

Comune di Cernusco Lombardone
(Provincia di Lecco)

PIANO URBANO DEL TRAFFICO

Bozza di controdeduzioni

Andrea Debernardi
2 maggio 2014

N.	Data	Prot.	Proponente	Esito
1	07/03/2014	1682	Rag. G. Mandelli (cond.via Spluga n.16/22)	Parz. accolta
2	13/03/2014	1824	Sig. G.B. Baragetti	Accolta
3	13/03/2014	1825	Sig.ra Valagussa, Sig. Marazzi, Sig. Spada (gruppo cons. "Renata Valagussa Sindaco")	Parz. accolta
4	14/03/2014	1850	Sig. G. Zardoni (gruppo cons. "Civicamente – Cittadini per Cernusco")	Parz. accolta
5	14/03/2014	1885	Sig. S. Castelnuovo	Accolta
6	14/03/2014	1886	Sig. E. Zardoni (Comitato Oltrestatale)	Parz. accolta

Osservazione n.1

Data: 07/03/2014

Protocollo: 1682

Proponenti: **Rag. G. Mandelli (Condominio via Spluga n.16/22)**

L'osservazione, presentata in nome del condominio "Brianzola" sito in via Spluga n.16/22, verte su alcune segnalazioni relative al sistema pedonale di via Spluga, con particolare riferimento alla discontinuità dei marciapiedi ed alla pericolosità degli attraversamenti. Ulteriori elementi di attenzione riguardano la sicurezza della circolazione stradale in corrispondenza dell'incrocio "delle cinque strade", formato dalla via Spluga con la via Vittorio Emanuele ed altri assi minori.

In relazione a tali aspetti si può evidenziare che:

- le segnalazioni relative all'assenza di marciapiede sul lato sinistro della via Spluga, alla discontinuità di quello esistente sul lato destro, ed all'assenza di attraversamenti pedonali in corrispondenza del centro Ellisse, corrispondono a criticità effettive, in relazione agli obiettivi generali di sicurezza della circolazione non motorizzata, assunti alla base del piano; esse possono certamente essere accolte, dando luogo ad integrazioni dello scenario di intervento, da attuarsi anche in relazione alla prevista realizzazione della rotatoria S.P. 342 DIR (vie Spluga / Europa);
- anche le segnalazioni relative all'attraversamento pedonale di fronte alla farmacia di via Spluga e più in generale alla sicurezza dell'intersezione "delle cinque strade" corrispondono ad effettivi elementi di criticità inerenti però a porzioni del corpo stradale che ricadono quasi totalmente in territorio comunale di Merate, a fronte dei quali il Piano del Traffico di Cernusco Lombardone non può che fornire indicazioni di coordinamento con la corrispondente Amministrazione, volte all'attuazione degli interventi già previsti dal corrispondente Piano Generale del Traffico Urbano (vedi schema indicativo riportato in calce).



Per quanto detto, l'osservazione è **parzialmente accolta**.

Osservazione n.2

Data: 13/03/2014

Protocollo: 1824

Proponenti: **Sig. G.B. Baragetti**

L'osservazione concerne l'assetto previsto per la via San Dionigi, rispetto alla quale si chiede di:

- consentire e regolamentare l'accessibilità autoveicolare al nucleo della Chiesetta di San Dionigi con istituzione di un senso unico di marcia a partire da via Puecher sino all'incrocio con via Porta;
- introdurre il limite di velocità a 30 km/h;
- prevedere un adeguato spazio di manovra all'altezza dell'accesso ai terreni agricoli posti a valle delle Cascine Belin e Casate, utilizzabile dai mezzi agricoli che accedono a tali terreni.

A seguito delle verifiche condotte con il supporto degli uffici competenti, l'osservazione è **accolta**.

Osservazione n.3

Data: 13/03/2014

Protocollo: 1825

Proponenti: **Sig.ra Valagussa, Sig. Marazzi, Sig. Spada (Gruppo consiliare "Renata Valagussa Sindaco)**

L'Osservazione, presentata in qualità di consiglieri comunali del gruppo "Renata Valagussa Sindaco" e di membri dell'associazione civica "Democrazia Cernuschese", include diverse proposte e suggerimenti di modifica del PUT, relativi in particolare ai seguenti aspetti:

- 1) provvedimenti per rendere più sicuri gli innesti delle vie Lurani Cernuschi e Falcone Borsellino;
- 2) regolamentazione del senso di marcia di via San Dionigi;
- 3) il mantenimento del senso unico di marcia nel tratto di via Sant'Ambrogio, con stralcio della previsione dell'area pedonale;
- 4) chiusura dell'uscita diretta dal parcheggio della zona commerciale sulla via Spluga;
- 5) stralcio del collegamento stradale previsto all'interno dell'area AR1 di PGT, e sua sostituzione con un collegamento ciclopedonale protetto ed un'area di sosta a servizio della scuola materna;
- 6) inserimento all'interno del PUT di azioni volte ad evitare che gli itinerari di accesso alla nuova area terziario - commerciale prevista dalla Variante di PGT del Comune di Osnago in aderenza al comparto industriale di via Cavalieri di Vittorio Veneto gravino sul territorio di Cernusco Lombardone.

Per quanto concerne il punto 1), si segnala che il Piano prevede già la realizzazione lungo via Spluga, in corrispondenza della via Lurani Cernuschi, di un separatore centrale finalizzato ad impedire le manovre improprie effettuate in contrasto con il Codice della Strada, intervento che comporta comunque un allargamento della carreggiata e la risistemazione delle aree pertinenziali esterne.

Relativamente alla via Falcone e Borsellino, è invece possibile integrare le previsioni di piano mediante l'installazione di delimitatori sulle corsie di uscita ed entrata nella medesima via Spluga.

Relativamente al punto 2), anche a seguito dell'accoglimento dell'Osservazione n.2 si prevede l'introduzione del senso unico e la realizzazione di uno spazio di manovra atto a facilitare l'accesso alle aree agricole.

Per quanto attiene al punto 3), si ritiene che il mantenimento dell'attuale regolamentazione, a fronte delle dimensioni della piattaforma stradale, tali da impedire l'inserimento di barriere di protezione per la mobilità ciclopedonale, confligga con l'obiettivo primario di facilitare le connessioni non motorizzate fra il centro storico e le zone residenziali circostanti; si conferma pertanto l'istituzione del divieto di transito per i non residenti.

Per quanto riguarda il punto 4), si conviene sulla diagnosi di potenziale pericolosità dell'uscita citata facendo però presente che:

- nella configurazione attuale del piazzale, la chiusura di tale uscita comporterebbe in primis un pesante aggravio alla sostenibilità del disimpegno veicolare all'interno dell'intera zona commerciale e finirebbe per convogliare il flusso veicolare verso l'innesto su via Cavalieri di Vittorio Veneto, che rappresenta un punto caratterizzato da elevata criticità, come evidenziato dalle analisi condotte a supporto della redazione del Piano;
- il Piano prevede la realizzazione di un separatore centrale lungo via Spluga, finalizzato ad impedire le manovre di svolta a sinistra, che rappresentano il fattore di massima pericolosità nel caso in questione.

Si ritiene pertanto che la questione possa essere trattata soltanto nell'ambito di una complessiva revisione dello schema di accesso alla zona commerciale, da definire attraverso uno specifico Piano Particolareggiato, sviluppato nella fase di attuazione del Piano Urbano del Traffico in coordinamento con gli operatori commerciali presenti nell'area, sempre che risulti possibile identificare una soluzione a minor rischio per la circolazione automobilistica e ciclopedonale.

Relativamente al punto 5), si segnala che il Piano prevede già la realizzazione del percorso ciclopedonale e di nuove aree di sosta, utilizzabili anche a supporto della scuola materna. Il collegamento stradale, classificato come strada residenziale, è da intendersi asse viario secondario destinato a garantire in primis l'accessibilità al comparto, senza gravare ulteriormente sul tratto terminale Ovest di via Balbo, di cui si prevede la chiusura. Si ritiene che tale intervento, coerente con le finalità generali del piano, debba essere mantenuto, rimandando la sua esatta definizione planimetrica alla redazione del corrispondente piano urbanistico attuativo, **con la precisazione che tale intervento sia finalizzato al solo accesso al comparto residenziale esistente e previsto lungo via Cesare Balbo, attuando tutte le misure necessarie ad impedire il traffico di attraversamento tra via Monza e Via Resegone.**

Da ultimo, il punto 6) fa riferimento ad interventi urbanistici esterni al territorio comunale, rispetto ai quali il Piano Urbano del Traffico, che non contempla alcun nuovo collegamento con la zona industriale di via Vittorio Veneto, non può assumere previsioni specifiche.

L'Amministrazione Comunale ha comunque già espresso chiaramente la propria contrarietà alla commistione del nuovo traffico indotto dal centro commerciale con l'anello stradale interno alla zona industriale di via Cavalieri di Vittorio Veneto così come ribadito nell'osservazione agli atti di variante parziale al PGT trasmessa al Comune di Osnago in data 27.01.2014.

Per tutto quanto sopra esposto, l'Osservazione è **parzialmente accolta**.

Osservazione n.4

Data: 14/03/2014

Protocollo: 1850

Proponenti: **Sig. Giovanni Zardoni (Gruppo Consiliare “Civicamente – Cittadini per Cernusco”)**

L'Osservazione, presentata in qualità di capogruppo del gruppo consiliare “Civicamente - Cittadini per Cernusco”, verte su numerosi aspetti del piano, e precisamente sui seguenti:

- 1) eliminare la previsione di nuova viabilità di collegamento tra via Resegone e via Monza attraverso l'area di PGT AR1, con richiesta che essa “venga valutata in sede di revisione di PGT e di nuova scheda d'ambito” (sez.III-1,cap.3.3.3,pag.5-6;sez.4.3.5,pag.26);
- 2) eliminare il previsto senso unico in via Pensiero ed inserire la previsione di un cordolo volto ad impedire le manovre di svolta a sinistra in corrispondenza della via Falcone e Borsellino (sez.III-2,cap.3.5.3, pag.10);
- 3) demandare le possibili soluzioni di accessibilità alla zona commerciale ad “uno studio di fattibilità congiunto pubblico/privato legato anche al potenziale sviluppo futuro dell'ex Consorzio Agrario”, che preveda anche una migliore accessibilità da via Cavalieri di Vittorio Veneto e la chiusura dell'uscita Nord su via Spluga (sez.III-3,cap.3.7.3., pag.12; sez.IV-1,cap.4.3.3,pag.25);
- 4) valutare soluzioni alternative per la sosta/fermata di auto e bus in piazza Mazzini (sez.III-4,cap.3.8.2,pag.13;sez.IV-4,cap.4.3.7,pag.27)
- 5) correggere le previsioni relative all'attraversamento pedonale protetto di via Giovanni XXIII, prevedendo la regolazione con semaforo attuato in funzione della velocità (sez.IV-2,cap.4.3.4,pag.25);
- 6) eliminare la previsione di rotatoria all'incrocio tra via Roma e via Lecco (sez.IV-2,cap.4.3.5,pag.26);
- 7) affermare chiaramente che la proposta eliminazione dei posti auto in piazza S.Giovanni e in piazza della Vittoria non verrà effettuata prima dell'eventuale realizzazione del parcheggio interrato nel comparto di piazza della Vittoria (sez.IV-6,cap.4.3.10,pag.30);
- 8) integrare l'elenco dei percorsi pedonali protetti con l'indicazione di via Spluga/lato Nord e di via Donizetti, ed inoltre inserire la riqualificazione del marciapiede di via Ferrario, oggi troppo stretto (sez.IV-7,cap.4.4.2,pag.33),
- 9) inserire tra gli attraversamenti pedonali da riqualificare (in accordo con il comune di Merate) quello sulla SP342dir, tra la zona della Farmacia con l'area ex tessitura di Merate.

Per quanto concerne il punto 1), si ritiene che il collegamento stradale proposto, classificato come strada residenziale, sia funzionale a garantire l'accessibilità al comparto, senza gravare ulteriormente sul tratto terminale ovest di via Balbo, di cui si prevede la chiusura. Si valuta pertanto che tale intervento, coerente con le finalità generali del piano, debba essere mantenuto, rimandando la sua esatta definizione planimetrica alla redazione del corrispondente piano urbanistico attuativo, **con la precisazione che tale intervento sia finalizzato al solo accesso al comparto residenziale esistente e previsto lungo via Cesare Balbo, attuando tutte le misure necessarie ad impedire il traffico di attraversamento tra via Monza e Via Resegone.**

Relativamente al punto 2), è possibile valutare positivamente l'inserimento del cordolo all'innesto di via Falcone-Borsellino, mentre si ritiene opportuno ~~mantenere la previsione di senso unico lungo via Pensiero, la cui attuazione dovrà essere definita soltanto a seguito della realizzazione della pista ciclabile.~~ **Demandare la definizione dell'assetto di Via Pensiero alla concertazione prevista in fase di attuazione del Piano.**

Per quanto attiene al punto 3) si ritiene valida la proposta, con l'unica avvertenza che la dizione “studio di fattibilità” venga sostituita da quella, più pertinente dal punto di vista normativo, di “piano particolareggiato”.

Relativamente al punto 4), si evidenzia che l'attuale organizzazione di piazza Mazzini è frutto di accordi con il Settore Trasporti dell'Amministrazione Provinciale, anche in relazione alla funzionalità del nodo di interscambio treno-bus. Si ritiene pertanto inopportuno che essa venga modificata in sede di approvazione del Piano Urbano del Traffico.

Per quanto riguarda il punto 5), la segnalazione evidenzia effettivamente un refuso, che viene corretto prevedendo:

- nella prima fase di attuazione, la possibile installazione di un attraversamento semaforizzato in corrispondenza di via Donatori di Sangue; tale impianto a chiamata potrà essere attuato in funzione della velocità, previo accordo con l'Ente proprietario della strada (attualmente la Provincia di Lecco);
- nella seconda fase di attuazione, la realizzazione di un attraversamento protetto da isola salvagente centrale, in corrispondenza di via Monti.

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

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

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

Infine, per quanto attiene al punto 9), l'Osservazione fa riferimento ad un elemento di criticità reale, relativa però ad una porzione del corpo stradale che ricade quasi totalmente in territorio comunale di Merate, a fronte dei quali il Piano del Traffico di Cernusco Lombardone, come peraltro indicato nell'Osservazione stessa, non può che fornire indicazioni di coordinamento con la corrispondente Amministrazione volte all'attuazione degli interventi già previsti dal Piano Generale del Traffico Urbano di Merate (vedi schema indicativo riportato in calce).



Per tutto quanto sopra esposto, l'Osservazione è **parzialmente accolta**.

Osservazione n.5

Data: 14/03/2014

Protocollo: 1885

Proponenti: **Sig. S. Castelnuovo**

L'osservazione concerne i due aspetti seguenti:

- la collocazione del segnale di inizio centro abitato sulla SP54;
- l'assenza di segnaletica di limite di velocità per le zone identificate come ZRTM all'interno del quartiere di Paravino / Oltremolgora.

Entrambe le osservazioni attengono ad aspetti attuativi del piano.

Per quanto concerne il segnale di inizio centro abitato, in sede attuativa si potrà procedere ad adeguare i cartelli, posizionandone uno a sfondo marrone in corrispondenza dell'attuale da traslare più ad Est.

Per quanto attiene invece i limiti di velocità interni alle Zone a Traffico Moderato, l'installazione della corrispondente segnaletica rientra fra gli interventi previsti dal piano.

A seguito di queste considerazioni, l'Osservazione è comunque **accolta**.

Osservazione n.6

Data: 14/03/2014

Protocollo: 1886

Proponenti: **Sig. E. Zardoni (Comitato Oltrestatale)**

L'osservazione presentata a nome del Comitato Oltrestatale, pur apprezzando il previsto coinvolgimento dei residenti del quartiere nella definizione degli interventi per la viabilità del rione, lamenta il mancato coinvolgimento della cittadinanza nell'elaborazione del Piano Urbano del Traffico e demanda le considerazioni relative al rione alle procedure di partecipazione previste dal Piano stesso. Essa si sofferma invece su una varietà di aspetti relativi al resto del territorio comunale, fra cui in particolare le richieste seguenti:

- 1) mantenere i semafori all'intersezione SP54/SP342dir., che a parere degli scriventi garantiscono maggior sicurezza per gli attraversamenti pedonali;
- 2) prevedere opere necessarie a garantire la sicurezza dei pedoni lungo via Spluga;
- 3) realizzare lungo via Papa Giovanni XXIII un attraversamento pedonale protetto da un semaforo a chiamata;
- 4) mantenere il doppio senso di marcia in via Pensiero;
- 5) stralciare il divieto di transito ai non residenti lungo via Sant'Ambrogio;
- 6) stralciare il parcheggio interrato di piazza della Vittoria, ritenuto troppo costoso;
- 7) stralciare la prevista rotatoria all'intersezione tra via Resegone e via Sant'Ambrogio, ritenuta inutile e troppo costosa;
- 8) stralciare la nuova strada interna all'area AR1, non prevista dal PGT;
- 9) stralciare il senso unico in via Porta, ritenuto non necessario per realizzare la pista ciclabile;
- 10) stralciare la rotonda prevista in via Cavalieri di Vittorio Veneto, anch'essa ritenuta un costo inutile.

Relativamente al punto 1), la realizzazione delle rotatorie, a seguito dell'approfondito dibattito svolto nel corso di oltre un anno, è stata assunta fra gli interventi strategici del piano. Si segnala che la loro realizzazione dovrà essere accompagnata dalla costruzione del sottopasso pedonale, certamente migliorativo per la circolazione pedonale sotto il profilo della sicurezza.

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

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

Relativamente al punto 4), si ritiene opportuno ~~mantenere la previsione di senso unico lungo via Pensiero, la cui attuazione dovrà essere definita soltanto a seguito della realizzazione della pista ciclabile.~~ **Demandare la definizione dell'assetto di Via Pensiero alla concertazione prevista in fase di attuazione del Piano.**

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

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

Relativamente al punto 7), l'intervento previsto all'intersezione tra via Resegone e via Sant'Ambrogio, di costo non particolarmente elevato, risulta funzionale a garantire la sicurezza del percorso ciclopedonale Centro-q.re San Marco.

Per quanto concerne il punto 8), si ritiene che il collegamento stradale proposto, classificato come strada residenziale, sia funzionale a garantire l'accessibilità al comparto, senza gravare ulteriormente sul tratto terminale ovest di via Balbo, di cui si prevede la chiusura. Si valuta pertanto che tale intervento, coerente con le finalità generali del piano, debba essere mantenuto, rimandando la sua esatta definizione planimetrica alla redazione del corrispondente piano urbanistico attuativo, **con la precisazione che tale intervento sia finalizzato al solo accesso al comparto residenziale esistente e previsto lungo via Cesare Balbo, attuando tutte le misure necessarie ad impedire il traffico di attraversamento tra via Monza e Via Resegone.**

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

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

Per tutto quanto sopra esposto, l'Osservazione è **parzialmente accolta.**