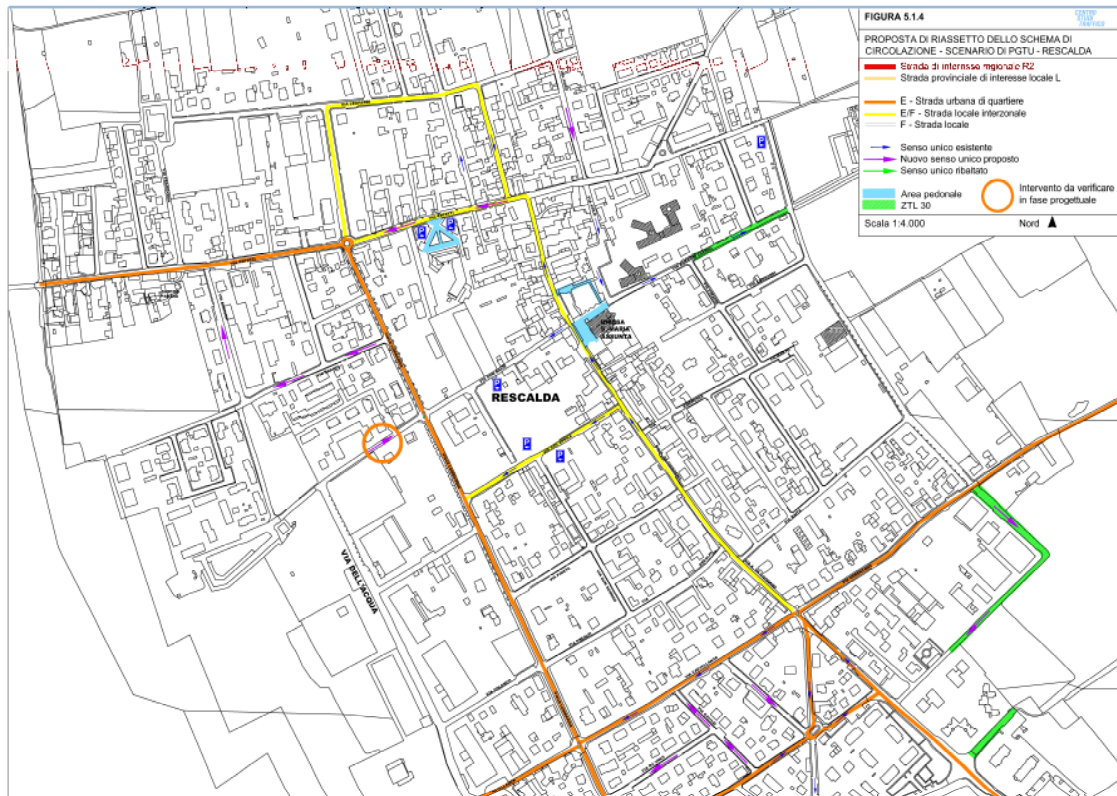




COMUNE DI RESCALDINA

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Risposte alle Osservazioni



Settembre 2018

**CENTRO
STUDI
TRAFFICO**

20123 MILANO Via C. Correnti, 21
Tel. 02.8376589 - Fax 02.89429091



Colin Buchanan Award for
Innovation in Transport

TABELLA 1

AGGIORNAMENTO AL PIANO URBANO DEL TRAFFICO - VAS - ELENCO OSSERVAZIONI

n°	prot.	data	richiedenti	descrizione suggerimento	Procedimento
PROCEDIMENTO VAS					
1	17407	14/9/2017	SNAM RETE GAS	chiarimenti e trasmissione cartografica	VAS
2	17715	18/9/2017	Agenzia di tutela della salute della città metropolitana di Milano	chiarimenti e specifiche circa mobilità sostenibile	VAS
3	18623	2/10/2017	G.C. NOI X RESCALDINA	n. 8 osservazioni	VAS
4	19839	20/10/2017	LATTUADA CRISTIAN, OLIVIERI ANDREA e firmatari diversi	petizione contro la modifica della viabilità in Via Matteotti e Silvio Pellico	VAS
OSSERVAZIONI FUORI TERMINE					
5	20348	26/10/2017	ARPA Lombardia	osservazione in merito alle gravi condizioni di inquinamento atmosferico con conseguente necessità di favorire azioni volte a favorire un minore uso dell'auto ed un incremento della mobilità ciclopedonale	VAS
PROCEDIMENTO AGGIORNAMENTO PGU					
6	18872	5/10/2017	GARAGE GASPARI snc	richiesta di installazione dosso per rallentare la velocità veicolare in Via Valfurva n. 3/5	PGTU
7	19135	10/10/2017	MANTEGAZZA DAVIDE e diversi	richiesta di interventi su Via Toti Enrico per migliorare la viabilità e la sicurezza	PGTU
8	19197	11/10/2017	ORIANI MAURILIO	richiesta di posizionamento dosso/rialzo presso curva di via Cerro Maggiore	PGTU
9	19767	19/10/2017	GRIMOLDI EMILIO	lamentale e consigli circa la viabilità e la sosta dei veicoli in Via Marconi	PGTU
10	19831	20/10/2017	PIZZO MIRKO	osservazioni in merito piste ciclabili, classificazione strade e riassetto schemi di circolazione, regolamentazione sosta e percorsi ciclabili e protetti	PGTU
11	19838	20/10/2017	FERRARIO DANIELLA e PALA ANSELMO	richiesta di soluzioni per diminuire e/o limitare il traffico in Via Sant'Erasmo	PGTU
12	19883	20/10/2017	BELLUCCI SANDRA e BORGHI IRMO	richiesta di chiusura della Via Battisti in orario scolastico (8-9 e 16-17)	PGTU
13	19884	20/10/2017	GREGORI STEFANO	richiesta di installazione dosso in Via Schuster all'altezza di Via Baita	PGTU
14	19885	20/10/2017	ANONIMO	si segnala di prestare attenzione nell'installazione dei dossi per non ostacolare la circolazione dei mezzi di soccorso e per opere stradali	PGTU
15	19887	20/10/2017	FORLONI ANDREA	si consiglia di predisporre dei divieti di sosta in prossimità degli incroci di Via Piave, Matteotti, Piave-Giusti e Piave-Montale	PGTU
16	19888	20/10/2017	VENTURELLI MIRIAM	n. 8 osservazioni	PGTU
17	19889	20/10/2017	DIVERSI	chiusura della Via Battisti nel tratto Posta-Via Matteotti dalle 8 alle 8:40 per una maggiore sicurezza bambini e pedoni	PGTU
18	19890	20/10/2017	VENTURELLI MIRIAM	proposta di modifica viabilità Zona Stazione	PGTU
19	19892	20/10/2017	GRIMOLDI – via Rusconi GIUSSANI – via Monte Grappa MARIANI – territorio OSANA – via Battisti/Montello CESARI – via Piave GIORGETTI – via Monte Grappa LANZILLOTTI – via Roma	proposte e contributi dei cittadini raccolte nelle giornate del 23 e 24 settembre	PGTU
20	18787	4/10/2017	DIVERSI	proposte raccolte durante il Forum pubblico del 21 settembre	PGTU

COMUNE DI RESCALDINA
SERVIZIO DI AGGIORNAMENTO DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO
CIG: ZD317D0AD7

RISPOSTE ALLE OSSERVAZIONI AL PROCEDIMENTO DI VAS

PREMESSA

La documentazione, con il Rapporto ambientale e la Proposta di Piano è stata messa a disposizione il 21 agosto 2017, la conferenza conclusiva del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) si è tenuta il 20 settembre 2017 (Vedi Allegato 1 - Protocollo N.0018786/2017 del 04/10/2017), mentre il termine di presentazione delle osservazioni era fissato per il 20 ottobre 2017.

Complessivamente sono state inviate e raccolte 19 osservazioni o gruppi di osservazioni (Vedi Allegato 2), oltre alle segnalazioni verbalizzate nell'incontro pubblico del 21 settembre 2017 (Vedi Allegato 3 - Protocollo N.0018787/2017 del 04/10/2017), durante il quale erano stati illustrati i contenuti delle proposte del Piano Urbano del Traffico e le valutazioni degli impatti ambientali.

Delle Osservazioni pervenute solo cinque sono pertinenti al procedimento di VAS, entrando nello specifico della Valutazione Ambientale Strategica, una delle quali trasmessa fuori termine, le altre Osservazioni si configurano come Osservazioni e/o contributi al Piano Urbano del Traffico. Le Osservazioni non strettamente riferite alla procedura di VAS, verranno successivamente ulteriormente analizzate e si procederà a darvi "Risposta", e se ritenute accoglibili verranno già recepite ed inserite nel Rapporto di Piano che andrà in "Adozione", ferma restando la possibilità di ripresentare le Osservazioni non recepite, nel periodo di raccolta delle Osservazioni al Piano Adottato.

La Prima Osservazione, trasmessa da Snam Rete Gas (Protocollo N.0017407/2017 del 14/09/2017), è la segnalazione della presenza di condotte della rete per il trasporto di gas, nel territorio di Rescaldina.

RISPOSTA: si prende atto della presenza delle infrastrutture per il trasporto di gas, e si evidenzia che nella Proposta di Piano l'unico intervento previsto, o meglio recepito, dall'Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico, che si sovrappone al tracciato delle condutture è il percorso ciclabile già approvato e finanziato dalla Regione Lombardia nell'attraversamento della Saronnese, all'altezza di Via Roma-Via della Libertà. L'intervento prevede l'attraversamento a raso della Provinciale e non interferisce con le condutture, in quanto trattasi di interventi superficiali; le valutazioni di meriti sono state effettuate in sede di redazione del progetto.

La Seconda Osservazione, trasmessa dalla Agenzia di tutela della salute della città metropolitana di Milano, (Protocollo N.0017715/2017 del 18/09/2017), ove si fanno richieste di indirizzo generale, sulla progettazione dei percorsi ciclabili, sui ciclo parcheggi, sull'accessibilità ai plessi scolastici e sulla mitigazione dei impatti acustici e atmosferici.

RISPOSTA: le richieste, con la previsione della realizzazione di una rete di percorsi ciclabili che porterà ad oltre il raddoppio degli attuali percorsi ciclabili ed interventi di protezione delle tratte a maggiore vocazione pedonale, sono o già contenuti nelle proposte di Piano, mentre altri aspetti riguardano la progettazione esecutiva degli interventi. Molti degli interventi di modifica allo schema di circolazione sono mirati a favorire l'inserimento dei percorsi ciclabili e a ridurre i flussi veicolari sulla viabilità maggiormente interessata dalla mobilità pedonale.

Per favorire l'utilizzo in ambito urbano delle biciclette si propongono interventi per realizzare e completare i nuovi collegamenti protetti per la mobilità in bicicletta previsti da bandi regionali recentemente vinti da Comune di Rescaldina, mettendo a rete i tratti di piste ciclabili esistenti, mentre nei centri storici ove non sussistono spazi per realizzare piste ciclabili con una viabilità con marciapiedi assenti o molto stretti e con larghezze di carreggiata incompatibili con la compresenza di corsie veicolari e spazi di sosta, si propone di istituire Zone 30Km/h a protezione della mobilità lenta.

Si è prevista l'istituzione del senso unico in alcune vie locali, finalizzato al recupero di spazi per la mobilità pedonale ove allo stato di fatto i marciapiedi sono inesistenti o incompleti e, ove possibile, alla messa a norma dei posti auto esistenti, oggi per larghezza di carreggiata non compatibili con il doppio senso marcia. Vengono inoltre previsti interventi specifici per migliorare la sicurezza e ridurre i livelli di incidentalità.

Gli interventi proposti rappresentano un punto di equilibrio tra le diverse esigenze di mobilità spesso in conflitto tra loro, essendo gli spazi per la mobilità (veicolare e ciclopedonale) e per la sosta spesso insufficienti. Le proposte rappresentano un “Piano Integrato” di interventi, nel quale la maggior parte delle scelte a parte qualche proposta di senso unico con effetti solamente locali, concorrono al raggiungimento degli obiettivi.

Dal punto di vista metodologico, per la definizione dello schema di circolazione proposto per il Piano Generale del Traffico Urbano, Piano che prevede interventi realizzabili nel breve periodo (arco temporale biennale-triennale) e nell’ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate, si è partiti dalle valutazioni di ipotesi di riassetto di lungo termine, in coerenza le ipotesi di trasformazioni urbanistiche della Variante del PGT (in itinere) finalizzata alla revisione e all’aggiornamento del PGT Vigente, individuando con l’Amministrazione uno scenario condiviso di “Lungo termine” tenendo conto dei possibili impatti delle scelte anche sulle attività economiche come il commercio, sul costruito e sulla vivibilità degli spazi pubblici.

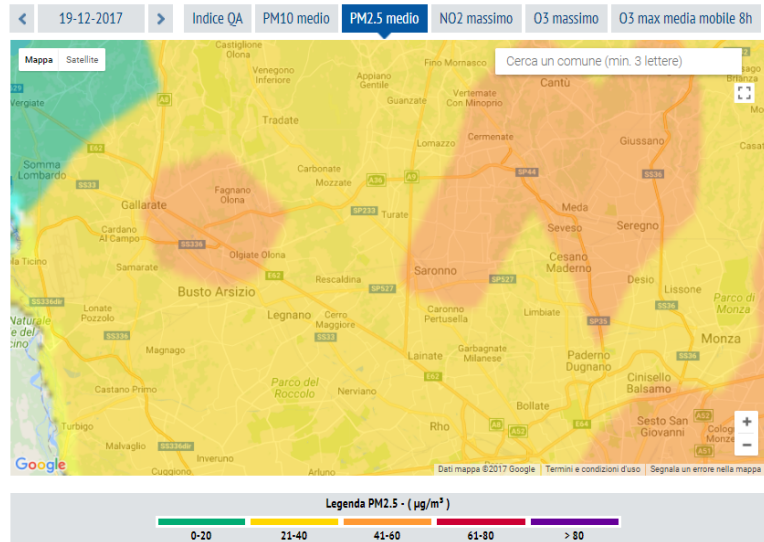
In relazione alla richiesta di “ciclo parcheggi”, in accordo con TRENORD si prevede alla Stazione ferroviaria la realizzazione di una “Velostazione” con il parcheggio di biciclette riservato ai viaggiatori della rete Ferrovienord, con uno spazio recintato e chiuso, accessibile con tessera “Itinero” e “lo Viaggio”, dotato di videosorveglianza ed “help point” collegato con la centrale di vigilanza Ferrovienord, come quelle già operative ad esempio a Saronno e Cislago. Si prevede la realizzazione di un posteggio coperto per biciclette ed anche lo spostamento in zona più protetta e controllata dell’attuale parcheggio coperto delle biciclette per tutti gli utilizzatori del treno non abbonati o occasionali. Mancano invece nel Piano previsioni ed indicazioni sul posizionamento di nuove rastrelliere per la sosta delle biciclette, si valuterà con l’Amministrazione l’opportunità di inserire la previsione di nuovi spazi di sosta per le biciclette nel Piano da adottare.

In relazione alla valutazione degli impatti acustici ed atmosferici sono stati valutati, con i modelli di simulazione, i bilanci delle emissioni dei principali inquinanti da traffico e le variazioni dei livelli di rumore nelle sezioni di controllo, per i diversi scenari di riassetto della viabilità valutati.

La Terza Osservazione, trasmessa dal gruppo consiliare Noi x Rescaldina (Protocollo N.0018623/2017 del 2/10/2017), si articola in otto punti.

RISPOSTA:

Osservazione punto 1 - proposta di sistema di monitoraggio ambientale e di ricorrere all'impiego di materiali fotocatalitici: l'Arpa Lombardia ha una rete di 150 stazioni fisse, 86 delle quali sono inserite nel Programma di valutazione della qualità dell'aria, con il quale, attraverso modelli di simulazione, riporta quotidianamente l'indice della qualità dell'aria (IQA) e i livelli di concentrazione medi di principali inquinanti (PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂ Biossido di Azoto e O₃ Ozono) calcolati per singolo comune.



Il Decreto Legislativo n. 155/2010, che fissa le norme per la valutazione della

qualità dell'aria, prevede che le regioni e le province autonome predispongano un programma per la misura della qualità dell'aria con stazioni fisse coerente con le disposizioni introdotte dal decreto stesso. Il Ministero dell'ambiente, avvalendosi dell'ISPRA e dell'ENEA, valuta la conformità del progetto alle prescrizioni normative.

Il numero delle stazioni di misurazione previste dal programma di valutazione deve essere individuato nel rispetto dei canoni di efficienza, efficacia ed economicità. Il numero di stazioni fisse dipende, in linea generale, dalla zonizzazione del territorio ed è funzione della popolazione di ciascuna zona e dello stato di qualità dell'aria: se le concentrazioni rilevate sono basse, sotto determinate soglie, il numero di punti da prevedere scende: non è necessario misurare in tanti punti un determinato parametro, se le concentrazioni normalmente rilevate non destano preoccupazione. Viceversa, se è alta la probabilità di superare i limiti per un determinato parametro il numero di stazioni da prevedere è più elevato. L'insieme delle stazioni previste dal programma di valutazione è finalizzato a dare un quadro della qualità dell'aria nella zona o nell'agglomerato completo, relativo, nell'insieme, a tutte le situazioni possibili, sia a quelle più critiche (ad esempio in prossimità del traffico) che a quelle di fondo, lontano da sorgenti dirette.

L'insieme delle stazioni presenti in una determinata zona, però, deve permettere di valutare tutta la variabilità dei livelli di inquinamento presenti, anche nelle parti del territorio in cui non sono posizionati punti di rilevamento.

La valutazione dell'utilità di inserire a Rescaldina una nuova stazione fissa di monitoraggio ambientale dovrà essere effettuata da Regione Lombardia alla quale verrà inoltrata richiesta al fine di inserire nel Programma Regionale di valutazione della qualità dell'aria la suddetta installazione.

Per l'utilizzo di materiali fotocatalitici, sulla base dell'esperienza del progetto europeo Picada (Photo-catalytic Innovative Coverings Applications for De-pollution Assessment, Applicazioni con rivestimenti fotocatalitici innovativi per la valutazione della riduzione dell'inquinamento) si recepisce l'osservazione come indicazione per i progetti definitivi ed esecutivi di attuazione degli interventi, di valutare in fase progettuale, sotto il profilo tecnico economico, l'impiego di materiali fotocatalitici per la realizzazione delle opere.

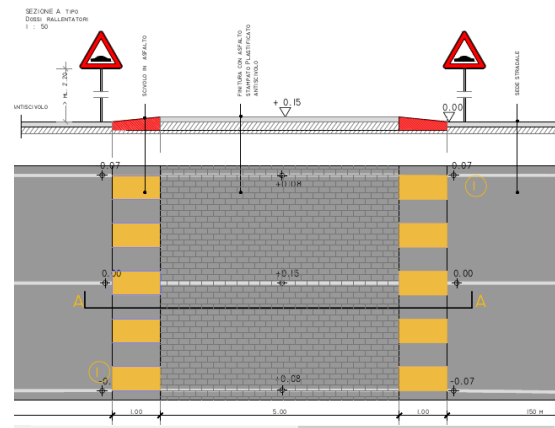
Osservazione punto 2 – valutazione impatti Auchan: Il progetto di ampliamento dell'Auchan con i suoi impatti è stato già sottoposto al procedimento di VAS e a quello si rimanda per le analisi e prescrizioni ambientali (vedi Parere motivato Protocollo N.0001892/2017 del 30/01/2017), nell'ambito del PGTU si sono analizzate le possibili criticità di impatto viabilistico riportate nel documento allegato (Approfondimento per la verifica degli impatti attesi sul traffico dalla Variante Auchan) ripreso dal Rapporto Ambientale della Variante.

Osservazione punto 3 – abbattimento delle barriere architettoniche: In Italia esistono alcune leggi che garantiscono il diritto all'accessibilità. Sono norme tecniche molto precise, vincolanti, purtroppo non sempre vengono applicate, di seguito si riportano le principali. Nel PGTU di Rescaldina nelle proposte per favorire la mobilità dolce, si sono considerate come implicite e quindi in tutti gli interventi proposti sono stati valutati gli aspetti relativi all'abbattimento delle barriere architettoniche.

Peraltro, non poteva essere altrimenti considerate le normative vigenti che impongono il suddetto abbattimento finalizzato all'accessibilità e fruibilità dei luoghi pubblici da parte delle persone diversamente abili.

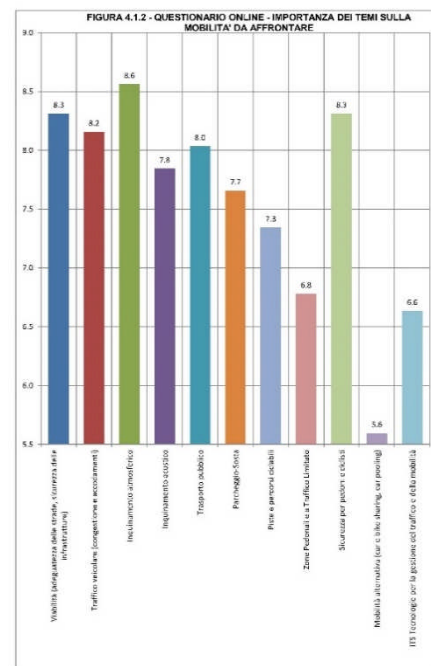
Osservazione punto 4 – rallentatori di velocità a recupero di energia: questa tipologia di dosso, sperimentata a Rescaldina nel parcheggio Auchan nell'ambito del progetto PowerBumps del 2013, in Italia è rimasta confinata a livello sperimentale e, non recepita dal Codice della Strada, non ha avuto ulteriori sviluppi.

Nell'ambito dei progetti di attuazione dei percorsi ciclabili finanziati con i bandi sono previsti dossi rallentatori come ad esempio in Via Rusconi Clerici, inoltre sulla base di un'osservazione al PGTU non riferita alla procedura di VAS, si prevede di recepire nel documento da adottare la richiesta di un attraversamento pedonale rialzato in Via Resegone e in Via Piave.



Osservazione punto 5 – la mobilità per i minori: le proposte del PGTU di Rescaldina, con gli interventi per la ciclabilità, la pedonalità e la sicurezza, hanno tenuto in considerazione, tra i poli di attrattività della domanda, le scuole con i percorsi Pedibus, gli asili e gli oratori, incrociando le reti dell'accessibilità con i dati dell'incidentalità e sono stati analizzati i dati memorizzati degli 828 questionari sulla mobilità e sulla percezione del pericolo stradale compilati dagli studenti delle scuole primarie e secondarie di Rescalda e Rescaldina (cap. 4 del rapporto di Piano). Si conviene sull'importanza dell'educazione civica legata agli aspetti di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale coinvolgendo i ragazzi con progetti didattici specifici, peraltro già attivi in passato e che è opportuno reiterare a prescindere dal PGTU.

Osservazione punto 6 – Classificazione funzionale e referendum consuntivo sul senso unico Via Matteotti: per la frase che la "classificazione non è compiutamente illustrata", si fa presente che alla classificazione funzionale è dedicato, oltre al paragrafo 5.1, un intero capitolo (cap. 7) con 13 pagine tra testo, tabelle, forse i contenuti sono troppo tecnici e non sono stati compresi a pieno, riportando nell'osservazione riferimenti a "strade urbane principali", "strade urbane secondarie" e "strade domestiche", definizioni che non trovano nessuna corrispondenza nella normativa vigente. Per la frase di pagina 87 "interventi sullo schema di circolazione proposti per rendere attuabili i percorsi



ciclabili, come il senso unico in Via Pellico e in Via Matteotti” non è un presupposto, è solo una sintesi semplificativa per distinguere gli interventi già ricompresi nei bandi finanziati, dagli interventi per la mobilità ciclabile introdotti dal PGTU. Sul tema referendum, più che sul senso unico, che è solo uno strumento per attuare gli obiettivi, forse bisognerebbe eventualmente sottoporre ai cittadini il progetto di riqualifica e ridisegno dell’asse di Via Matteotti previsto dal Piano di Governo del Territorio, al quale il PGTU, condividendolo ha fatto riferimento. Si rimanda alla successiva risposta all’osservazione del comitato No al senso unico, per ulteriori riflessioni. Si segnala che nel questionario illustrato e sottoposto alla cittadinanza il tema che ha riscosso meno interesse è stato quello relativo alla “mobilità alternativa” intesa come car sharing, bike sharing e car pooling, mentre il tema della sicurezza di pedoni i ciclisti ha preso un voto molto alto.

Osservazione punto 7 – piano di riorganizzazione dei parcheggi: il piano, dopo aver analizzato il quadro della domanda ed offerta di sosta, ha proposto interventi specifici sull’offerta e regolamentazione della sosta ripostati nel paragrafo 5.2, il tema delle tecnologie di controllo con sensori della sosta, intervento che abbiamo proposto nei recenti Piano della Mobilità Sostenibile di Crema e Pesaro, sono interventi che richiedono investimenti e costi di gestione significativi che si ripagano interamente in pochi anni, attraverso l’abbattimento della sosta abusiva e la riduzione del personale di controllo (ausiliari della sosta), solo in presenza di una redditività significativa della tariffazione della sosta (almeno 800-1.000 €-anno a posto auto), redditività che non si riscontra a Rescaldina con gli introiti totali di 3.300€ complessivi su 179 a pagamento alla stazione, pari a poco più di 18 €-anno a posto auto.

Osservazione punto 8 – proposta di Piano della Mobilità Sostenibile: in relazione alla proposta di redazione di un PUMS per Rescaldina, si concorda con l’opportunità di prevedere un Piano strategico di lungo periodo, senz’altro con un ambito sovracomunale, ma la proposta non rientra nei contenuti previsti dalla normativa vigente per i PGTU.

La Quarta Osservazione, trasmessa dal comitato NO AL SENSO UNICO contro la modifica alla viabilità, (Protocollo N.0019839/2017 del 20/10/2017), ove si esprime contrarietà all'istituzione del senso unico in Via Matteotti e in Via Silvio Pellico.

RISPOSTA: Danno alle attività commerciali: le esperienze di riqualifica degli assi commerciali, anche con limitazioni all'accessibilità veicolare a favore di una fruibilità pedonale e ciclabile, se ben realizzate hanno portato ad un rilancio delle attività commerciali. Questa tipologia di intervento attuata in tanti anni di pianificazione del traffico, spesso fortemente osteggiata dai commercianti, una volta attuate, hanno portato benefici tali da vedere in prima linea gli operatori delle attività commerciali nella difesa degli interventi attuati.

Le forti e rapide trasformazioni delle modalità di commercio, come ad esempio l'eCommerce, la pubblicità tramite smartphone, l'ampliamento dei centri commerciali, così come la rapida l'evoluzione della mobilità, con una maggior attenzione alla mobilità dolce, il car e bike sharing e richiedono interventi di ripensamento, di riqualifica, di adeguamento e di rilancio delle funzione commerciali di vicinato tradizionali.

Per una migliore comprensione e dimensionamento dei fenomeni, si evidenzia che attualmente l'asse di Via Matteotti è interessato da flussi veicolari bidirezionali nelle ore di punta di circa 500-550 veicoli ora, dalle simulazioni modellistiche e confermato da casi analoghi di attuazione di sensi unici in vie a carattere commerciale urbano ci si attende un calo del traffico, sul totale giornata di circa il 30%, mentre per confronto, sulla Saronnese vi sono flussi veicolari bidirezionali dell'ordine dei 1.300-1.500 veicoli-ora e nel tratto a senso unico di Via Alberto da Giussano a Rescalda, si ha un traffico, sempre relativo alle ore di punta, di circa 150 veicoli-ora, non registrando una particolare concentrazione di negozi di vicinato lungo la Saronnese, né un completo abbandono delle funzioni commerciali in Via Alberto Da Giussano.

Aumento dell'inquinamento: le valutazioni modellistiche evidenziano, al netto dei trasferimenti modali verso la mobilità dolce attesi dall'attuazione degli interventi a favore della mobilità con il trasporto pubblico, con la bicicletta e pedonali, incrementi delle emissioni da traffico indotto dal mero riassetto dello schema di circolazione, estremamente contenute, a titolo esplicativo gli incrementi delle emissioni di CO₂ sono quantificate pari allo 0,16%, con 82 tonnellate anno rapportate al totale di 52.850 tonnellate di emissioni complessive (Fonte Inemar 2014). e vanno considerate in un

quadro più complessivo di miglioramento della qualità della mobilità ciclopedonale, della sicurezza stradale e dell'offerta di sosta ad uso pubblico, che può portare a benefici, anche sui livelli emissivi di inquinamento acustico e atmosferico complessivi più elevati, specialmente in un'ottica di medio lungo periodo, delle variazioni calcolate dalla mera variazione dello schema di circolazione. Più significativi sono i benefici in termini di riduzione delle concentrazioni degli inquinanti e dei livelli di rumore, indotti dalla riduzione dei flussi veicolari, che si possono ottenere in Via Matteotti, con la sua vocazione pedonale per la presenza del Circolo, della gelateria, di alcuni bar e pizzerie, della scuola media "Ottolini" e dalla vicinanza della scuola elementare, della biblioteca comunale e del Municipio.

Disagio all'accessibilità, alle scuole, palestre e ai servizi pubblici: tra i principali obiettivi del piano vi è l'incentivo all'utilizzo di modalità alternative all'auto privato per gli spostamenti di breve raggio, in tale senso la realizzazione e la riqualifica di percorsi ciclabili e pedonali e il disincentivo all'utilizzo dall'auto privata sono auspicabili.

Si condivide la preoccupazione per una fase temporanea di istituzione del senso unico, senza gli interventi di riqualifica e di miglioramento della fruibilità ciclopedonale dell'asse, per questo motivo ci si è orientati a recepire parzialmente l'osservazione mantenendo il doppio senso di circolazione in Via Matteotti nello scenario di breve termine, rimandando all'attuazione del progetto di riqualifica dell'asse previsto dal PGT in itinere, l'istituzione del senso unico nella tratta compresa tra Via Barbara Melzi e Via Battisti. Si conferma nel breve termine l'istituzione del senso unico in Via Silvio Pellico, nel tratto compreso tra Via Bixio, finalizzata alla realizzazione del percorso ciclabile già finanziato dalla Regione e l'attuazione di una zona30 a moderazione del traffico nel primo tratto di Via Matteotti.

La Quinta Osservazione, trasmessa da Arpa Lombardia (Protocollo N.0020348/2017 del 26/10/2017 - fuori termine), con la richiesta di frequenti aggiornamenti del PGTU e di un monitoraggio annuale dei dati raccolti per il ricalcolo degli indicatori.

RISPOSTA: la normativa per i Piani Urbani del Traffico prevede un aggiornamento ogni due-tre anni, ma nella realtà spesso gli aggiornamenti hanno cadenza tra gli 8 e 10 anni, e anche oltre, per problematiche di risorse da investire nella pianificazione e di lunghezza dell'iter di approvazione definitiva. Negli ultimi anni l'introduzione del processo partecipativo e dell'iter della procedura VAS hanno dilatato ulteriormente i costi e le tempistiche. Si concorda nella proposta di intensificare gli aggiornamenti, il precedente

piano era stato avviato nel 2000 e approvato nel 2002, coerentemente con le tempistiche di attuazione degli interventi proposti e, per il monitoraggio, si ritiene adeguato il monitoraggio annuale di alcuni indicatori e biennale di altri come il rilievo dei flussi veicolari, proposto nel Rapporto ambientale, viste le dimensioni territoriali e l'evoluzione dei fenomeni in atto, ricordando che il progetto di ampliamento dell'Auchan. è stato già sottoposto al procedimento di VAS, al quale si rimanda per le analisi e i monitoraggi ambientali (vedi Parere motivato Protocollo N.0001892/2017 del 30/01/2017).

COMUNE DI RESCALDINA
SERVIZIO DI AGGIORNAMENTO DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO

RISPOSTE ALLE OSSERVAZIONI AL PROCEDIMENTO DI PGTU

PREMESSA

Nell'ambito del procedimento di VAS per l'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico, sono state inviate e raccolte 19 osservazioni o gruppi di osservazioni, oltre alle segnalazioni verbalizzate nell'incontro pubblico del 21 settembre 2017, durante il quale erano stati illustrati i contenuti delle proposte del Piano Urbano del Traffico e le valutazioni degli impatti ambientali. Delle Osservazioni pervenute solo cinque sono risultate pertinenti al procedimento di VAS, entrando nello specifico della Valutazione Ambientale Strategica.

Le altre Osservazioni si configurano invece come Osservazioni e/o contributi al Piano Urbano del Traffico, che dovrebbero essere raccolte e valutate, nel periodo previsto dalla normativa vigente, dal momento dell'Adozione del Piano, o meglio dalla pubblicazione del Piano Adottato, per un periodo di almeno 30 giorni, fino alla sua approvazione definitiva. Prescindendo da questo aspetto meramente procedurale, si sono qui analizzate e valutate tecnicamente queste ultime e se ritenute accoglibili, si sono considerate come integrazioni del Rapporto di Piano.

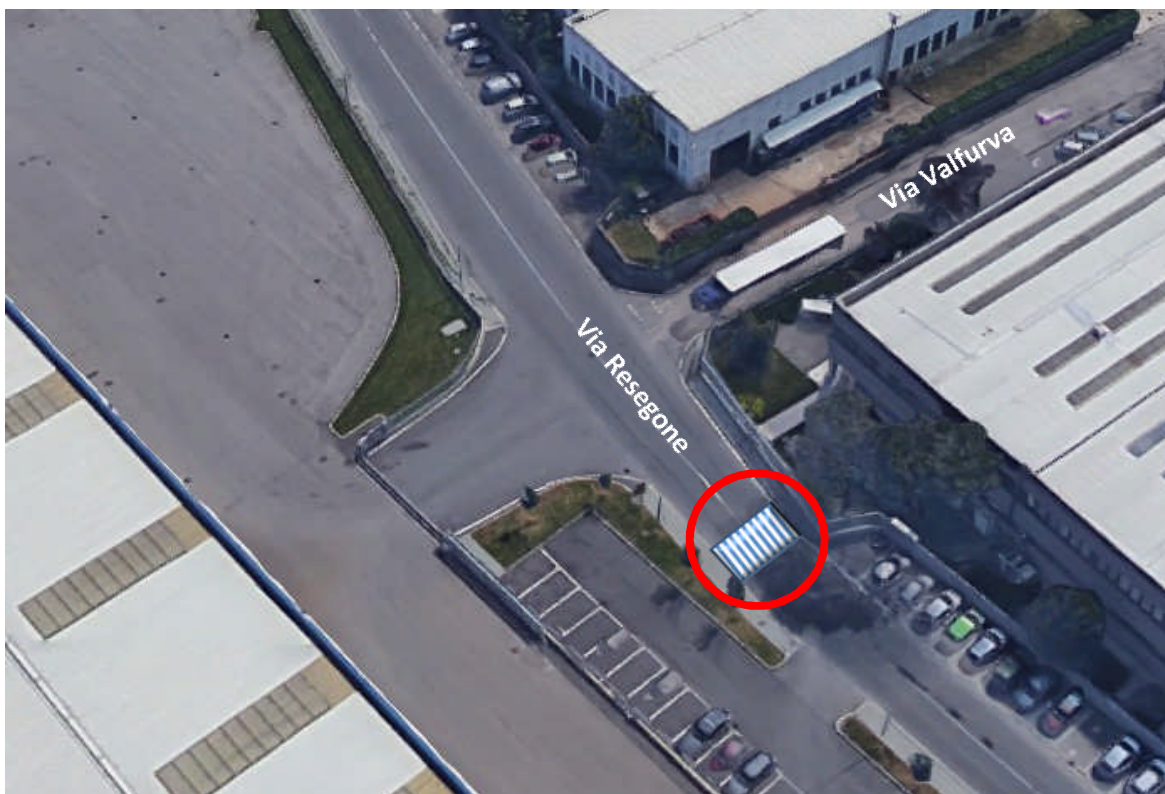
In questo documento si risponde quindi alle Osservazioni non strettamente riferite alla procedura di VAS e quelle ritenute accoglibili verranno "recepite" ed allegate al Rapporto di Piano che andrà in "Adozione", ferma restando la possibilità da parte dei cittadini di ripresentare le Osservazioni non recepite, nel periodo di raccolta delle Osservazioni al Piano Adottato.

OSSERVAZIONI

- 6) **Osservazione, trasmessa da GARAGE GASPARI snc** (Protocollo N.0018872/2017 del 5/10/2017), con la richiesta di installazione dosso per rallentare la velocità veicolare in Via Resegone all'altezza dell'intersezione con Via Valfurva.

RISPOSTA: Si intende recepire l'osservazione inserendo un attraversamento pedonale rialzato in Via Resegone, poco prima dell'intersezione con Via Valfurva provenendo da Via Provinciale Saronnese, per rallentare la velocità dei veicoli intransito che, per la presenza di una leggera curva, non hanno una buona visibilità dei veicoli in uscita da Via Valfurva e viceversa.

OSSERVAZIONE ACCOLTA



- 7) **Osservazione, trasmessa da Mantegazza Davide e diversi**, (Protocollo N.0019135/2017 del 10/10/2017), richiesta di interventi su Via Toti Enrico per migliorare la viabilità e la sicurezza.

RISPOSTA: si intende recepire la richiesta, per la limitazione del transito dei mezzi pesanti, del divieto d'accesso in Via Toti da Via Brianza dei mezzi dei veicoli con massa superiore a 7,5 tonnellate ed il completamento del marciapiede nella tratta

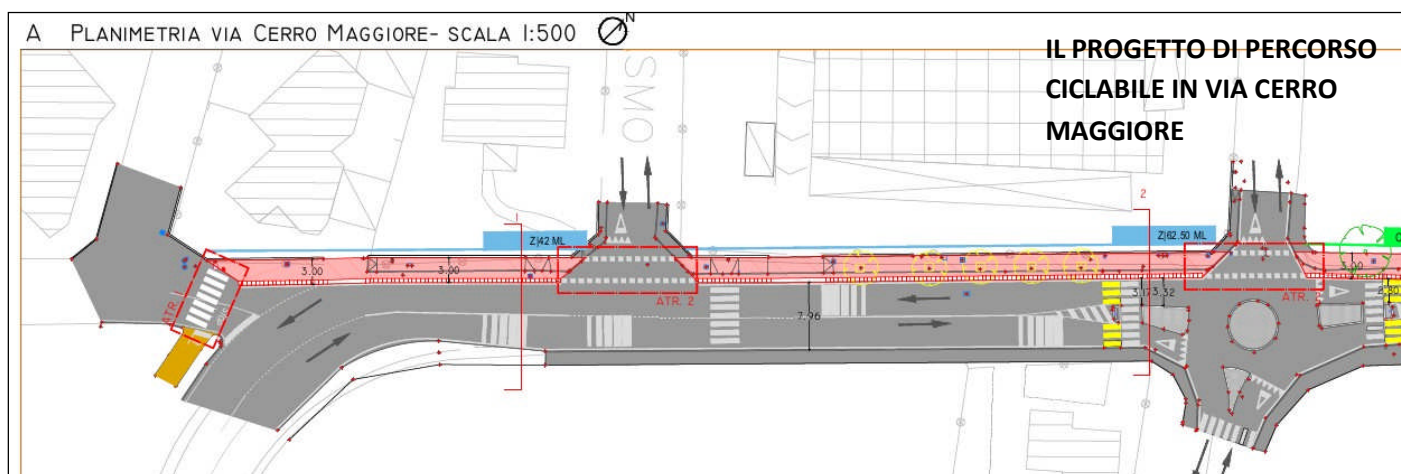


tra Via N. Sauro e Via Brianza, rimandando ad una verifica dell'efficacia dell'intervento l'eventuale ipotesi di istituzione del senso unico nella tratta, in direzione di Via Brianza.

OSSERVAZIONE ACCOLTA

8) Osservazione, trasmessa da Maurilio Oriani (Protocollo N.0019197/2017 del 11/10/2017), e propone un rialzo, o il posizionamento di un dosso, nei pressi della curva di via Cerro, per rallentare la circolazione dei veicoli, e aumentando così la sicurezza di chi in bicicletta attraversa la carreggiata.

RISPOSTA: la previsione di un percorso ciclabile bidirezionale protetto nell'ambito dell'Iniziativa per la mobilità ciclistica POR-FERS 2014-2020 della Regione



Lombardia:

“Connessione della rete ciclabile regionale con le stazioni ferroviarie di Parabiago e

Rescaldina e alle reti ciclabili dei comuni di Parabiago, Cerro Maggiore e Rescaldina”, con il tracciato sul lato nord della carreggiata di Via Cerro Maggiore, rende sostanzialmente superata la richiesta.

OSSERVAZIONE SUPERATA

9) Osservazione, trasmessa da Emilio Grimoldi, (Protocollo N.0019767/2017 del 19/10/2017), ove si richiedono interventi per la limitazione del transito dei mezzi pesanti in Via Marconi.

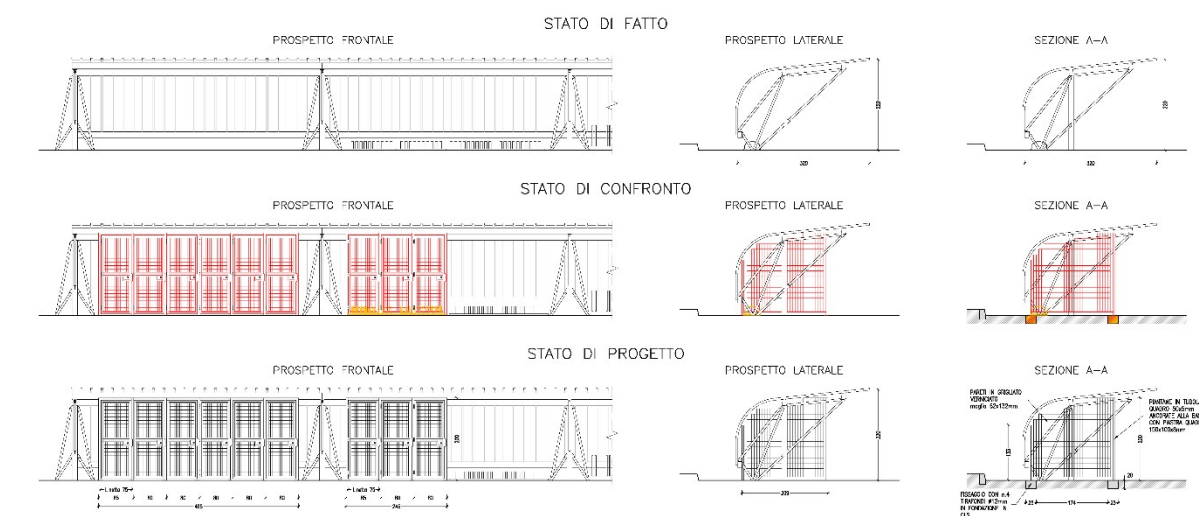
RISPOSTA: le proposte contenute nell’osservazione non sono recepibili, perché in contrasto con la necessità di collegamenti verso Castellanza e non coerenti con il progetto approvato del percorso ciclabile nell’ambito dell’Iniziativa per la mobilità ciclistica POR-FERS 2014-2020 della Regione Lombardia: “Connessione della rete ciclabile regionale con le stazioni ferroviarie di Parabiago e Rescaldina e alle reti ciclabili dei comuni di Parabiago, Cerro Maggiore e Rescaldina”, che prevede per Via La Malfa e Via Fermi interventi di moderazione del traffico.

Tuttavia è possibile incanalare i mezzi pesanti in via Castellanza, obbligandoli a proseguire dritto al semaforo Gerenzano-Da Giussano, imponendo il divieto di transito di mezzi con massa superiore alle 3,5 t in via Marconi

OSSERVAZIONE PARZIALMENTE ACCOLTA

10) Osservazione, trasmessa da Mirko Pizzo (Protocollo N.0019831/2017 del 31/10/2017), con osservazioni in merito piste ciclabili, classificazione strade e riassetto schemi di circolazione, regolamentazione sosta e percorsi ciclabili e protetti – l’osservazione si articola in 4 punti.

RISPOSTA: per la richiesta del punto 1) di completamento del tratto di percorso ciclabile in Via XI Settembre 2001, si accoglie parzialmente la richiesta, rimandandola alla fase di attuazione della trasformazione urbanistica dell’area del Piano di Lottizzazione PA10, e alle prescrizioni della Variante del PGT in itinere. Per la fruibilità in bicicletta dei marciapiedi di Via Barbara Melzi e sul cavalcaferrovia di Via De Gasperi, la richiesta non può essere accolta perché in contrasto con la normativa del Nuovo Codice della Strada, che prevede una larghezza minima di 3 metri per la promiscuità della circolazione tra pedoni e ciclisti, si segnala inoltre che nelle previsioni del PGTU vi è il progetto di rete ciclabile con la realizzazione di un percorso parallelo alternativo al cavalcaferrovia di Via



De Gasperi, lungo Via Giusti che utilizza l'attuale sottopassaggio alla ferrovia, per il quale è già stato approvato il progetto definitivo. Nel punto 2) l'osservazione condivide la scelta della modifica del senso di Marcia in Via Giusti. Nel punto 3) si segnala la problematica della sosta di lungo periodo di un camper in Via Moro, per la vicinanza della Stazione ferroviaria si recepisce l'osservazione, proponendo il divieto di sosta per i camper e mezzi pesanti in Via Moro. Nel punto 4) l'osservazione condivide la scelta della di rendere più sicuro il parcheggio per le bici (oltre alla Velostazione) si riporta di seguito lo schema previsto nello studio di fattibilità di messa in sicurezza, per attuare l'intervento.

OSSERVAZIONE 1) relativa a Via XI Settembre ACCOLTA PARZIALMENTE, relativa a Via Melzi e Via De Gasperi NON PUO' ESSERE ACCOLTA 2) SUPERATA 3) ACCOLTA 4) SUPERATA

11) Osservazione, trasmessa da Daniela Ferrario e Anselmo Pala, (Protocollo N.0019838/2017 del 20/10/2017), ove si richiedono interventi richiesta di soluzioni per diminuire e/o limitare la velocità del traffico in Via Sant'Erasmus con l'inserimento di un'ulteriore dosso.

RISPOSTA: In Via Sant'Erasmus vi sono già due dossi, si propone di riposizionare quello nei pressi dell'intersezione con Via Pontida, avvicinandolo verso Via Cerro Maggiore dopo 20 metri dopo l'incrocio con Via Lega, per una migliore distribuzione dei rallentatori nella tratta, si potrà valutare successivamente, nell'ambito dell'aggiornamento del Piano la realizzazione di un intervento di moderazione del traffico realizzando un incrocio rialzato nell'intersezione tra le vie Pontida e San'Erasmus.

OSSERVAZIONE CONSIDERATA



12) **Osservazione, trasmessa da Bellucci Sandra e Borghi Irmo, (Protocollo N.0019883/2017 del 20/10/2017), con la richiesta di chiusura di Via Battisti in orario scolastico.**

RISPOSTA: osservazione parzialmente accolta, proponendo una sperimentazione della chiusura al traffico temporanea della tratta, nelle fasce di ingresso e uscita dalla scuola per verificarne gli impatti sulla viabilità e sulla sosta all'intorno.

OSSERVAZIONE ACCOLTA

13) **Osservazione, trasmessa da Stefano Gregori, (Protocollo N.0019884/2017 del 20/10/2017), con la richiesta di installazione dosso in Via Schuster all'altezza di Via Baita.**

RISPOSTA: osservazione parzialmente accolta, proponendo al posto del dosso, un attraversamento pedonale rialzato in sostituzione dell'attuale attraversamento pedonale, subito



a nord dell'intersezione con Via Baita, collegando la pista ciclabile esistente con il campo sportivo.

OSSERVAZIONE PARZIALMENTE ACCOLTA

14) Osservazione, trasmessa da Anonimo, (Protocollo N.0019885/2017 del 20/10/2017), con la segnalazione di prestare attenzione nell'installazione dei dossi per non ostacolare la circolazione dei mezzi di soccorso e per opere stradali.

RISPOSTA: nelle proposte del PGTU non sono previsti nuovi dossi, ma solo attraversamenti pedonali rialzati.

15) Osservazione, trasmessa da Andrea Forloni, (Protocollo N.0019887/2017 del 20/10/2017), con la richiesta di predisporre dei divieti di sosta in prossimità degli incroci di Via Piave-Via Matteotti, Via Piave-Via Giusti e Via Piave-Via Montale.

RISPOSTA: in prossimità dell'intersezione di Via Matteotti con Via Piave già esiste il divieto, indicato dalla segnaletica orizzontale, da valutare l'opportunità di rafforzarlo con segnaletica verticale e dissuasori della sosta (es. parigine) nel tratto di Via Matteotti a nord dell'incrocio con Via Piave, fino agli stalli di sosta a cassetta. Per gli incroci di Via Piave con Via Giusti e Via Montale, anche in considerazione della presenza dell'area di parcheggio a nord della via, si propone di istituire in divieto di sosta ambo i lati nella tratta di Via Piave tra Via Giusti e Via Montale, fermo restando che per il codice della strada (art 158) è vietata la sosta "sulla corrispondenza delle aree di intersezione e in prossimità delle stesse a meno di 5 m dal prolungamento del bordo più vicino della carreggiata trasversale, salvo diversa segnalazione".

OSSERVAZIONE CONSIDERATA

16) Osservazione, trasmessa da Miriam Venturelli, (Protocollo N.0019888/2017 del 20/10/2017), con la richiesta di modifica dosso intersezione Via Repetti/Via Prandona, installazione rastrelliere, riorganizzazione dell'area intorno alla stazione (attraversamenti pedonali, intersezioni, viabilità Via Bellini e Via Mascagni, viabilità interna al parcheggio e riposizionamento velostazione), opere di manutenzione ordinaria in Via Dell'Acqua, illuminazione pista ciclabile in Via Monte Bianco, attraversamento in Via Matteotti, stazione di servizio per bici.

RISPOSTA: a) Propone la modifica del dosso all'intersezione tra Via Repetti e Via Prandona. L'intersezione Via Repetti/Via Prandona è interessata da un intervento di moderazione del traffico che ne modifica l'altimetria della sede stradale mediante un rialzo con rampe di raccordo in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, l'intersezione è interessata anche ad una limitazione della velocità a 30km/h. Durante l'attività di monitoraggio verrà verificata la validità dell'intervento esistente.

OSSERVAZIONE CONSIDERATA

b) Propone modifica viabilità Zona Stazione. Nella figura 5.1.3 il piano propone uno scenario di riassetto dell'area intorno alla stazione che prevede un sistema di sensi unici atti non solo a migliorare la viabilità dell'area ma anche al recupero di posti auto e di spazi più fruibili alla mobilità dolce. Durante l'attività di monitoraggio verrà valutata l'efficacia degli interventi proposti e se verranno riscontrate problematiche si procederà ad attuare interventi attui a correggere eventuali errori o dimenticanze. La "velostazione" nasce come servizio per gli utenti della rete Ferrovienord, la sua collocazione deve essere per ovvi motivi adiacente il più possibile alla stazione.

OSSERVAZIONE PARZIALMENTE ACCOLTA

c) Messa in sicurezza dell'attraversamento di Via Matteotti. Il piano prevede l'estensione della pista ciclabile prevista in Via S. Pellico fino a Via Battisti, in tale studio verranno organizzati gli attraversamenti ciclopedonali.

OSSERVAZIONE ACCOLTA

d) Pista ciclabile inadeguata e quindi inutilizzabile. La pista ciclabile esistente di Via Marconi con la realizzazione dei Bandi Periferie e il Bando Regionale, già finanziati in quanto vinti dall'amministrazione comunale, diventerà essenziale per i collegamenti tra la stazione ferroviaria e le nuove piste ciclabili di Via dell'Acqua e di Via De Gasperi per i collegamenti ciclabili Nord e Sud.

Il calibro della strada non consente la realizzazione di una pista ciclabile con sezione maggiore rispetto all'esistente. La pista ciclabile esistente è a senso unico e deve essere percorsa in direzione Largo Amigazzi, nelle tratte in cui la sezione stradale lo consente si affianca un percorso pedonale.

Essendo un percorso ciclabile di collegamento tra la stazione e i due assi ciclabili, in parte di nuova realizzazione, che collegheranno il territorio comunale da nord a sud, occorrerà prendere in considerazione interventi atti a rendere il percorso più agevole e più sicuro, sia per le bici che per i pedoni. Una soluzione possibile potrebbe essere quella istituire in Via Marconi una ZTL 30km/h per consentire la promiscuità tra mobilità

ciclabile e veicolare, in sicurezza, dedicando il marciapiede ad uso esclusivo dei pedoni.

OSSERVAZIONE ACCOLTA

Per quanto riguarda le osservazioni non aderenti al piano in quanto relative ad interventi di manutenzione ordinaria, installazione di rastrelliere, miglioramento fondo stradale, illuminazione pista ciclabile, si riporta l'attenzione all'Amministrazione comunale.

17) Osservazione. diversi, (Protocollo N.0019889/2017 del 20/10/2017), chiusura della Via Battisti nel tratto Posta-Via Matteotti dalle 8.00 alle 8.40 per una maggior sicurezza bambini e pedoni.

RISPOSTA: Si propone una sperimentazione della chiusura al traffico temporanea della tratta, nelle fasce di ingresso e uscita dalla scuola per verificarne gli impatti sulla viabilità e sulla sosta all'intorno. OSSERVAZIONE ACCOLTA

18) Osservazione. Miriam Venturelli, (Protocollo N.0019890/2017 del 20/10/2017), proposta di modifica viabilità nella Zona Stazione

RISPOSTA: Proposta di modifica della viabilità e degli attraversamenti pedonali e ciclabili. E' improponibile l'istituzione del doppio senso di circolazione in Via Bellini in quanto questo comporterebbe l'eliminazione dei posti auto esistenti in tutta la via in quanto la sezione stradale non è compatibile con la sosta ed il doppio senso di circolazione. L'eliminazione dei posti auto non garantirebbe un'adeguata offerta di sosta per residenti della zona della stazione, già fortemente limitata dall'aumento di domanda pendolare dai comuni contermini.

OSSERVAZIONE NON ACCOLTA

b) Creare area Kiss & Ride all'interno del parcheggio posto di fronte alla stazione. Il piano già prevede in Via Mascagni, di fronte alla stazione a ridosso del marciapiede, alcuni posti auto a disco (30 minuti) per le operazioni di accompagnamento e recupero in auto dei passeggeri della ferrovia (Kiss & Ride), tale operazione avverrebbe in area protetta direttamente sul marciapiede della stazione; dislocare tale area nel parcheggio di Via Bellini significherebbe allontanarlo rispetto all'ingresso della stazione ed obbligare gli utenti a percorrere un tragitto più lungo con i bagagli, si creerebbero criticità legate all'attraversamento di Via Mascagni e alla promiscuità, nell'area parcheggio di Via Bellini, tra chi effettua il Kiss & Ride e chi parcheggia.

OSSERVAZIONE NON ACCOLTA

c) *Non essendo possibile attuare il doppio senso in Via Bellini tutte le ulteriori modifiche alla circolazione non possono essere accolte.*

19) Osservazione. Diversi (raccolte nelle giornate del 23 e 24 settembre), (Protocollo N.0019892/2017 del 20/10/2017).

a) *Propone di controllare la manutenzione delle piante.*

OSSERVAZIONE NON PERTINENTE AL PIANO.

b) *Viene segnalata la pericolosità dell'Intersezione Via Monte Grappa con Via V. Veneto far rispettare i divieti di sosta per rendere più visibile l'incrocio. Nell'incrocio sono stati già stati effettuati interventi atti a migliorarne la sicurezza. Durante il monitoraggio se si verificherà la persistenza della pericolosità segnalata e pertanto verranno decisi ulteriori interventi mirati a mettere in sicurezza l'incrocio.*

OSSERVAZIONE CONSIDERATA

c) *Viene segnalata la pericolosità dell'intersezione Via Monte Grappa – Via Matteotti. Durante il monitoraggio se si verificherà la persistenza della pericolosità segnalata verranno decisi ulteriori interventi mirati a mettere in sicurezza l'incrocio.*

OSSERVAZIONE CONSIDERATA

d) *Realizzazione di ZTL 30km/h in luoghi frequentati da ragazzi e anziani ed estensione a tutto il territorio comunale. Nelle Zone 30Km/h gli automobilisti non possono superare il limite di 30km/h, la velocità ridotta consente a chi guida di vedere meglio e diminuisce la distanza di arresto con meno pericoli per le utenze deboli, una riduzione del rumore e delle emissioni inquinanti.*

L'individuazione e la realizzazione di Zone a Traffico Limitato 30km/h in particolare in quelle zone a servizio delle utenze più deboli potrà essere presa in considerazione nei casi in cui viene richiesta e valutata di volta in volta.

OSSERVAZIONE CONSIDERATA

e) *Viene richiesta la chiusura delle Via Battisti e Via Montello durante gli orari di ingresso e uscita dalla scuola.*

OSSERVAZIONE GIÀ PRESA IN CONSIDERAZIONE

f) *Viene richiesto un attraversamento pedonale rialzato in corrispondenza dell'asilo nido Wojtla. In considerazione del fatto che intorno alle aree a servizio delle utenze più deboli come può essere considerato un asilo nido, la sicurezza pedonale deve essere al massimo dell'attenzione si provvederà a prendere in considerazione la presente osservazione.*

OSSERVAZIONE ACCOLTA

- g) Si richiede l'inversione del senso di marcia in Via Roma. Questa osservazione non specificando la problematica che determina la richiesta del ribaltamento del senso unico, non è chiara. In fase di raccolta delle osservazioni al Piano Adottato potrà essere ripresentata rimodulata.

OSSERVAZIONE NON ACCOLTA

- h) Viene segnalata la pericolosità dell'intersezione Via Monte Grappa – Via Vittorio Veneto e viene richiesto il ribaltamento del senso unico di Via Monte Grappa da Via V. Veneto a Via Concordia. Durante il monitoraggio se si verificherà la persistenza della pericolosità segnalata verranno decisi interventi mirati a mettere in sicurezza l'incrocio.

OSSERVAZIONE CONSIDERATA

- i) Per quanto riguarda la richiesta di ribaltare il senso unico in Via Monte Grappa, non è chiara la problematica che determina la richiesta del ribaltamento del senso unico. In fase di raccolta delle osservazioni al Piano Adottato potrà essere ripresentata rimodulata.

OSSERVAZIONE NON ACCOLTA

20) Osservazione. Diverse (raccolte durante il Forum pubblico del 21/09/2017), (Protocollo N.0018787/2017 del 4/10/2017).

- 1) Si propone di invertire il senso di Via A. Da Giussano da P.zza Europa a Via Castellanza per evitare il traffico proveniente dalla stazione. Dalle valutazioni modellistiche effettuate si sono evidenziati forti riduzioni dei traffici con il ribaltamento del senso unico, verso sud, in Via Da Giussano che potrebbe penalizzare eccessivamente le funzioni commerciali della via. Si è scelto, nello scenario di lungo termine, di estendere il senso unico in direzione nord su tutta la via; tale soluzione, affiancata all'istituzione dei sensi unici di Via Pineta -opposto a Via XXV Aprile- e di Via Prealpi -opposto al nuovo senso di Via Castellanza- (come evidenziano le simulazioni allegate), consente una riduzione dei traffici pari al 6%. La verifica dettagliata della proposta verrà effettuata in sede di piano attuativo.

OSSERVAZIONE CONSIDERATA

- 2) Propone una pista ciclabile in Via XI Settembre fino a Via B. Melzi. Il sistema delle piste ciclabili esistenti non determina una rete ma una serie di tronconi che restano tra loro scollegati. Gli interventi proposti dai bandi per la mobilità ciclabile, vinti dal Comune di Rescaldina, mirano a mettere in rete i tratti di piste ciclabili esistenti

all'interno dell'abitato. Il tema sollevato deve essere affrontato nell'ambito della fase di attuazione della trasformazione urbanistica dell'area del Piano di Lottizzazione PA10, e alle prescrizioni della Variante del PGT in itinere.

OSSERVAZIONE CONSIDERATA

- 3) Si chiede di mantenere il doppio senso in Via Silvio Pellico e che venga lasciato il doppio senso in Via Repetti. Nell'ambito delle proposte di PGTU alcuni interventi sullo schema di circolazione proposti sono finalizzati all'attuazione delle proposte del Bando Regionale 2015 (Via Silvio Pellico) e del Bando Periferie 2016, bandi vinti dall'amministrazione comunale di Rescaldina e già finanziati, mirano a creare una rete ciclabile che unisce i numerosi tronchi di piste ciclabili dislocate nel territorio comunale. Creare un sistema di piste ciclabili funzionale e più appetibile ha lo scopo di incentivare l'uso della bicicletta a discapito dell'auto, questo significa ridurre il traffico automobilistico, ridurre in buona parte le emissioni inquinanti, ridurre l'inquinamento acustico e rendere più sicura la mobilità dolce. L'attuazione del senso unico in Via Silvio Pellico ed in Via Repetti sono finalizzati alla realizzazione di tratti di pista ciclabile di collegamento con il resto della rete senza dover intervenire nell'eliminazione di parte della sosta. La proposta di realizzare un tratto di pista ciclabile in Via Repetti è dettata dalla necessità di creare un percorso più centrale e più funzionale rispetto al percorso proposto dal Bando Periferie che lo prevedeva lungo la Via D'Annunzio e la Via Leopardi che restano più periferiche.

OSSERVAZIONE NON ACCOLTA

- 4) Propone il senso unico in Via Varesina. Con l'Istituzione del senso unico in via Repetti che, di fatto, interrompe il traffico di attraversamento di Rescalda da parte dei veicoli provenienti da Marnate e diretti a Gerenzano, si dimezza naturalmente il traffico su via Varesina. Questa diminuzione renderà certamente più sicura la strada anche senza l'istituzione del senso unico..

OSSERVAZIONE NON ACCOLTA

- 5) Zona stazione, ampliamento area sosta a pagamento. Per garantire un'adeguata offerta di sosta per i residenti della zona della Stazione, fortemente limitata dall'aumento di domanda pendolare dai comuni contermini, per l'interscambio con la ferrovia, oltre ad interventi di miglioramento dell'accessibilità ciclopedonale e con il trasporto pubblico, si prevede l'ampliamento dell'offerta di sosta nella zona, che allo stato di fatto evidenzia una carenza di 30-40 posti auto, prevedendo nuove aree di

sosta in Via Oberdan (nell'area tra l'ingresso della stazione e il ristorante Garibaldi), nell'area dell'ex scalo merci, lungo Via Caduti di Nassirya (prevista a senso unico) e

nell'area dietro i palazzi di Via Caduti di Nassirya.

Dopo l'implementazione dei nuovi parcheggi e posti auto, verrà verificato, con specifici monitoraggi dei livelli d'occupazione, se sarà necessario, a seguito di ulteriori incrementi di domanda di sosta, intervenire con altri correttivi e con strumenti di regolamentazione della sosta, per ottenere un più razionale utilizzo dei parcheggi.

OSSERVAZIONE CONSIDERATA

- 6) Propone collegamento BUS con la Stazione. Con la vincita del Bando Periferie verrà istituito un collegamento con Legnano ogni 20 minuti e vi è allo studio un progetto di collegamento BUS con i comuni a nord di Rescaldina.

OSSERVAZIONE SUPERATA

- 7) Chiede come sarà la struttura delle piste ciclabili. Non è un quesito pertinente al Piano. Il Piano definisce la rete e i corridoi; saranno il Piano Particolareggiato e quello Esecutivo a definire queste caratteristiche.

- 8) Installazione di dossi artificiali in Via Montello. Per rallentare la velocità e rendere più sicura la mobilità dolce si possono proporre interventi per la realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati o la messa in opera di rallentatori della velocità in corrispondenza degli attraversamenti pedonali esistenti. Per quanto riguarda la Via Montello sono già stati attuati interventi miranti al restringimento della carreggiata per ridurre la velocità, le aiuole messe in corrispondenza degli incroci e ai lati degli attraversamenti hanno questo fine. Se durante il monitoraggio si evidenziano problematiche relative ad un'eccessiva velocità lungo la Via Montello, si prenderanno in considerazione eventuali interventi attui a migliorare ulteriormente la sicurezza della via.

OSSERVAZIONE CONSIDERATA

- 9) Eccessiva implementazione di piste ciclabili e richiesta BUS per il collegamento Rescalda – Rescaldina. Tra gli obiettivi del PGTU vi è quello di proporre una mobilità più sostenibile, la sostenibilità deve essere il fulcro di tutte le strategie politiche. La bicicletta è il mezzo più sostenibile, l'utilizzo contribuisce a ridurre la congestione e il consumo di energia degli spostamenti e le emissioni. Attraverso il

Bando Regionale del 2015, il Bando delle Periferie del 2016 ed il PGTU si è cercato di creare una rete ciclabile collegando tra loro i tronchi di piste ciclabili esistenti. Realizzare una rete ciclabile funzionale, ha lo scopo di incentivare l'uso della bicicletta e di conseguenza di attuare gli obiettivi del Piano per rendere più sicuro, meno inquinato e più fruibile il territorio comunale.

OSSERVAZIONE NON ACCOLTA

Con la vincita del Bando Periferie verrà istituito un collegamento con Legnano ogni 20 minuti e vi è allo studio un progetto di collegamento BUS con i comuni a nord di Rescaldina.

OSSERVAZIONE SUPERATA

- 10) *Richiede interventi di mitigazione della velocità in Via Repetti. L'istituzione del senso unico in Via Repetti, la realizzazione della pista ciclabile e la presenza della sosta vanno a ridurre la sezione stradale, ne conseguire una maggiore sicurezza per chi la percorre e per i pedoni. Se dal monitoraggio risulteranno problematiche legate all'eccessiva velocità l'amministrazione comunale si premurerà di prendere debitamente in considerazione la realizzazione di ulteriori interventi di mitigazione della velocità.*

OSSERVAZIONE CONSIDERATA

- 11) *Richiede la chiusura delle vie intorno alla scuola elementare di Rescaldina. Si propone una sperimentazione della chiusura al traffico temporanea della tratta, nelle fasce di ingresso e uscita dalla scuola per verificarne gli impatti sulla viabilità e sulla sosta all'intorno.*

OSSERVAZIONE ACCOLTA

- 12) *Incentivare i veicoli a percorrere strade alternative per evitare l'attraversamento del paese. Gli interventi proposti dal PGTU sul sistema di circolazione, come il declassamento della Via Matteotti (intervento di medio-lungo termine), mirano a ridurre la pressione del traffico nel centro dell'abitato spostando i flussi su vie più periferiche.*

OSSERVAZIONE CONSIDERATA

- 13) *Favorire il traffico in Via Olona rendendo Via Trieste a doppio senso e di agevolare il raggiungimento delle aree di sosta centrali. Tra gli obiettivi del PGTU vi è quello di ridurre la pressione del traffico nell'area centrale della città nel rispetto dei valori*

ambientali. Pertanto il principio che si vuole affermare non è agevolare il raggiungimento delle aree di sosta centrali bensì quello di governare l'accessibilità con la vettura privata per favorire la mobilità sostenibile e perseguire i principi che ci vengono dettati anche dalla Comunità Europea.

OSSERVAZIONE NON ACCOLTA

- 14) Propone di mantenere il doppio senso in Via Manara e istituire il disco orario nella tratta compresa tra la Via Bixio e la Via Gramsci. La sezione stradale di Via Manara non è compatibile, secondo il codice della strada, con il doppio senso di circolazione e la sosta. Il Piano prevede l'istituzione del senso unico per mettere a norma la sosta che ad oggi, non a norma secondo il codice della strada, viene comunque tollerata.

OSSERVAZIONE NON ACCOLTA

- 15) Propone il senso unico in Via Toti verso Viale Kennedy, chiede di togliere i dossi in Via Toti e Via Brianza. La Via Toti è parallela a Viale Kennedy per cui non è chiaro la proposta del senso unico. I dossi hanno la funzione di ridurre la velocità.

OSSERVAZIONE NON ACCOLTA

- 16) Regolamentare la sosta in Via F.lli Bandiera. La sezione stradale di Via F. Bandiera non consente la messa a norma della sosta in quanto il calibro di 6.50 m non è compatibile con la sosta ed il doppio senso di circolazione, inoltre non sono presenti percorsi pedonali protetti ai lati della strada che, se realizzati ridurrebbero ulteriormente la sezione stradale.

OSSERVAZIONE NON ACCOLTA

- 17) Propone il ribaltamento del senso unico di Via Grossi e la messa in opera di dossi lungo la via. L'osservazione, non specificando la problematica che determina la richiesta del ribaltamento del senso unico, non è chiara. In fase di raccolta delle osservazioni al Piano Adottato potrà essere ripresentata rimodulata. Per quanto concerne le soluzioni per la riduzione della velocità, sono già stati attuati interventi miranti al restringimento della carreggiata (realizzazione posteggi a destra e a sinistra in modo da creare un disassamento della carreggiata); inoltre l'Amministrazione Comunale sta valutando la realizzazione dell'intersezione rialzata all'incrocio tra via Bozzente e via Grossi.

OSSERVAZIONE PARZIALMENTE CONSIDERATA

18) Migliorare la sicurezza dell'incrocio di Via Gerenzano con la Via De Gasperi quando il semaforo è spento. Dalle simulazioni prodotte si evidenzia che con lo scenario di medio-lungo termine si avrà una riduzione del traffico in Via Gerenzano. Occorrerà comunque giungere ad un intervento di ridisegno dell'intersezione per renderla più sicura durante lo spegnimento dell'impianto semaforico.

OSSERVAZIONE ACCOLTA

19) Dissenso rispetto alla decisione del senso unico in Via Matteotti. Vedasi "Risposte alle osservazioni di VAS". L'intervento è comunque stato posticipato al medio lungo termine.

20) Raggiungere i servizi in maniera più fluida senza congestionare il traffico. Uno degli obiettivi del PGTU è quello di ridurre la congestione del traffico per agevolare gli spostamenti all'interno del centro abitato. Le azioni che il PGTU propone affinché si raggiunga tale obiettivo sono la riorganizzazione della circolazione attraverso l'attuazione di nuovi sensi unici o il ribaltamento di quelli esistenti, la realizzazione di una rete di piste ciclabili per migliorare e rendere più sicura la viabilità ciclabile ed incentivarla, migliorare i percorsi pedonali e realizzarne di nuovi dove sono assenti e prevede interventi a favore della mobilità con il trasporto pubblico, aumentando la frequenza o proponendo l'istituzione di una nuova linea o con il potenziamento di linee interurbane esistenti. Con le risorse del Bando Periferie sarà istituito un nuovo collegamento su gomma ed è allo studio un progetto di collegamento BUS con i comuni a nord di Rescaldina che aumenterà i collegamenti tra nord e sud del territorio comunale.

OSSERVAZIONE SUPERATA

21) Propone di cambiare tutti i posteggi a disco orario con posteggi a pagamento. La scelta della regolamentazione è tecnica, quale regolamentazione attuare è prevalentemente politica.

OSSERVAZIONE CONSIDERATA