferita all'insieme degli strumenti programmatici generali e settoriali vigenti a livello comunale.

La rilevanza e la cogenza normativa del piano sono comunque ratificate dalla sua adozione da parte del Consiglio Comunale, secondo l'iter specificato nel capitolo seguente. L'attuazione degli interventi programmati, articolati per fasi successive, trova concreto supporto a livello di bilancio di previsione dei settori coinvolti.

¹ Affidamento incarico per la redazione del Piano Urbano del Traffico. Determinazione n. 243 del 27.05.2025.

0.2 Quadro normativo

0.2.1 Generalità

L'attuale definizione normativa della pianificazione dei trasporti a scala comunale risale alla circolare del Ministero dei Lavori Pubblici 8 agosto 1986, n.2575 «Disciplina della circolazione stradale nelle zone urbane ad elevata congestione del traffico veicolare. Piani urbani del traffico», che introduce l'omonimo strumento di programmazione. I contenuti di tale circolare sono poi stati ripresi ed ampliati nell'**art.36 del Nuovo Codice della Strada** (*Decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285*)² e dalle susseguenti **Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico**, emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici nel 1995³.

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

In tempi più recenti, l'attenzione del legislatore si è focalizzata soprattutto sull'evoluzione della fattispecie, meno ben definita, del Piano dei Trasporti.

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

0.2.2 Livelli di programmazione

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

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

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



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

Elaborazione META

0.2.3 Obiettivi ed indicatori fondamentali

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

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

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

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

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

² G.U. n.67 del 22 marzo 1994 (testo aggiornato).

³ G.U. n.146 del 24 giugno 1995.

0.2.4 Strategie generali di intervento

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

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

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

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

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

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

0.2.5 Articolazione e contenuti progettuali

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

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

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

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

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

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

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

Elaborazione META

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

0.2.6 Valutazione del piano

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

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

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

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

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

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

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

0.2.7 Approvazione del piano

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

Le Direttive ministeriali specificano che il **PGTU costituisce atto di programmazione** soggetto ad approvazione secondo le procedure indicate dalla L.8 giugno 1990, n.142⁴. Esso pertanto deve essere in primo luogo adottato dalla **Giunta municipale**, e depositato per trenta giorni in visione del pubblico, con possibilità, nei successivi trenta giorni, di presentare osservazioni da parte di ogni soggetto interessato alla sua attuazione. Successivamente, il **Consiglio comunale** delibera sulla bozza di piano pubblicata e sulle eventuali osservazioni presentate, con possibilità di rinviare il piano in sede tecnica per le necessarie modifiche, procedendo infine alla sua adozione definitiva⁵.

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

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

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

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

0.2.8 Attuazione e monitoraggio

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

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

⁴ E successivamente riprese dal D.Lgs.18 agosto 2000, n.267 (*Testo unico delle leggi sull'ordinamento delle autonomie locali*).

⁵ Nel caso del piano del traffico, il termine "adozione definitiva" è stato preferito a quello più consueto di "approvazione" dello strumento programmatico.

0.3 Quadro metodologico

0.3.1 Generalità

Il quadro normativo appena illustrato contiene alcune innovazioni indubbe rispetto alla tradizione più consolidata dell'ingegneria del traffico a livello nazionale. Di fatto, le Direttive ministeriali del 1995 rappresentano il primo documento ufficiale italiano che contenga riferimenti alla necessità di un assetto viabilistico attento alle esigenze di tutti gli utenti della strada, ivi compresi i soggetti più deboli, quali ad esempio i bambini e gli anziani.

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

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

L'immagine emergente del Piano Urbano del Traffico risulta così in alcune parti ambigua, potendo ricollegarsi sia ad alcune significative esperienze condotte in altri paesi (il pensiero va soprattutto alla filosofia dei *precincts* sviluppata nel Regno Unito tra gli anni Quaranta e gli anni Sessanta⁶), sia a più tradizionali approcci di ingegneria del traffico, caratterizzati da una forte tendenza alla settorialità.

Appare quindi opportuno precisare con maggiore attenzione le coordinate secondo cui, in questo piano del traffico, verranno sviluppati i contenuti delle direttive fin qui esaminate⁷.

0.3.2 Traffico veicolare e spazi pubblici urbani

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tale approccio, anche se può sembrare più complesso di quello tradizionale, in realtà consente - esplicitando e proponendosi di gestire sin dall'inizio conflitti comunque inevitabili - di pervenire a risultati decisamente migliori, sia sotto il profilo tecnico-operativo che sotto quello dell'accettabilità sociale⁸.

⁶ A questo proposito, cfr. Buchanan C. (eds.) (1963); *Traffic in Towns: a Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas*; HMSO, London.

⁷ Per un esame complessivo delle metodologie di redazione dei piani urbani del traffico, cfr. ad esempio: A. De Bernardi, D. Rossi; (2012); "Il Piano Urbano del Traffico"; in Italia V. (a cura di); *Guida pratica dell'urbanistica*; ed. il Sole 24 ore, Milano; pp. 223-239.

⁸ Per un approfondimento relativo alle tecniche di partecipazione e di ingegneria del traffico, sviluppate allo scopo di garantire condizioni di fruizione equilibrata degli spazi pubblici urbani, cfr. in particolare: Baruzzi V., Drufo A., Sgubbi G. (a cura di) (2004) *La città senza incidenti: strategie e tecniche per progettare mobilità sicura*; La Mandragora, Imola; Maternini G., Foini S. (a cura di) (2010) *Tecniche di moderazione del traffico: linee guida per l'applicazione in Italia*; EGAF, Forlì;

Jappelli F. (2012) *Street Design: progetto di strade e disegno dello spazio pubblico*; Maggioli, Rimini. Relativamente alla protezione della mobilità ciclopedonale in ambiente extraurbano si può invece vedere: Toccolini A., Fumagalli N., Senes G. (2004) *Progettare i percorsi verdi: manuale per la realizzazione di greenways*; Maggioli, Rimini.

0.3.3 Logica di sviluppo del piano

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

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

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

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

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

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

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

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

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

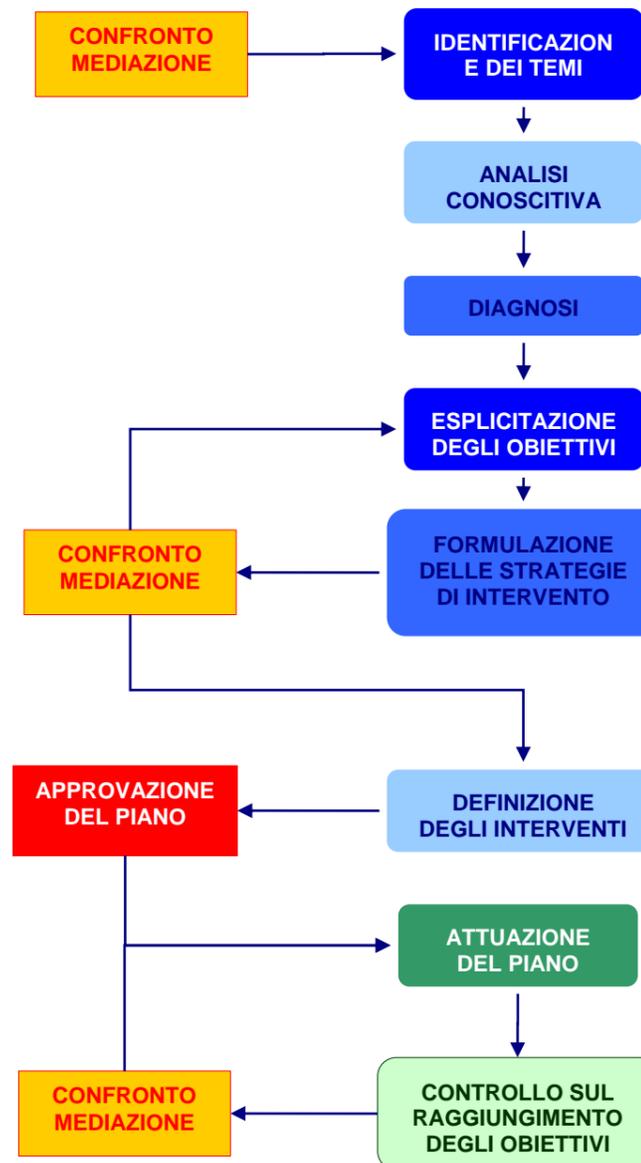


Fig. 0.3.i – Logica di sviluppo del piano

Elaborazione META

0.3.4 Gli strumenti della pianificazione dei trasporti

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

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

Un tale modo di procedere richiede, in particolare:

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

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

0.3.5 Definizione degli interventi

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

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

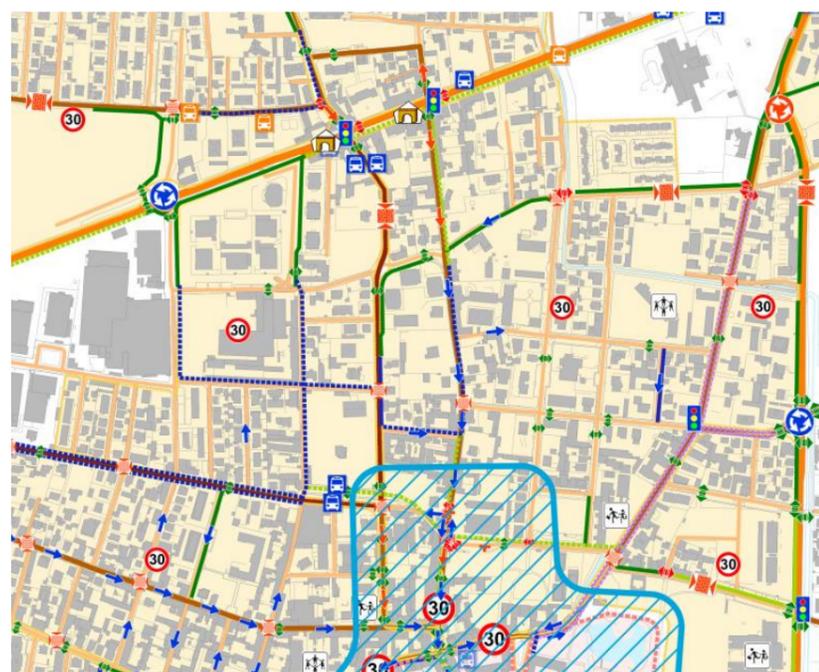


Fig. 0.3.ii – Esempio di tavola di piano

Elaborazione META

Questo modo di intendere lo sviluppo del presente piano del traffico tende a differire in più punti dallo *status* tradizionale della pianificazione dei trasporti. Esso infatti assume che la formulazione del problema e la valutazione degli interventi non possano essere considerate come attività esclusivamente tecniche, definibili senza tener conto degli obiettivi e più in generale delle aspettative locali. Il carattere e l'importanza dell'*expertise* tecnico e delle procedure «razionali» di pianificazione va ricercato invece principalmente nella trattazione dei **vincoli** e delle **risorse** che comunque si pongono al di là di tali aspettative, come del resto riconosciuto ormai anche da influenti riflessioni⁹. Il processo di piano tende in questo senso a configurarsi come un **dialogo fra consulenti e soggetti locali**, nel quale le tecniche della pianificazione, della progettazione e della gestione dei sistemi di trasporto si configurano come strumenti a disposizione per il raggiungimento degli obiettivi.

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

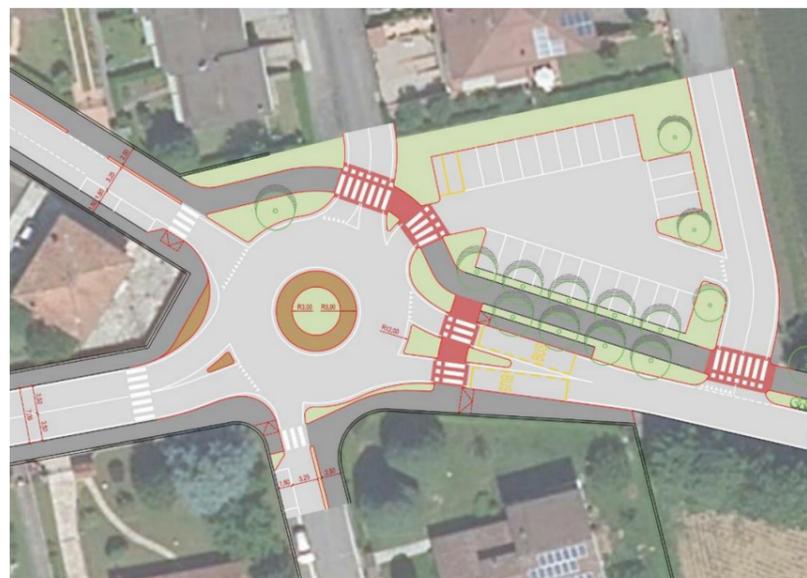


Fig. 0.3.iii – Esempio di schema progettuale

Elaborazione META

0.3.6 Il ruolo della VAS

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

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

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

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

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

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

Dal punto di vista procedurale, le fasi necessarie allo sviluppo della valutazione sono le seguenti:

- 1) avviso di avvio del procedimento (e, nel caso di assoggettabilità, redazione del documento preliminare);
- 2) individuazione dei soggetti interessati e definizione delle modalità di informazione e comunicazione;
- 3) elaborazione e redazione del documento preliminare (scoping);
- 4) elaborazione e redazione del rapporto ambientale e relativa Sintesi non Tecnica;
- 5) consultazione autorità competente in materia ambientale;
- 6) adozione del Rapporto Ambientale e SNT contestuale all'adozione del Piano;
- 7) deposito, pubblicazione e raccolta osservazioni;
- 8) formulazione del parere ambientale motivato finale ed approvazione finale;
- 9) gestione e monitoraggio.

⁹ Vedi ad esempio: M.D.Meyer, E.J.Miller; *Urban Transportation Planning: A Decision-Oriented Approach*; McGraw-Hill, New York, 1984; E.Cascetta; *Metodi quantitativi per la pianificazione dei sistemi di trasporti*; CEDAM, Padova, 1990.

0.3.7 Struttura generale del processo di piano

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

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

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

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

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

- 1) una prima fase di avvio, che trova espressione nell'**identificazione dei temi** e nella definizione delle metodologie di analisi e valutazione ambientale (**documento di scoping**),
- 2) una seconda fase di **analisi** e sviluppo delle **strategie di intervento**, che trova rispondenza nella prima **bozza di Rapporto Ambientale e Sintesi non Tecnica**, essendo soggetta ad una nuova tornata di verifiche da parte dell'Amministrazione e della cittadinanza (eventualmente supportate da ulteriori conferenze di valutazione);
- 3) una terza fase di **identificazione degli interventi di piano**, che conduce alla versione finale del **Rapporto Ambientale e Sintesi non Tecnica**, oggetto della **consultazione dell'Autorità competente in materia ambientale**
- 4) una quarta fase, di adozione, pubblicazione, raccolta delle osservazioni e approvazione finale del piano, da condursi a seguito del **parere motivato** espresso sulla VAS.
- 5) un'ultima fase, di **attuazione e monitoraggio del piano**.

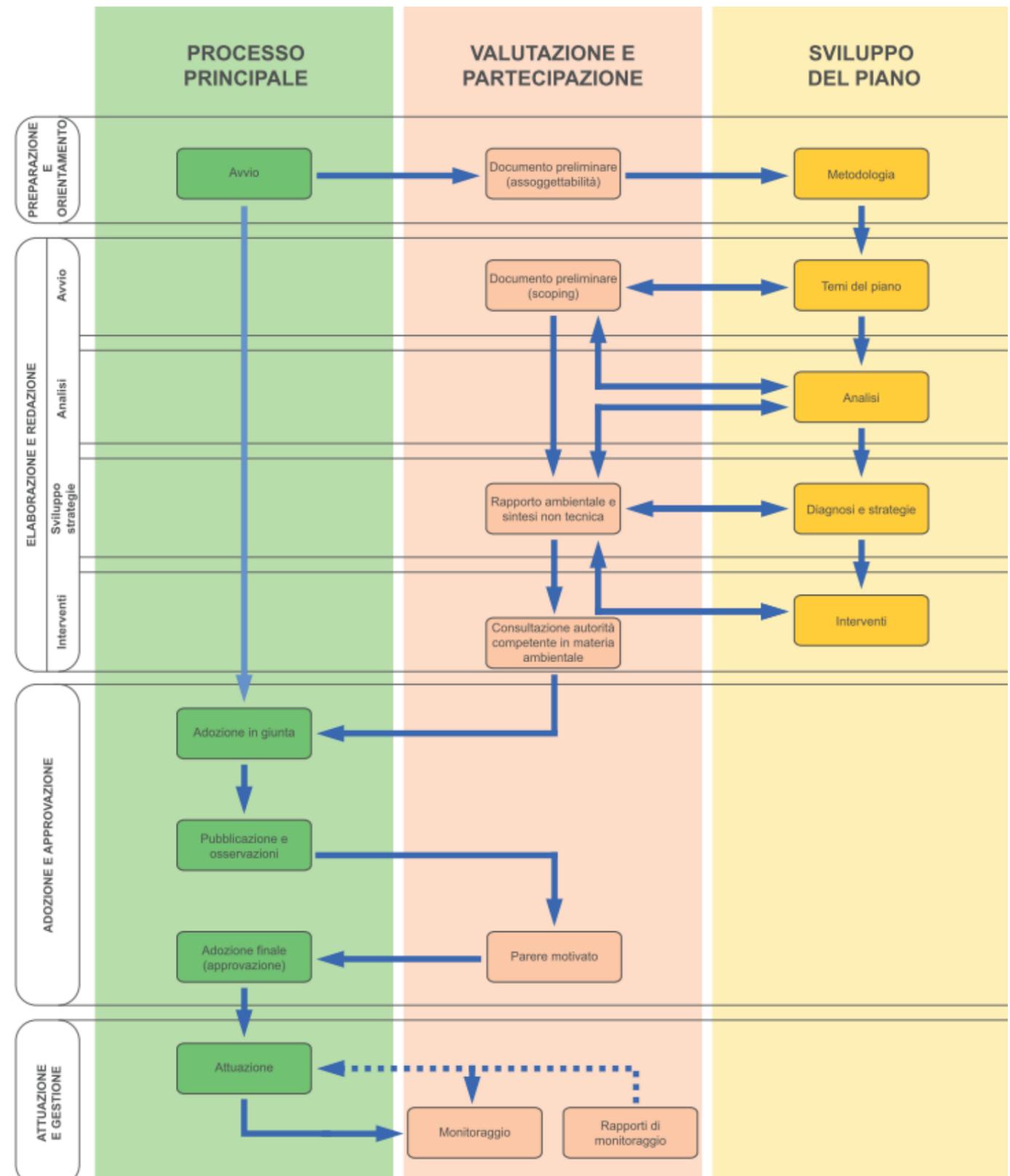


Fig. 0.3.iv – Struttura generale del processo di piano
Elaborazione META

0.3.8 Procedure di adozione

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

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

- 1) la bozza di piano, comprensiva della valutazione ambientale viene inviata alla Giunta comunale,
- 2) la bozza di piano viene adottata dalla **Giunta Comunale**;
- 3) il piano così adottato viene **pubblicato** per 30 giorni, allo scopo di raccogliere, entro un termine di ulteriori 30 giorni, eventuali **osservazioni** dei cittadini;
- 4) la **Giunta Comunale** esamina le osservazioni provvedendo se del caso a definire le corrispondenti **controdeduzioni**;
- 5) il **piano controdedotto** viene sottoposto all'esame dell'**autorità competente**, che emana il proprio **parere motivato**
- 6) l'intera documentazione può finalmente essere trasmessa al **Consiglio Comunale** per l'**adozione finale** del piano¹⁰.



Fig. 0.3.v. – Procedura di approvazione del piano
Elaborazione META

0.3.9 Strumenti di monitoraggio

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

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

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

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

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

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

¹⁰ Si ricorda che le Direttive ministeriali hanno preferito il termine di "adozione finale" in luogo di quello, più consueto, di "approvazione" del piano.

0.4 Struttura del documento

0.4.1 Contenuti del piano del traffico

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

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

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

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

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

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

0.4.2 Contenuti della VAS

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

Tali relazioni includono essenzialmente:

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

0.4.3 Consegna dei documenti

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

La fase di avvio del piano viene documentata da un **rapporto preliminare**, che include la sez.0 (metodologia di piano) e la sez.I (identificazione dei temi – che potranno essere integrati in maniera più estesa a seguito di eventuali nuovi argomenti che potranno emergere nel proseguo del lavoro, nonché il documento di scoping, da discutere nella prima conferenza di valutazione.

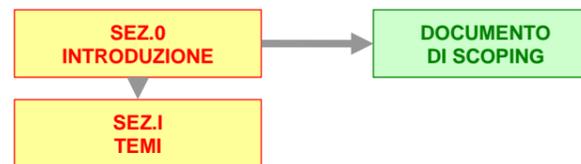


Fig. 0.4.i – Componenti del rapporto preliminare

Elaborazione META

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

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



Fig. 0.4.ii – Componenti del rapporto intermedio

Elaborazione META

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



Fig. 0.4.iii – Componenti del rapporto finale

Elaborazione META

Sezione I – TEMI DEL PIANO

1.1	Problemi e temi del piano	15
1.2	La Santa	17
1.3	San Fiorano	19
1.4	Sant’Alessandro.....	21
1.5	La mobilità ciclopedonale	22

1.1 Problemi e temi del piano

1.1.1 Le ragioni del piano

L'Amministrazione di Villasanta ha ravvisato la necessità di redigere il proprio Piano Urbano del Traffico (PUT), sulla base di:

- un insieme di **elementi critici**, relativi all'organizzazione attuale del sistema di trasporto locale, ed anche alla sua evoluzione attesa nel prossimo futuro;

ma anche

- un certo numero di **occasioni**, atte a migliorare la funzionalità del medesimo sistema, e/o a mitigarne gli effetti negativi sul contesto urbano ed ambientale.

Per rispondere correttamente alle esigenze così espresse, è necessario che esse si trasformino in una formulazione sufficientemente precisa (e dunque tecnicamente trattabile) delle **problematiche che dovranno essere affrontate dal piano**.

Questa formulazione può essere ottenuta individuando alcuni «**temi**» fondamentali, che orientino sia la costruzione del **quadro conoscitivo**, sia la successiva fase di definizione degli **obiettivi**, delle **strategie** e degli **interventi** del piano.

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

Villasanta per la mobilità e la sicurezza

“Muoversi sul territorio, in modo sicuro, è un aspetto fondamentale per la vita del cittadino. Infatti, una mobilità efficiente facilita l'accesso ai servizi, riduce l'inquinamento e migliora la qualità della vita, rendendo gli spostamenti più rapidi. Al contempo, la sicurezza è fondamentale per garantire la tranquillità ai villasantesi, prevenendo criminalità e incidenti e promuovendo un ambiente sereno e attrattivo per vivere e lavorare.”

Fonte: LINEE PROGRAMMATICHE PER AZIONI E PROGETTI 2024-2029

1.1.2 Il processo di consultazione

La concreta identificazione dei temi che debbono essere affrontati dal piano, ha preso avvio dall'incontro effettuato con i tecnici comunali e le parti politiche nel mese di giugno 2025. Il risultato di tale incontro ha dato luogo alla presente stesura della **sezione I**, che assume la funzione di guida del successivo processo di consultazione, eventualmente esteso a strati più ampi della cittadinanza secondo gli indirizzi dell'Ente Committente.

Si evidenzia che questa sezione potrà essere integrato in maniera più estesa a seguito di eventuali nuovi temi che potranno emergere nel proseguo del lavoro.

1.1.3 Identificazione dei temi

Le problematiche emergenti dalle consultazioni con l'Amministrazione, considerate nel loro insieme, formano una **“nuvola” di elementi** collegati tra loro a formare una situazione problematica per certi aspetti ancora indefinita.

Da un lato, infatti, le segnalazioni di criticità in atto - od anche solo potenziali - rappresentano **punti di riferimento** importanti per orientare il successivo sviluppo del piano, a partire dalla stessa organizzazione delle indagini, che potrà essere rivolta anche a verificare e quantificare i fenomeni di volta in volta indicati.

D'altro canto, i suggerimenti e/o le richieste di intervento sono spesso il frutto di **criticità parziali**, che devono integrarsi in un **quadro d'insieme** attento anche ai vincoli finanziari e normativi, nonché alla necessaria ponderazione di esigenze differenti, e talora incompatibili tra loro.

Sotto questo profilo, identificare i temi del piano significa innanzi tutto **circoscrivere alcune situazioni complesse**, formate da un certo numero di criticità connesse tra loro, la cui soluzione richiede la definizione di misure integrate e coerenti.

Muovendo in prima approssimazione dalle indicazioni provenienti dai soggetti consultati all'interno dell'Amministrazione Comunale, è stato possibile identificare le 4 macroaree che seguono:

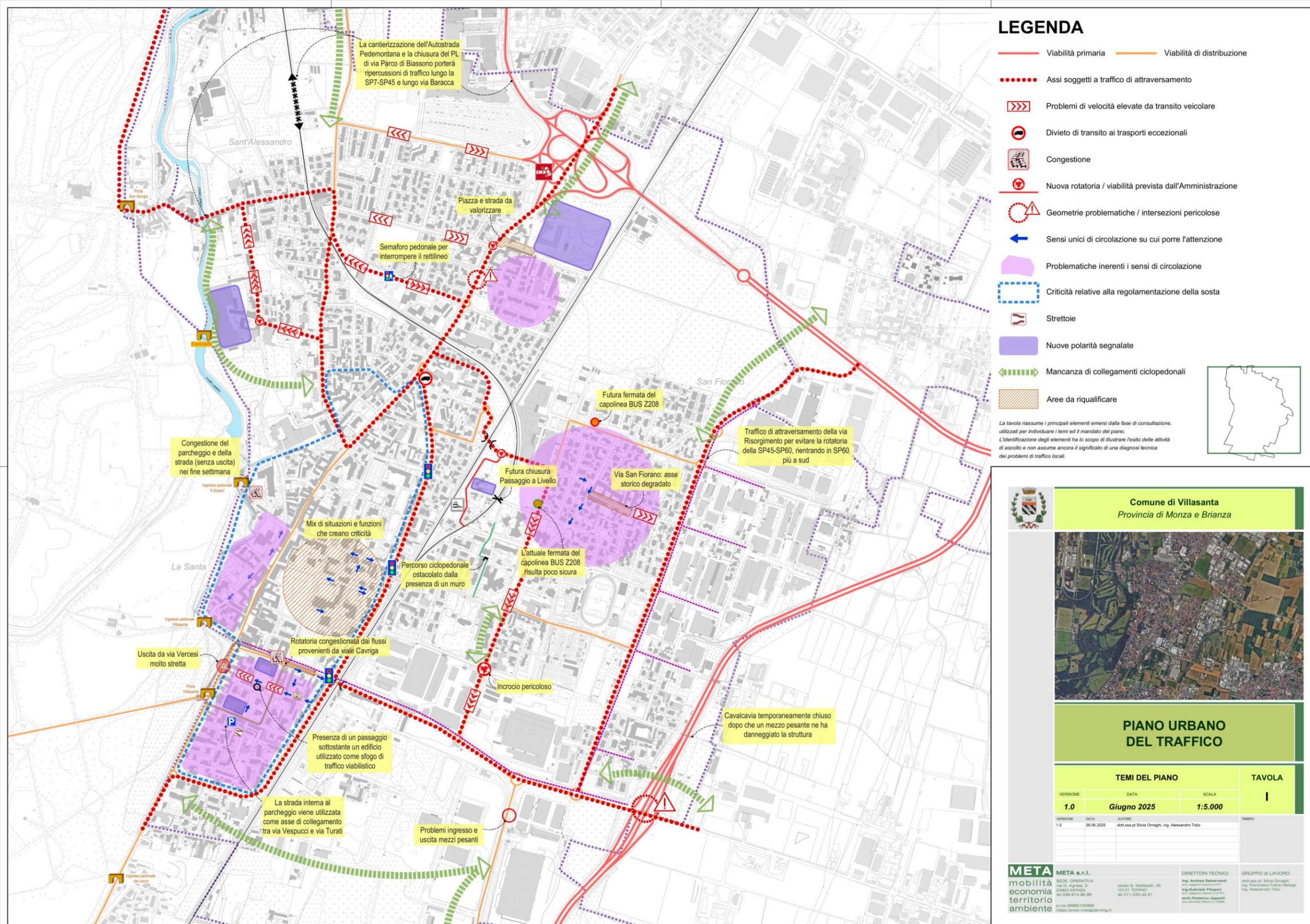
- A) La Santa;
- B) San Fiorano;
- C) Sant'Alessandro;
- D) La mobilità ciclopedonale.

A ciascuna di queste frazioni è dedicato uno dei prossimi paragrafi della sezione, in cui, prendendo spunto dalle segnalazioni e dalle richieste di intervento a vario titolo pervenute, si focalizzerà il **mandato esattamente attribuito al piano** in termini di **verifica delle problematiche segnalate, identificazione delle loro cause, e sviluppo di possibili soluzioni** corrispondenti ad assetti alternativi del sistema di trasporto locale.

Diverse tematiche risultano trasversali e quindi ricorrenti in più macroaree come ad esempio il problema del traffico di attraversamento, la riorganizzazione dei sensi di marcia o gli spazi da riqualificare.

Una sintesi delle problematiche emergenti dai diversi processi di consultazione sviluppati a supporto del Piano è invece illustrata dalle **tavole dei temi**, riportate nelle pagine seguenti ed in allegato al rapporto.

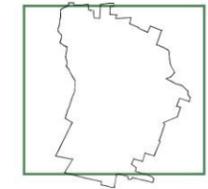
Nell'esame dei temi, come precedentemente accennato, si tenga comunque presente che passare in rassegna le segnalazioni ed i suggerimenti emersi dalla fase di consultazione non significa ancora che essi siano fatti propri dal piano. Ciò potrà accadere, infatti, soltanto a seguito delle verifiche previste dopo la fase di analisi.



LEGENDA

- Viabilità primaria
- Viabilità di distribuzione
- ⋯ Assi soggetti a traffico di attraversamento
- >>> Problemi di velocità elevate da transito veicolare
- ⊘ Divieto di transito ai trasporti eccezionali
- ⊘ Congestione
- ⊘ Nuova rotondella / viabilità prevista dall'Amministrazione
- ⚠ Geometrie problematiche / intersezioni pericolose
- ← Sensi unici di circolazione su cui porre l'attenzione
- Problematiche inerenti i sensi di circolazione
- Criticità relative alla regolamentazione della sosta
- Strette
- Nuove polarità segnalate
- Mancanza di collegamenti ciclopedonali
- Aree da riqualificare

La tavola riassume i principali elementi emersi dalla fase di consultazione, utilizzati per individuare i temi ed il mandato del piano. L'identificazione degli elementi ha lo scopo di illustrare l'esito delle attività di ascolto e non assume ancora il significato di una diagnosi tecnica dei problemi di traffico locali.



Comune di Villasanta
Provincia di Monza e Brianza

PIANO URBANO DEL TRAFFICO

TEMI DEL PIANO			TAVOLA
VERSIONE	DATA	SCALA	
1.0	Giugno 2025	1:5.000	I

VERSIONE	DATA	AUTORE	TRABO
1.0	26.06.2025	dott.ssa pt Silvia Omaghi, Ing. Alessandro Tolo	

META META s.r.l.
mobilità
economia
territorio
ambiente

SEDE OPERATIVA
via G. Agnesi, 3
20090 MICHIZIA
tel 039-914.96.99

corso G. Matteotti, 35
10121 TORINO
tel 011-020.42.51

DIRETTORI TECNICI
Ing. Andrea Debernardi
Ing. Gabriele Filippini
arch. Federico Jappelli

GRUPPO DI LAVORO
dott.ssa pt. Silvia Omaghi
Ing. Franca Trina Marega
Ing. Alessandro Tolo

1.2 La Santa

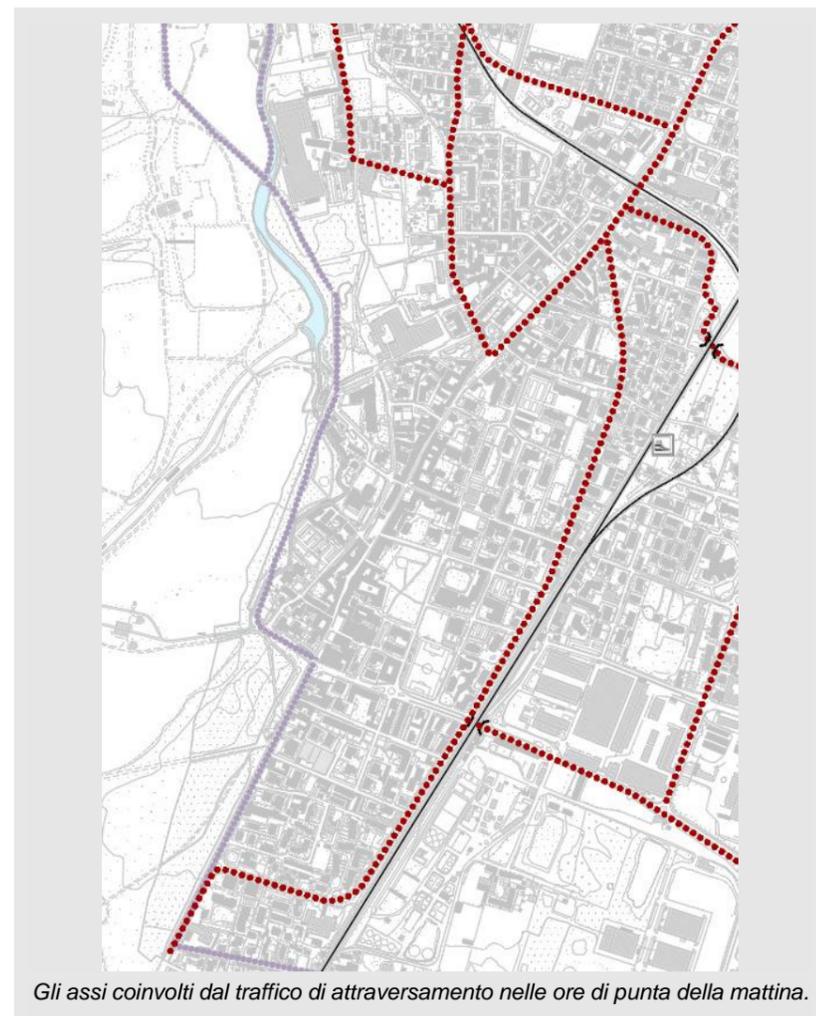
La frazione capoluogo rappresenta il nucleo storico urbano che occupa la parte sud-occidentale del territorio comunale, ed è racchiuso tra il muro di cinta del Parco di Monza ad ovest e la linea ferroviaria Milano-Monza-Lecco.

1.2.1 Il traffico di attraversamento

La frazione è attraversata da assi stradali che tagliano la zona prevalentemente da nord a sud: è il caso della direttrice di via Farina / via Edison / via Volta; e a sud l'asse est-ovest di via Sanzio / SP217.

Si verificano altre situazioni di itinerari impropri di attraversamento dal centro generati da viale Cavriga (asse storico di penetrazione nel Parco di Monza), che, soprattutto nelle ore di punta della mattina, generano congestione alla rotatoria di via Matteotti / via Monte Grappa. Si tratta nello specifico di due percorsi in uscita dal Parco che interessano le seguenti vie:

- Cavriga – Farina – Matteotti (a nord);
- Cavriga – Vespucci – Monte Grappa – Matteotti (a sud).



Gli assi coinvolti dal traffico di attraversamento nelle ore di punta della mattina.

1.2.2 Riorganizzazione dei sensi di marcia

Nella zona a sud del centro della Santa, si insedieranno alcuni nuovi poli attrattori:

- nell'ex oratorio femminile di via Matteotti, si localizzerà, una scuola, il cui accesso principale avverrà a sud, da via Vercesi;
- mentre, più a sud, l'ex fabbrica Colombo Agostino di via Vespucci sarà destinata a funzioni residenziali.
- Più a nord, verso la frazione di Sant'Alessandro, l'ex fabbrica Rossi Simeone verrà trasformata in residenziale. Nello specifico, si tratta di 3 distinte aree di rigenerazione previste dallo strumento urbanistico comunale. La prima fiancheggia via Montello, la seconda prossima alla Strada della Resega e l'ultima, la più grande, che costeggia il Lambro. Quest'area sarà accessibile mediante solo 2 accessi.

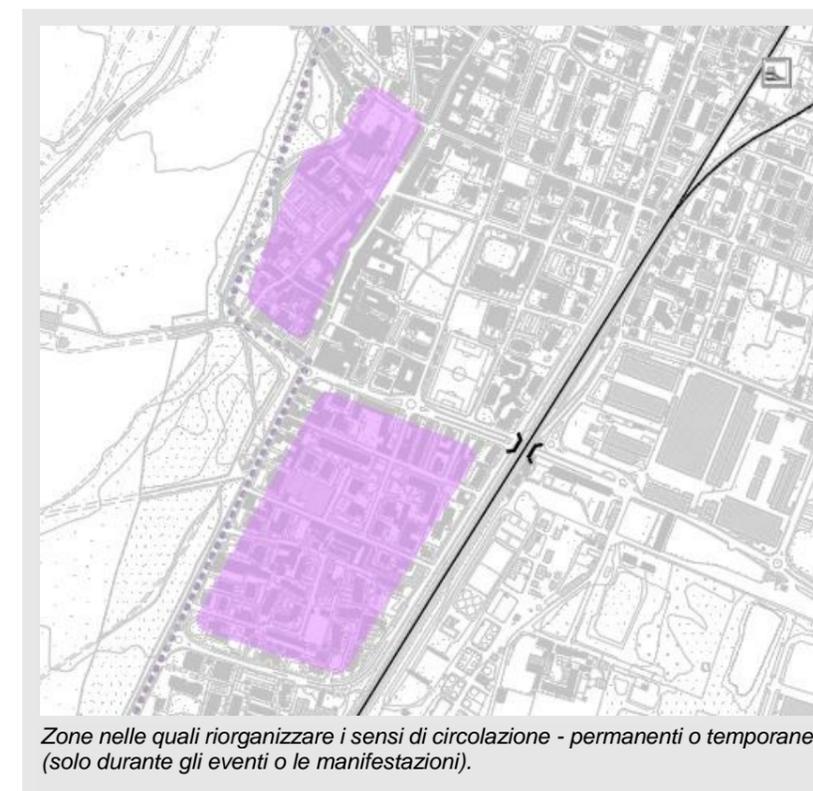
All'intersezione tra via Resega e via Montello è prevista una rotatoria.

Si segnalano inoltre, altre situazioni di criticità emergenti:

- il parcheggio (realizzato in autobloccanti) della nuova area residenziale tra via Turati e via Vespucci, viene utilizzato come strada di collegamento delle due vie sopra citate;
- tra via Cristoforo Colombo e via Vercesi c'è un portico passante al di sotto in un edificio che viene utilizzato di consueto al traffico veicolare, anche se inizialmente era stato pensato come esclusivamente pedonale;
- la strettoia di via Turati;
- autoarticolati che transitano su via Vittorio Veneto rimangono bloccati nel centro;
- il mix di funzioni presenti nella zona centrale (nuovo asilo, oratorio, centro sportivo, scuola Villa) prossima alle vie Villa, De Amicis, Camperio, Negri, richiederà una particolare attenzione alla riorganizzazione della circolazione di marcia, mirata ad una maggiore fluidificazione del traffico che durante gli eventi e manifestazioni nel centro, risulta critico.

Per tutte queste situazioni il Piano Urbano del Traffico dovrà quindi verificare ed eventualmente adeguare lo schema di circolazione, riorganizzato in un'ottica di maggiore coesistenza tra utenti diversi, e prestando attenzione agli attuali percorsi *obbligati* per raggiungere il sottopasso di via Sanzio, verso il quale, arrivando da nord, bisogna transitare mediante gli assi Edison – Vercesi – Monte Grappa – Matteotti → Sanzio.

Si dovrà pertanto sviluppare il tema della flessibilità d'uso degli spazi stradali – in particolare, in questo caso, nelle zone scolastiche, in funzione di una maggiore condivisione e rispetto tra utenti (pedoni, ciclisti, automobilisti).



Zone nelle quali riorganizzare i sensi di circolazione - permanenti o temporanei (solo durante gli eventi o le manifestazioni).

1.2.3 La sosta

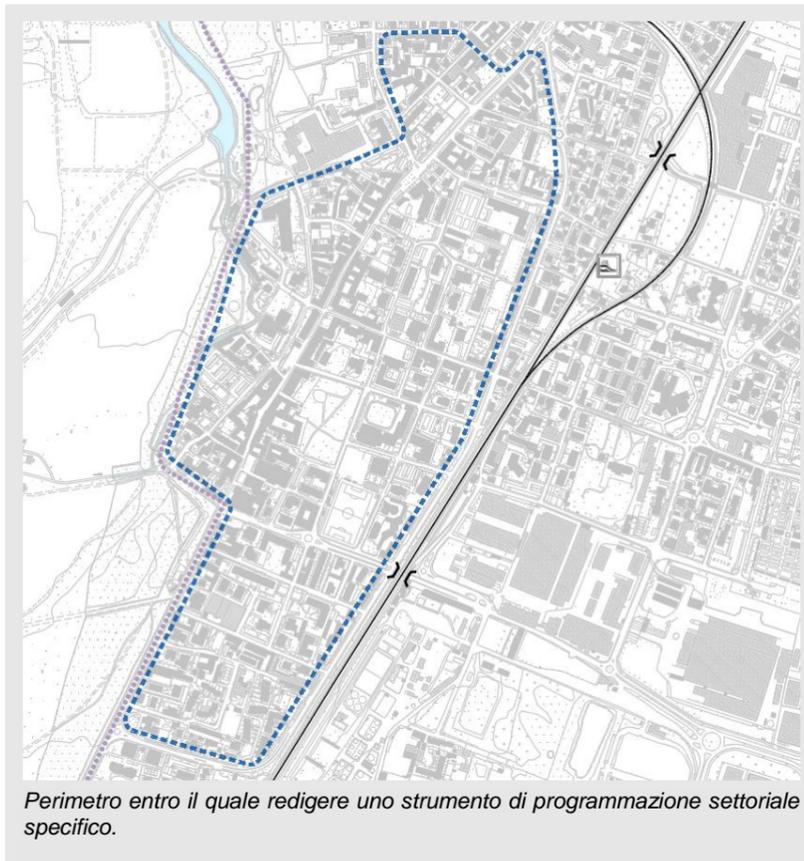
Il centro di Villasanta dispone attualmente di aree di sosta libere o a disco orario e nessuna zona a pagamento. Questa situazione ha di fatto reso necessaria la redazione di uno strumento di programmazione settoriale specifico, seppur strettamente integrato con il Piano Urbano del Traffico.

Il quadro degli obiettivi che devono essere perseguiti dal Piano Particolareggiato della Sosta è da porre in relazione molto stretta con le finalità di rafforzamento e di riqualificazione dell'offerta commerciale del centro storico.

In tal senso, è necessario ridefinire la politica di gestione dei parcheggi garantendo la rotazione dei tempi di sosta, soprattutto nel centro storico, per facilitare l'accesso a servizi e negozi e per gestire il flusso dei turisti attratti dal Parco.

Nel contempo, occorre garantire che la pressione della sosta dei pendolari, ed in qualche misura anche di quella dei clienti dei servizi, non vada a ledere le legittime attese dei residenti nella zona.

Inoltre, le finalità generali, relative all'adeguamento del sistema della sosta, devono evidentemente raccordarsi con gli obiettivi di protezione dal traffico di attraversamento, rafforzamento dell'accessibilità, ed incremento della sicurezza.



La Santa PRINCIPALI SEGNALAZIONI

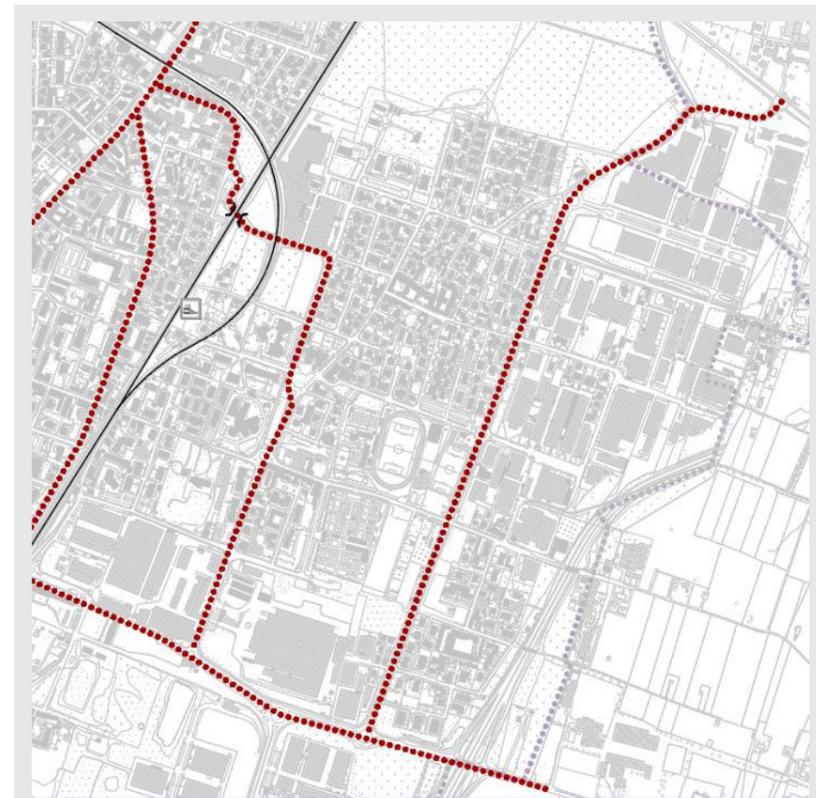
- Elevato traffico di attraversamento sul territorio comunale;
- Sensi di circolazione che dovrebbero essere rivisti al fine di migliorare la circolazione dei veicoli e aumentare la sicurezza.
- Diverse criticità puntuali che richiedono una visione d'insieme del fenomeno per essere risolte.
- Necessità di misure di moderazione del traffico in prossimità dei poli attrattori dove ha luogo la socialità del paese.
- Ridefinire la politica di gestione dei parcheggi, specialmente nelle aree vicine al Parco e agli edifici pubblici più rilevanti.

1.3 San Fiorano

La frazione occupa la porzione di territorio tra la linea ferroviaria Milano-Lecco (ad ovest) e la SP60 (ad est), queste infrastrutture fanno sì che l'area venga percepita come un nucleo a sé stante dal resto del comune. In questa frazione si localizzano le principali aree industriali del comune.

1.3.1 Il traffico di attraversamento

La frazione è attraversata da assi stradali che tagliano il territorio da nord a sud: la direttrice di via Meucci / via F.lli Bandiera (che supera la ferrovia mediante sottopasso) – via Sciesa / via Dante Alighieri, fino a raggiungere via Raffaello Sanzio e più a est l'asse di viale Risorgimento. Un tema rilevante è rappresentato dal consistente traffico di attraversamento che interessa i suddetti assi viari, soprattutto nelle ore di punta della mattina, che permettono di raggiungere più “velocemente” l'asse di viale delle Industrie, per poi dirigersi verso il capoluogo lombardo; alla sera, avviene il fenomeno opposto.



Gli assi coinvolti dal traffico di attraversamento nelle ore di punta della mattina e della sera.

1.3.2 Riorganizzazione dei sensi di marcia

Un tema specifico, come per la zona centrale della Frazione Santa, riguarda la disciplina di circolazione della rete comunale nelle zone afferenti all'area della stazione ferroviaria; in particolare per le vie Dante, Petrarca e Garibaldi, attualmente a doppio senso di circolazione che possono creare conflitti tra le diverse manovre, contestualmente al nodo pericoloso posto tra le vie Dante e Petrarca.

Anche per San Fiorano, il Piano dovrà verificare ed eventualmente adeguare lo schema di circolazione, riorganizzato in un'ottica di maggiore coesistenza tra utenti diversi: l'accessibilità veicolare motorizzata (attualmente dominante) genera conflitti con una pluralità di pratiche d'uso che dovrebbero invece privilegiare la mobilità pedonale e ciclabile.

È stata segnalata la presenza di tante strade a doppio senso di circolazione (come la zona dell'oratorio) che come precedentemente citato creano conflitti tra manovre: occorre sviluppare il tema della flessibilità d'uso degli spazi stradali – in particolare nelle zone residenziali, in funzione di una maggiore condivisione e rispetto tra utenti (pedoni, ciclisti, automobilisti), valorizzando i diversi ambiti urbani (singoli lotti e/o porzioni di quartieri) e proteggendoli da comportamenti di guida scorretti e pericolosi (velocità eccessive, manovre non consentite, o sosta selvaggia...).

Infatti, a tal proposito, strade a doppio senso di circolazione con auto parcheggiate diventano di fatto a senso unico.

Si segnala che nel corso degli anni, alcuni interventi di riorganizzazione dei sensi di circolazione sono già stati concretizzati, come il caso di via Cavour, trasformata a senso unico di marcia per agevolare il transito dell'autobus, contestualmente alla riqualifica del nodo di via Cavour/F.lli Bandiera (con segnale di STOP su via Cavour), per favorire la manovra del mezzo pubblico. Permangono però problemi/interferenze con la sosta presente.

1.3.3 Trasporto Pubblico Locale

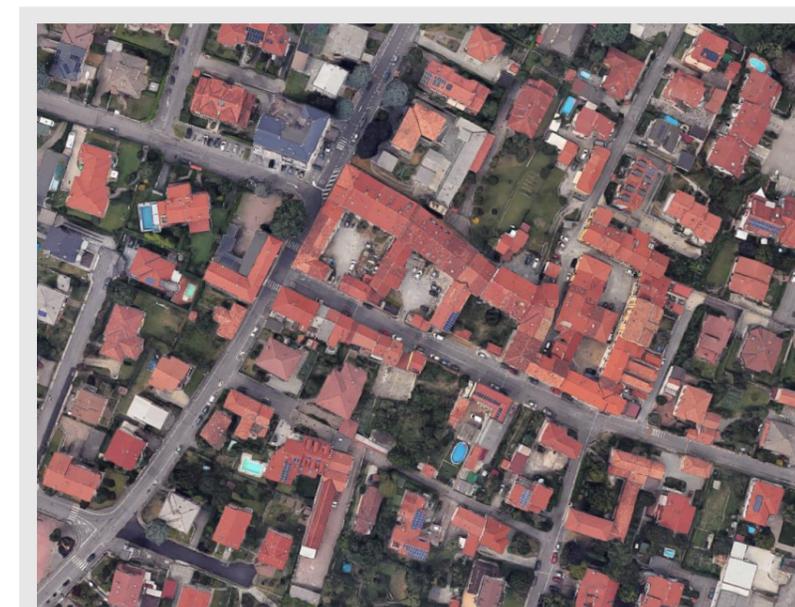
Vi è inoltre la volontà di spostare il capolinea dell'attuale percorso urbano della Z208 da via Sciesa, più a nord, nel piazzale di via Pertini: questo consentirebbe di proseguire verso sud attraverso un tragitto più rettilineo senza svolte scomode.

1.3.4 Spazi da riqualificare

Nell'ambito degli interventi di riqualificazione, vi è in particolare la necessità di un ridisegno del centro storico di San Fiorano, che lamenta assenza di itinerari pedonali sicuri e sosta abusiva, oltre che presentarsi come uno spazio senza una propria identità.

Nello specifico si vuole porre l'attenzione alla qualità degli spazi stradali mirando alla riqualificazione degli stessi.

In questo senso la riqualificazione del centro passa anche per l'identificazione di un assetto equilibrato del sistema viario, in relazione ai principali itinerari di accesso al nucleo storico, che comunque risultano essere strettamente locali, con carichi veicolari piuttosto contenuti, ma con velocità elevate.



Il nucleo storico di San Fiorano, il tratto di strada compreso tra le vie Cavour e Gioberti andrebbe riqualificato.

Nell'area di via Bandiera tra le due ferrovie è in corso di edificazione una nuova lottizzazione con una rotatoria sulla via stessa che permetterà di sopprimere il passaggio a livello posto poco più a sud sulla Monza-Molteno.

Ad est di San Fiorano si localizzano le principali aree industriali del comune: sull'asse di via Risorgimento vi è l'autorizzazione del transito dei trasporti eccezionali, così come alle vie afferenti (Strada dei Boschi, via San Fiorano, via Mameli, via dei Mille e via Settembrini, oltre che a sud sull'asse Matteotti-Sanzio), ma non sono invece consentiti in via Volta e via Edison per le rotatorie non adeguate e la mancata verifica della portata massima del cavalcavia ferroviaria di via Da Vinci.

Si segnala inoltre che nelle osservazioni al PGT è stata indicata come pericolosa la manovra che effettuano i TIR per entrare nella zona produttiva a sud, posta tra viale Monza e la SP217: gli autotreni devono entrare in retromarcia, causando conseguentemente rallentamenti alla normale circolazione del traffico viabilistico.

San Fiorano PRINCIPALI SEGNALAZIONI

- Elevato traffico di attraversamento sul territorio comunale;
- Sensi di circolazione che dovrebbero essere rivisti al fine di migliorare la circolazione dei veicoli e aumentare la sicurezza.
- Necessità di misure di moderazione del traffico in prossimità dei poli attrattori dove ha luogo la socialità del paese anche per ridare identità al nucleo storico.
- Difficoltà di manovra per Trasporto Pubblico con conseguente necessità di una nuova collocazione del capolinea.
- Alcune criticità con mezzi pesanti e trasporti eccezionali.

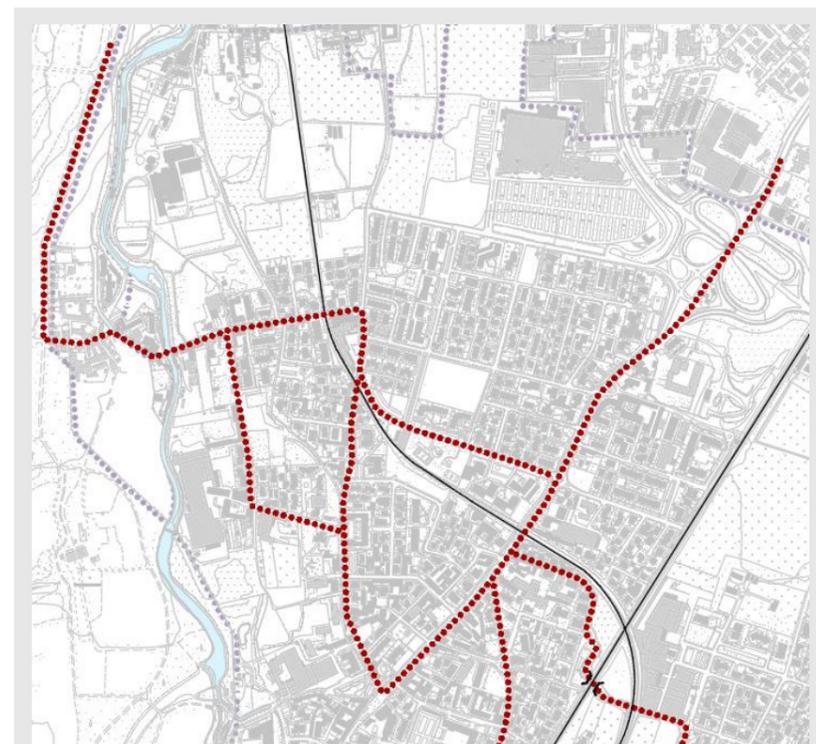
1.4 Sant'Alessandro

La frazione è compresa tra le mura del Parco di Monza (ad ovest) e la linea ferroviaria Milano-Lecco (ad est); ulteriormente è divisa in due parti dalla linea ferroviaria Monza-Molteno-Lecco (ad ovest) e la SP60 (ad est).

1.4.1 Il traffico di attraversamento e le velocità elevate

Analogamente alle altre frazioni, anche Sant'Alessandro è inevitabilmente interessata dal traffico di attraversamento che si verifica sui principali assi stradali di via Baracca, della Resega, della Vittoria, Segantini e da Vinci; su queste direttrici si registrano anche velocità elevate, permesse da sezioni stradali ampie.

Si rilevano velocità eccessive anche su via Buonarroti, Vecellio e Montello.

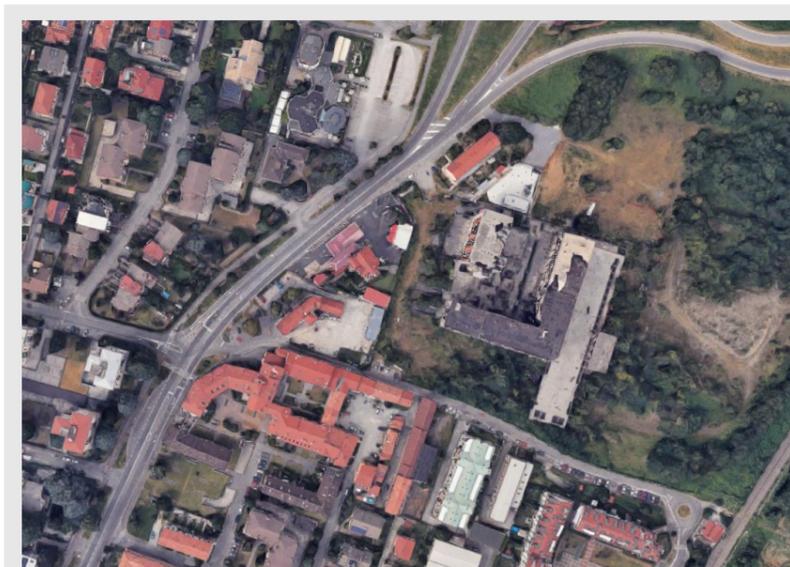


Gli assi coinvolti dal traffico di attraversamento nelle ore di punta della mattina.

1.4.2 Spazi da riqualificare

Nell'ambito degli interventi di riqualificazione, come per San Fiorano, vi è la volontà da parte dell'amministrazione di un ridisegno del centro storico di Sant'Alessandro, che comprende la piazzetta e la cascina, prossimi all'asse da Vinci, ed un contestuale ripensamento della viabilità esistente.

Questi interventi contemplano anche il vicino *ecomostro* che verrà trasformato in un complesso residenziale, con accesso, anch'esso, da via da Vinci, in cui sono previsti circa 100 appartamenti.



Il nucleo storico di Sant'Alessandro, con la sua piazza, andrebbe riqualificato, in concomitanza con l'abbattimento e sostituzione dell'ecomostro.

Rispetto alle altre frazioni, Sant'Alessandro non necessita di particolare attenzione alla riorganizzazione dei sensi di marcia, ad eccezione della zona compresa tra le vie Fieramosca, Colleoni e Doria.

L'amministrazione comunale prevede una rotonda tra da Vinci e Buonarroti, ma lasciando un semaforo pedonale su via da Vinci che rallenti il traffico con gli stessi tempi del semaforo attuale così da disincentivare l'attraversamento del territorio. A tal proposito verrà valutato un incontro con la Provincia di Monza e Brianza ed il Comune per trattare questo ed altri temi.

Ulteriori segnalazioni:

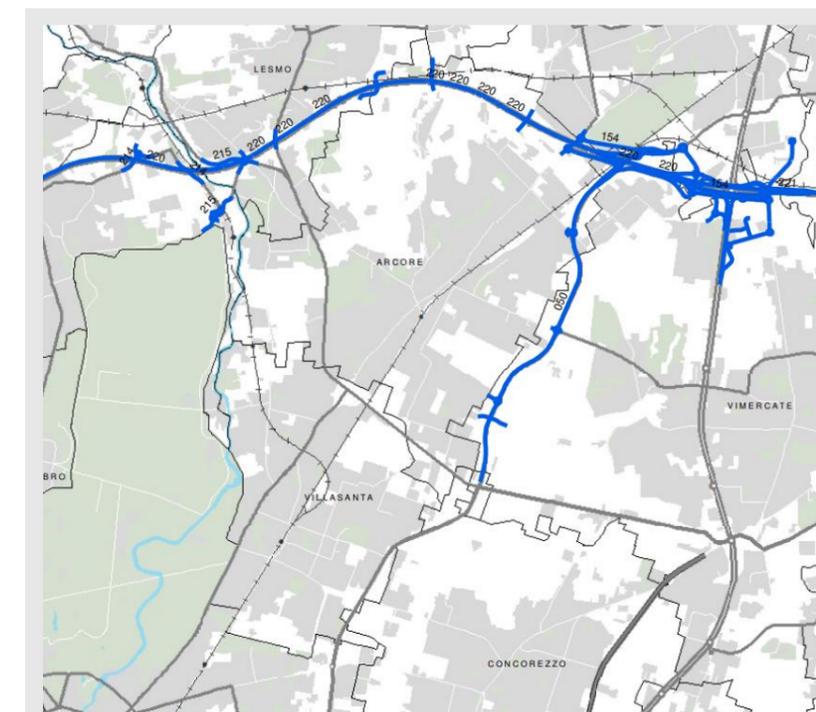
- in via Segantini verrà installato un semaforo pedonale con controllo della velocità veicolare così da interrompere il rettilineo per il traffico che arriva da via Baracca, da San Giorgio al Lambro e moderare le velocità di transito;
- la maggior parte degli incidenti avviene nella curva che dalla SP7 da nord esce per via Vecellio e via da Vinci.

1.4.3 Il tracciato dell'Autostrada Pedemontana

Il comune di Villasanta non rientra direttamente nell'elenco dei comuni attraversati dal tracciato principale dell'Autostrada Pedemontana Lombarda, ma sarà interessato dalle ripercussioni degli interventi di cantierizzazione della durata di almeno 3 anni, soprattutto per quel che riguarda la zona a nord del territorio. Nello specifico, in prossimità della stazione ferroviaria di Biassono, si prevedono lavori di innalzamento dell'infrastruttura ferroviaria di circa 10mt, per consentire l'attraversamento del tratto C della A36 in galleria, e la conseguente chiusura temporanea del tratto di strada interferente (via Parco). Su tale via è inoltre prevista la realizzazione di un sottopasso ferroviario per sostituire l'attuale passaggio a livello.

La chiusura del passaggio a livello di via Parco comporterà un incremento di traffico a Villasanta: localmente su via Baracca e a scala più vasta lungo l'asse stradale della SP7-SP45.

Un'altra cantierizzazione che potrebbe originare disagi alla viabilità del territorio, risulta essere l'opera numero 050 connessa del Sistema viabilistico pedemontano, la cosiddetta TRMI17 tratta C-Viabilità di accesso allo svincolo di Arcore, che si collegherà alla SP60.



Estratto della tavola "Interventi sulla rete stradale nello scenario programmatico" del PTCP della provincia di Monza e Brianza.

Sant'Alessandro PRINCIPALI SEGNALAZIONI

- Elevato traffico di attraversamento sul territorio comunale.
- Velocità eccessive.
- Necessità di misure di moderazione del traffico in prossimità dei poli attrattori dove ha luogo la socialità della frazione anche per ridare identità al nucleo storico.
- Puntuale riorganizzazione dei sensi di circolazione per migliorare la circolazione dei veicoli e aumentare la sicurezza.
- Valutare le possibili ripercussioni viabilistiche date dalla cantierizzazione dell'Autostrada Pedemontana.

1.5 La mobilità ciclopedonale

La struttura insediativa di Villasanta, piuttosto compatta e fondamentalmente pianeggiante, si presta allo sviluppo della mobilità non motorizzata, sia pedonale che ciclabile. Attualmente, la rete della ciclopedonalità si sviluppa principalmente all'interno del tessuto consolidato attraverso itinerari a diversa connotazione tipologica, sono anche presenti percorsi sentieristici fuori dall'abitato.

1.5.1 Implementare itinerari ciclopedonali di qualità

Secondo il mandato dell'Amministrazione Comunale, uno dei temi importanti da sviluppare è quello relativo al potenziamento della mobilità ciclopedonale, ripartendo dal vigente Biciplan, non solo mettendo a sistema e in continuità gli itinerari esistenti, eliminando pertanto barriere architettoniche e punti critici per la sicurezza di pedoni e ciclisti incentivando forme di mobilità sistematica "lenta" (scuola/lavoro), ma garantire anche i collegamenti con i comuni limitrofi, specialmente con Arcore (a nord) e Concorezzo (a est).

Valutare soluzioni per ampliare le zone pedonali, specie in corrispondenza delle scuole e nei centri storici dei quartieri.

1.5.2 Il Biciplan

Un elemento fondamentale per la diffusione della ciclabilità è la continuità dei percorsi. Un itinerario ciclabile protetto che presenta anche solo un punto di pericolosità (un attraversamento difficile da percorrere per esempio) può scoraggiare il ciclista, soprattutto gli utenti deboli (anziani e bambini).

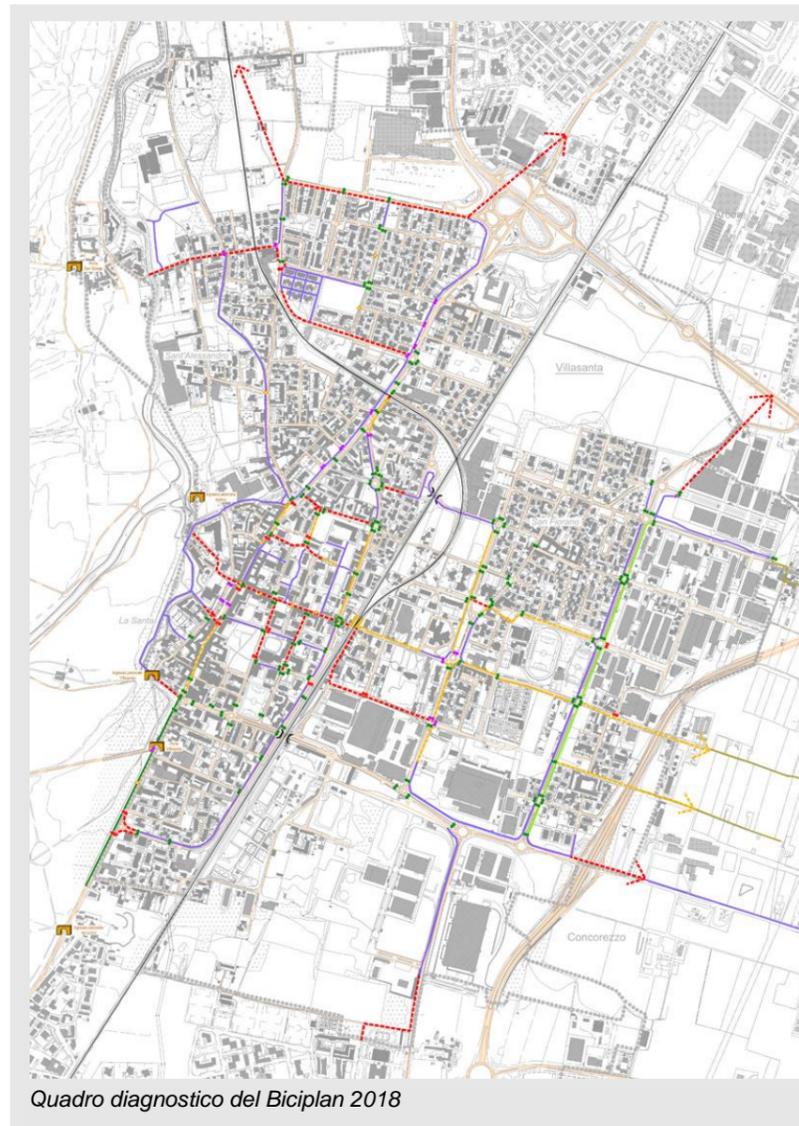
Scopo principale di un piano urbano della mobilità ciclistica, come indicato dalla normativa specifica, quale Legge Quadro sulla Mobilità Ciclistica, approvata dal Parlamento il 21 dicembre 2017, è la promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, e il miglioramento della sicurezza dei ciclisti e dei pedoni.

I principali punti di criticità, su cui agire per sviluppare strategie di miglioramento della ciclabilità, riguardano i seguenti tre punti essenziali:

- la **discontinuità**, particolarmente evidente lungo le direttrici principali (che collegano i più importanti attrattori del territorio);
- la **mancaza di percorribilità ciclabile**, dovuta all'assenza di spazio sufficiente per muoversi in sicurezza (ciclabili che si interrompono, barriere che non si riesce a superare);
- la **mancaza di comfort**, dovuta a spazi ridotti per la percorribilità di biciclette e ciclisti, alla mancaza di segnaletica chiara, all'assenza di luoghi protetti dove parcheggiare la bicicletta.

La tavola del Quadro Diagnostico del Biciplan redatto nel 2018, mostra la rete esistente e le sue criticità.

Sono stati indicati i percorsi ciclabili o ciclopedonali esistenti da migliorare e la discontinuità o l'assenza di percorribilità dei percorsi che vengono considerati come itinerari principali. Vengono anche indicati i punti principali dove sono presenti elementi di disturbo o di interferenza, come la presenza di arredo non adeguato oppure di possibile conflitto con le manovre dei veicoli, e i principali attraversamenti ciclopedonali esistenti, da migliorare o assenti da realizzare.



Persiste la difficoltà nel conseguire una soluzione per la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale che attraversi la SP7 / SP45 lungo via da Vinci, attorno all'intersezione a quadrifoglio, in prossimità dall'area del Centro Commerciale "Il Gigante", che colleghi il limitrofo comune di Arcore. L'opera in questione avrebbe un costo importante, nell'ordine dei 2 milioni di euro.

È intenzione dell'amministrazione realizzare un nuovo tratto di percorso ciclopedonale su via Dante che prolunghi il percorso già realizzato lungo via Petrarca, per connetterlo alla rete esistente a San Fiorano.

Il Piano di Governo del Territorio prevede una ciclopedonale che si estende attorno all'ex fabbrica Rossi Simeone (citata nel paragrafo dedicato alla Frazione Santa) costeggiando il Lambro.

Vi è inoltre la volontà di aprire una nuova Porta del Parco di Monza attraverso il *Ponte di pietra* dietro la fabbrica sopra indicata e contestualmente realizzare un percorso ciclopedonale (con la cessione dei terreni dei comuni limitrofi), che si collega a quella esistente.

Persiste la difficoltà nel trovare un possibile percorso per il collegamento con Concorezzo. Il cavalcavia di via Dandolo sulla SP60 che potrebbe ben prestarsi per questo tipo di opera, è stato chiuso dopo che un mezzo pesante transitante sulla sottostante provinciale citata ne ha colpito e danneggiato una trave portante. Anche questo tema sarà trattato dall'Amministrazione in un prossimo incontro con la Provincia di Monza e Brianza.

Esiste infine l'ipotesi di un percorso ciclopedonale lungo via della Vittoria, con conseguente riorganizzazione dei sensi di marcia nelle vie afferenti.

Si segnala che in fase di strategie/interventi, relativamente al tema ciclopedonali, il Piano dovrà prestare attenzione agli argini del Fiume Lambro, qualora si prevedano itinerari lungo il corso d'acqua.

La mobilità ciclopedonale PRINCIPALI SEGNALAZIONI

- Proseguire il percorso Bici-Plan, mantenendo alta l'attenzione sulle ciclabili del paese e lavorando sulla messa in sicurezza dei collegamenti con i Comuni limitrofi.
- Completamento degli itinerari ciclabili con gli attrattori esterni al confine comunale.
- Realizzazione e protezione della continuità degli itinerari ciclabili principali e/o di quelli più problematici, all'interno del territorio.

