

# **COMUNE DI OSNAGO**

**Provincia di Lecco**

## **Piano Urbano del Traffico**

Oggetto: RELAZIONE

Agosto 2002  
Agg. Febbraio 2003

**Progettisti:**

**Arch. Giuseppe Conti**

**Arch. Luigi Confalonieri**

Via Confalonieri,48 - 20053 Muggiò

Tel. 039/735353 - 736333 - Fax 039/736333

**Consulenza:**

**Ing. Piergiorgio Locatelli - Lecco**

**Ing. Massimiliano Valsecchi - Lecco**

**Collaborazione:**

**Geom. Luana Gualiva**

## **SOMMARIO**

<b>1. Premessa</b> .....	<b>4</b>
1.1. Obiettivi e contenuti del Piano Urbano del Traffico .....	4
1.2. Modalità attuative .....	4
<b>2. Problematiche emerse dall'analisi attuale</b> .....	<b>6</b>
2.1. Indagini sul traffico e sulla sosta .....	6
2.2. Criticità principali del sistema viario.....	6
<b>3. Settori di intervento</b> .....	<b>8</b>
3.1. Classificazione della rete stradale .....	9
3.1.1. <i>Classificazione prevista dal Codice della Strada</i> .....	10
3.1.2. <i>Classificazione funzionale della rete urbana di Osnago</i> .....	12
3.2. Protezione del centro dal traffico di attraversamento.....	16
3.3. Organizzazione della viabilità connessa all'ex Strada Statale.....	16
<b>4. Interventi a breve termine</b> .....	<b>18</b>
4.1. Classificazione della rete stradale - assetto di breve periodo .....	18
4.2. Elenco degli interventi .....	19
<b>5. Interventi a medio-lungo termine</b> .....	<b>24</b>
5.1. Classificazione della rete stradale - assetto di medio-lungo periodo.....	24
5.2. Elenco degli interventi .....	25
<b>6. Il sistema della sosta veicolare</b> .....	<b>27</b>
6.1. Organizzazione del sistema dei parcheggi e tariffazione della sosta.....	27
6.2. Prescrizioni per la facilitazione di parcheggio a veicoli per persone con ridotta capacità motoria .....	29
6.3. Interventi previsti .....	30
6.3.1. <i>Interventi nel breve termine</i> .....	30
<b>7. La mobilità ciclabile e pedonale</b> .....	<b>32</b>
7.1. Mobilità ciclabile .....	32
7.1.1. <i>Riferimenti generali</i> .....	32
7.1.2. <i>Completamento degli itinerari ciclabili e ciclo-pedonali                 e nuovi interventi</i> .....	32
7.2. Mobilità pedonale .....	33

7.2.1	Interventi a protezione dei pedoni.....	33
7.2.2	Interventi a favore della mobilità pedonale per un'utenza ampliata .....	35
<b>8.</b>	<b>Il trasporto pubblico .....</b>	<b>36</b>
<b>9.</b>	<b>Programma di attuazione degli interventi .....</b>	<b>37</b>
9.1	I Piani Particolareggiati .....	37

In allegato:

- *Tav.1: Inquadramento generale territoriale*
- *Tav.2: Classificazione delle strade*
- *Tav.3: Stato di fatto della mobilità comunale*
- *Tav.4: Riorganizzazione dei flussi di traffico e interventi prioritari*
- *Regolamento Viario*
- *Risultato delle indagini sul traffico e sulla sosta (Febbraio 2001)*

## 1. Premessa

### 1.1. Obiettivi e contenuti del Piano Urbano del Traffico

L'Amministrazione Comunale ha affidato al Centro Ricerche Piani e Progetti di Muggiò l'incarico di predisporre il Piano Urbano del Traffico (*Put*) in due fasi esecutive: analisi dello stato di fatto e proposte di intervento. Con la redazione del Piano Urbano del Traffico si conclude l'incarico.

Gli obiettivi del PUT sono in sintonia con quanto previsto dalle Direttive per la redazione, adozione e attuazione di Piani Urbani del Traffico ex art. 36 Legge n. 385/92:

- miglioramento delle condizioni della circolazione;
- miglioramento della sicurezza stradale;
- riduzione degli inquinamenti acustici ed atmosferici;
- risparmio energetico.

Il raggiungimento di questi obiettivi comporta necessariamente interventi coordinati ed estesi di:

- limitazione del traffico di attraversamento nel centro di Osnago,
- riduzione degli spostamenti veicolari interni con autoveicolo privato e incentivazione dell'uso della bicicletta,
- razionalizzazione della circolazione per migliorare la scorrevolezza del traffico
- interventi di riprogettazione di intersezioni a favore della sicurezza
- pedonalizzazione e limitazione del traffico per alcune aree,
- interventi di moderazione del traffico veicolare.
- regolamentazione della sosta nell'area centrale.

### 1.2. Modalità attuative

Dal punto di vista attuativo il PUT viene concepito come un piano processo. In esso è contenuto il complesso degli interventi da attuare per dare una soluzione ai problemi del traffico nel breve/medio termine; al suo interno il Programma di Attuazione individua le priorità in relazione alle risorse economiche ed organizzative disponibili; *nell'ambito del PUT vengono inoltre messi in campo una serie di strumenti regolatori e di controllo, attivabili e modulabili in relazione alle situazioni ed alle circostanze, soprattutto di carattere ambientale.*

In questa ottica sono state individuate le seguenti modalità attuative:

- Piani Particolareggiati e Piani di settore;
- pubblicizzazione degli interventi con gli abitanti ed operatori di zone o frazioni;

- programmazione con i settori e le unità operative dell'Amministrazione (ambiente, territorio e qualità urbana, lavori pubblici, ecc.);
- concertazione con gli enti preposti (Amministrazione Provinciale, Ferrovie dello Stato, ecc.).

Le planimetrie allegate individuano i punti di criticità dei flussi di traffico descritti dalla presente relazione. Inoltre, è riportata dalle stesse planimetrie la descrizione dei flussi di traffico che la specifica regolamentazione, ai sensi del Codice della Strada, dovrà considerare nell'affrontare le soluzioni concrete che competono ad altri provvedimenti e non al presente Piano. Infatti, scopo del P.U.T. è lo studio e la definizione di linee generali di indirizzo e individuazione di situazioni critiche nel quadro di una valutazione complessiva territoriale ed urbanistica così come è ora definita.

Perciò alla regolamentazione mediante ordinanze ai sensi del Codice della Strada compete la determinazione nel concreto dei provvedimenti viabilistici, anche con fasi di sperimentazione, e la soluzione dei problemi specifici evidenziati con il presente Piano per aree omogenee di intervento.

## **2. Problematiche emerse dall'analisi attuale**

### **2.1. Indagini sul traffico e sulla sosta**

L'analisi dello stato di fatto, effettuata alla luce degli indirizzi di aggiornamento, ha consentito di individuare le principali problematiche con le quali la predisposizione del PUT si trova a confrontarsi.

L'analisi sul traffico e sulla sosta svolti, mettono in luce alcuni elementi principali:

- un utilizzo quotidiano ed abituale dell'asse centrale Via Trento - Via Roma da parte del traffico veicolare esterno di solo attraversamento; infatti confrontando i dati di traffico nella punta del mattino e in quella serale in piazza Vittorio Emanuele si è riscontrato che i flussi direzionali si equivalgono, ma scambiati nei due sensi;
- il traffico commerciale in centro è prevalentemente costituito da veicoli leggeri (auto, furgoni e autocarri leggeri)
- nonostante la rilevazione di traffico sia stata effettuata nel mese di novembre, la componente di traffico a due ruote, prevalentemente l'utilizzo della bicicletta, è risultata particolarmente significativa;
- una forte domanda di sosta nel Centro storico ed alcune aree limitrofe;
- durante la notte in alcune zone si registra una domanda di sosta che supera l'offerta come, ad esempio nelle vie S.Carlo/Crocifisso/Trieste e via Libertà (traversa interna vicino le Poste);
- durante le ore diurne si ha mediamente una occupazione massima dei parcheggi durante il mattino (62,5% dei posti disponibili), con livelli di saturazione specialmente dove è permessa in tutto o in parte la sosta libera: parcheggio del Municipio (area del mercato), via Cavour, v.Crocifisso, v.Verdi/v.Tessitura, v.Libertà, in alcuni tratti di via Trento e via Marconi e, infine, nel parcheggio della Stazione Ferroviaria; la domanda permane forte durante l'arco diurno nelle seguenti zone: via Crocifisso, via Verdi, via Tessitura, via Libertà, viale delle Rimembranze e parcheggio del Municipio, via Marconi e via Trento (solo in alcuni parcheggi), Stazione Ferroviaria;

### **2.2. Criticità principali del sistema viario**

Per la definizione dei criteri di intervento, al primo posto, per la importanza del tema e per la ineludibilità degli interventi, sta la situazione ambientale.

Sui temi ambientali si rileva inoltre la necessità di attivare strategie che vanno anche oltre i problemi del traffico e della circolazione, a partire dalla attuazione di campagne informative e di educazione.

Il tema della sosta e dei parcheggi riveste una importanza fondamentale anche per i riflessi che, un corretto adeguamento dell'offerta alla domanda, porta sulla circolazione e sulla generale vivibilità dell'area urbana, anche sotto il profilo igienico-ambientale.

Si rileva peraltro la necessità di procedere per eliminare progressivamente le criticità ancora presenti:

- carenza di offerta per i residenti, soprattutto nel Centro Storico;
- carenza di offerta di attestamento ai margini della ZTL;
- problema della sosta serale, in alcuni punti specifici (ad es. cinema e oratorio) soprattutto nei giorni prefestivi e festivi.
- carenza di disponibilità e messa a norma di stalli di sosta per veicoli riservati ad invalidi.

Si evidenzia inoltre, nell'area a sosta regolamentata, una rigidità normativa e tariffaria che deve essere meglio adattata alle esigenze diversificate della domanda; da qui l'esigenza di procedere ad una adeguata articolazione delle tipologie di offerta.

Modifiche sostanziali alla attuale situazione di deficit si potranno avere solo con interventi infrastrutturali ed organizzativi sui diversi sistemi di parcheggio (pertinenziali, di attestamento, di interscambio); senza indulgere a politiche repressive, che potrebbero avere effetti indiretti negativi (si pensi alla sosta serale e notturna) va comunque ripristinato il rispetto delle regole.

La circolazione è caratterizzata da un eccesso di traffico sulla viabilità principale, che non è adeguatamente ottimizzata e difesa nella sua funzione primaria; ciò provoca spesso situazioni di congestione, con "intrusioni" di traffico sulla viabilità secondaria e residenziale.

Si rileva l'abitudine a bypassare la viabilità principale (ex Strada Statale) utilizzando gli assi interni Nord-Sud del centro abitato.

Sono state localizzate puntualmente alcune criticità particolari :

- intersezioni stradali;
- promiscuità veicoli-pedoni su alcuni assi a forte traffico (ad es. via Marconi);
- necessità di un'accessibilità protetta nelle aree scolastiche.

Riguardo al Trasporto Pubblico non potrà essere negato il ruolo fondamentale che esso svolge nell'ambito dell'organizzazione della mobilità extraurbana.

Questa funzione va valorizzata e massimizzata, migliorando alcuni aspetti del servizio quali:

- riqualificazione degli spazi di attesa del bus e del treno (stazione ferroviaria) con l'obiettivo di migliorarne la sicurezza e la fruibilità;
- la qualità del servizio, soprattutto in quei casi in cui si vuole affrontare la concorrenza con altri modi di trasporto; a questo proposito va riconosciuto che negli ultimi anni si è assistito ad un notevole miglioramento qualitativo;
- le caratteristiche ecologiche dei mezzi utilizzati (si fa riferimento agli autobus).



### 3. Settori di intervento

La risoluzione dei problemi ambientali viene assunta come base di partenza di ogni intervento; gli obiettivi delle azioni di piano sono così sintetizzabili:

- rendere meno inquinante la circolazione,
- proteggere dal traffico le zone più sensibili;
- ridurre il numero dei mezzi più inquinanti;

Per ogni obiettivo sono individuate le azioni conseguenti.

#### a - riqualificazione, sotto il profilo ambientale, dei veicoli in circolazione:

- utilizzazione di mezzi ecologici per il parco circolante in dotazione all'Amministrazione comunale
- incremento dei controlli sulle emissioni dei veicoli;
- incentivazione all'uso di carburanti meno inquinanti (metano, GPL);
- agevolazioni alla diffusione ed all'utilizzo di veicoli ad emissioni ridotte o nulle;

#### b - valorizzazione dei mezzi alternativi all'auto privata ed ottimizzazione della circolazione:

- incentivazione della mobilità pedonale e ciclabile;
- valorizzazione del ruolo del trasporto pubblico;

#### c - fluidificazione della circolazione:

- classifica delle strade in base alla funzione prevalente;
- fluidificazione degli itinerari;
- incremento della vigilanza, finalizzata ad eliminare i comportamenti che ostacolano la fluidità della circolazione;
- riassetto della geometria di circolazione in aree e su itinerari particolari;
- realizzazione di nuovi interventi per il completamento della rete viaria;

#### d - protezione delle aree urbane ambientalmente più sensibili (senza ridurre l'accessibilità):

- attuazione di una ZTL nel Centro Storico, con regole di accesso differenziate, anche in funzione delle caratteristiche ecologiche dei veicoli;
- messa in atto di un sistema di controllo degli accessi alla ZTL, contestualmente all'incremento dell'offerta di parcheggi di attestamento ed all'introduzione di regole di accesso flessibili;
- interventi di moderazione del traffico
- definizione delle regole di concessione dei permessi;

#### e - sosta e parcheggi:

- definizione di un sistema di parcheggi basato su:
  - parcheggi di attestamento;
  - parcheggi dedicati a funzioni e attività specifiche;
  - parcheggi pertinenziali

- parcheggi per veicoli adibiti ad invalidi;
- conferma e perfezionamento della organizzazione della sosta su strada, finalizzata ad ottenere:
  - una migliore corrispondenza fra domanda e offerta;
  - miglioramento della offerta di sosta ai residenti, particolarmente nel Centro Storico e nelle zone di frangia;

#### f - la sicurezza

- individuazione e classificazione dei punti di maggiore incidentalità;
- interventi immediati sui nodi più pericolosi;
- interventi di moderazione del traffico in aree con particolare flusso pedonale;
- protezione delle utenze deboli (pedoni, ciclisti, invalidi, ecc.)

#### g - trasporto merci in città

- localizzazione di nuove piazzole c/s;
- concertazione delle fasce orarie per la distribuzione nel Centro Storico e nelle diverse parti della ZTL;

#### h - strumentazione e controllo

- incremento e finalizzazione della vigilanza sulla circolazione e sulla sosta;
- controllo degli accessi alla ZTL ed alle aree pedonali.

### **3.1. Classificazione della rete stradale**

La classificazione funzionale della rete è prevista sia dalla Circolare Ministeriale sui Piani Urbani di Traffico, sia dal Nuovo Codice della Strada; lungi dal costituire un mero adempimento formale, essa sta alla base di ogni politica di riqualificazione del sistema della viabilità urbana.

Infatti ogni livello gerarchico e funzionale impone modalità d'uso differenti e diversa collocazione dell'infrastruttura nel contesto urbanistico.

La classificazione della rete stradale, come prevista dall'art 2 del C.d.S., è stata integrata da un apposito regolamento viario<sup>1</sup> che determina le caratteristiche geometriche e l'uso di ogni singolo arco stradale.

La predisposizione di questo regolamento è esplicitamente prevista dalle direttive sulla redazione dei Piani di Traffico.

Il regolamento viario detta norme sia per l'uso e la gestione delle strade esistenti, sia per la realizzazione e l'uso delle strade di nuova costruzione o ristrutturate.

Esso considera le varie strade secondo la gerarchia assegnata e analizza gli standards tecnici nelle seguenti sezioni:

- caratteristiche funzionali di ogni tipo di strada
- disciplina d'uso delle strade

---

<sup>1</sup> allegato alla Relazione del PUT.

- prescrizioni tecniche progettuali.

### 3.1.1. Classificazione prevista dal Codice della Strada

Per chiarezza di comprensione si riportano i concetti generali contenuti nelle Direttive Ministeriali per la redazione dei PUT.

In base al Codice della Strada (art. 2) **le strade urbane** si possono suddividere nelle seguenti classi:

A - Autostrade: dedicate al traffico di attraversamento, ovvero al traffico con origine e destinazione esterne al centro abitato, ed al traffico di scambio tra il territorio urbano e quello extraurbano. Sulle strade di questa categoria è ammesso solo il traffico veicolare: sono quindi escluse le componenti di traffico relative ai pedoni, ai velocipedi, ai ciclomotori, alla fermata e alla sosta (salvo quelle di emergenza).

D - Strade di scorrimento: dedicate al traffico di attraversamento e di penetrazione nel centro abitato ed agli spostamenti a lunga distanza interni al centro abitato. Per le strade di questa categoria è ammesso l'innalzamento del limite di velocità per le strade urbane da 50 fino a 70 km/h. Devono disporre di almeno due corsie per senso di marcia separate da spartitraffico centrale anche nel caso di presenza di corsie o sedi riservate ai mezzi pubblici. E' ammessa la circolazione di tutte le componenti di traffico con esclusione, quando la velocità ammessa è superiore a 50 km/h, di veicoli a trazione animale, velocipedi e ciclomotori. La sosta è ammessa solo se separata da idonei spartitraffico laterali. Appartengono a questa categoria le strade in cui la carreggiata è utilizzata a senso unico e la geometria trasversale e l'organizzazione della sosta rispetta gli standard sopra indicati.

E - Strade di quartiere: hanno funzione di collegamento tra quartieri limitrofi o tra punti estremi di uno stesso quartiere e di accesso a servizi e attrezzature principale urbane e di quartiere. Sono ammesse tutte le componenti di traffico e possono essere presenti intersezioni e attraversamenti pedonali non semaforizzati. La sosta delle autovetture è ammessa solo se esterna alla carreggiata e dotata di corsie di manovra.

F - Strade locali: dedicate al servizio degli edifici per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati e per la mobilità locale. Sono comprese in questa categoria le strade pedonali e le strade parcheggio. Su di esse non è ammessa la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico collettivo, la velocità può essere limitata a 30 km/h, la sosta è generalmente ammessa e le intersezioni sono regolate con precedenza a destra.

Le Direttive Ministeriali del Giugno '95 ammettono altri tipi di classifica, per strade con funzioni e caratteristiche intermedie rispetto ai tipi precedentemente indicati:

- Strade di scorrimento veloce: intermedie tra le autostrade e le strade di scorrimento. Servono anch'esse il traffico in attraversamento e di penetrazione ed hanno

caratteristiche analoghe a quelle delle strade di scorrimento ma tali da permettere una maggiore sicurezza per il traffico veloce (intersezioni a livelli sfalsati). Per le strade di questa categoria è ammesso l'innalzamento del limite di velocità per le strade urbane da 50 fino a 70 km/h. E' consentita la circolazione di tutte le componenti di traffico con esclusione, quando la velocità ammessa è superiore a 50 km/h, di veicoli a trazione animale, velocipedi e ciclomotori. La sosta è ammessa solo se separata da spartitraffico.

- Strade interquartiere: intermedie tra le strade di scorrimento e quelle di quartiere, possono non essere dotate di spartitraffico centrale ma devono disporre di almeno una corsia per senso di marcia. Su di esse sono ammesse tutte le componenti di traffico, le intersezioni devono essere semaforizzate e la sosta deve avvenire su aree o fasce laterali separate da spartitraffico. La velocità massima ammessa è di 50 km/h.

- Strade locali interzonali: intermedie tra le strade di quartiere e le strade locali. Sono interessate dal traffico interno ad un quartiere che si distribuisce sulle strade locali o che si dirige alla rete di livello superiore. Su di esse sono ammesse tutte le componenti di traffico, la sosta è generalmente consentita e le intersezioni sono regolate dal diritto di precedenza.

Le caratteristiche indicate per le diverse categorie di strade devono essere considerate cogenti per le strade di nuova realizzazione mentre devono essere intese come obiettivi da raggiungere per le strade esistenti dove siano presenti vincoli strutturali e funzioni urbanistiche non eliminabili a breve termine. Tuttavia, anche in questi ultimi casi sono da rispettare le funzioni di traffico previste per le singole categorie di strade, in particolare attraverso l'identificazione delle categorie di traffico ammesse.

L'insieme di tutte le strade appartenenti alle categorie precedenti, escluse quelle locali, costituisce la *rete principale urbana* che ha lo scopo di soddisfare le esigenze della mobilità veicolare motorizzata anche attraverso la separazione dei traffici con differente tipo di marcia e l'esclusione della sosta dalle carreggiate stradali. Le strade locali sono destinate, invece, a soddisfare le esigenze dei pedoni e della sosta veicolare e costituiscono la *rete locale urbana*. Le maglie della rete principale urbana racchiudono zone urbane denominate *isole ambientali*, interessate esclusivamente da strade locali, da considerarsi aree con ridotti movimenti veicolari (da esse deve essere eliminato il traffico di attraversamento).

### 3.1.2. Classificazione funzionale della rete urbana di Osnago

Il passaggio dalla enunciazione delle Direttive Ministeriali alla loro concreta applicazione alla realtà urbana comporta la individuazione delle funzioni attualmente svolte dalla maglia viaria disponibile e dal confronto fra tali funzioni e le caratteristiche dimensionali

richieste. Il confronto fa emergere l'inadeguatezza di alcuni rami della rete, e la conseguente difficoltà di raggiungimento, anche in prospettiva, dell'assetto ottimale suggerito dalle direttive.

Ciò risulta particolarmente evidente per gli standard dimensionali richiesti non sempre sono presenti, nonché per la regolazione della sosta, spesso difficilmente attuabile nelle forme indicate dalle Direttive.

Nel caso specifico di Osnago, la classificazione riservata alle strade ha tenuto pertanto conto della funzione da esse effettivamente interpretata già ora o assumibile in futuro, in particolare per quanto concerne la rete principale.

Sono individuate le seguenti classi di strade:

- Strade urbane di interquartiere (Classe D/E): la classe è costituita da strade di collegamento importanti, svolgenti funzioni di relazioni fra le frazioni o altri comuni periferici ma che si snodano in ambito urbano nei centri;

- Strade urbane di quartiere (Classe E): la classe è costituita da strade di collegamento importanti, svolgenti funzioni di relazioni fra i quartieri, o contenute prevalentemente all'interno di singoli settori cittadini;

- Strade locali (Classe F): ne fa parte la restante rete viaria, tutta compresa all'interno delle isole ambientali; in particolare si dovrebbero definire automaticamente "locali interzonali" quelle strade locali in cui si verifica il passaggio degli autobus di servizio pubblico, ma nel caso in esame si è ritenuto opportuno adottare un'unica denominazione (strada locale urbana).

In classe "F" rientrano le strade in Zona a Traffico Limitato (ZTL) e nelle aree pedonali (AP).

Si aggiunge nella medesima classe, la seguente sottoclasse :

- Strade locali residenziali (Classe Fw): ne fanno parte quelle strade all'interno delle isole ambientali in cui si ritiene utile privilegiare il pedone; in tali strade, sul richiamo delle relatà olandesi dette "woonerf" la velocità massima consentita è pari a 30 km/h.

Alle strade urbane sopra elencate, vanno aggiunte le strade extraurbane, nel caso specifico le strade provinciali che hanno funzionalità di collegamento territoriale e che appartengono alla categoria delle strade extraurbane secondarie (classe C), nonché le strade extraurbane locali (Fe).

Gli elenchi delle strade inserite nelle singole classi sono riportati di seguito nelle paragrafo 4.1 (situazione a breve termine) e 5.1 (situazione a medio-lungo periodo) e nel Regolamento viario.

Per quanto riguarda la distribuzione del traffico, di norma il passaggio da una classe all'altra di viabilità avviene solo attraverso la classe immediatamente adiacente (cioè per passare da viabilità di interquartiere a viabilità locale occorre prima passare attraverso viabilità di quartiere).

In relazione a ciò le intersezioni fra viabilità interquartiere e viabilità locale possono (ove necessario e opportuno in relazione alle situazioni specifiche) essere chiuse.

Nella TAB. 3.1.1, per ogni classe di strada sono elencate le caratteristiche tecniche e funzionali di riferimento.

Analogamente nella TAB. 3.1.2 sono riportati gli indirizzi generali di regolazione e ammissibilità delle componenti di traffico sui diversi tipi di strada.

Le indicazioni contenute in queste due tabelle vanno intese come cogenti per le strade di nuova realizzazione, e come obiettivi di indirizzo, da compatibilizzare con le situazioni reali, per le strade esistenti.

**TAB. 3.1.1: Caratteristiche tecniche e funzionali di riferimento dei diversi tipi di strade**

<b>Tipo di strada</b>	<b>Interquartiere</b>	<b>Quartiere</b>	<b>Locale</b>	<b>Locale residenziale</b>
<b>Sezione</b>	almeno 1 corsia per senso di marcia ed eventualmente pista ciclabile	almeno 1 corsia per senso di marcia ed eventualmente pista ciclabile	possibilmente a senso unico	possibilmente a senso unico
<b>Marciapiede</b>	Sempre sui 2 lati	Sempre sui 2 lati	Possibilmente oppure sostituito da banda pedonale	-
<b>Sosta</b>	Ammessa se esterna alla carreggiata e provvista di apposite corsie di manovra	Ammessa se esterna alla carreggiata e provvista di apposite corsie di manovra	Generalmente ammessa	Generalmente ammessa in spazi limitati.
<b>Regolazione intersezioni</b>	Semaforizzate o con diritto di precedenza possibilmente canalizzate o rotatorie.	Semaforizzate o con diritto di precedenza, possibilmente canalizzate o rotatorie.	A raso con precedenza a destra, eventualmente con miniroatorie	A raso con precedenza a destra, eventualmente con miniroatorie
<b>Attraversamenti ciclo-pedonali</b>	Evidenziati e protetti, eventualmente semaforizzati.	Evidenziati e protetti, eventualmente semaforizzati.	Evidenziati e protetti.	Evidenziati e protetti.
<b>Limite di velocità</b>	50 km/h	50 km/h	30-50 km/h	30 km/h

**TAB. 3.1.2:** Indirizzi di regolazione e ammissibilità delle componenti del traffico.

<b>Tipo di strada\ Componenti di traffico</b>	<b>Interquartiere</b>	<b>Quartiere</b>	<b>Locale</b>	<b>Locale residenziale</b>
<b>Autoveicoli di trasporto collettivo</b>	Ammessi, eventualmente con corsia riservata e/o piazzole organizzate	Ammessi, eventualmente con corsia riservata e/o piazzole organizzate	Esclusi, tranne scuolabus. Eventualmente ammessi in strade ZTL, AP (su corsie protette).	Esclusi
<b>Altri autoveicoli (privati)</b>	Ammessi	Ammessi.	Ammessi; nelle ZTL ammessi solo gli autorizzati; nelle Aree Pedonali ammesso l'accesso dei residenti con posti auto in aree private.	Ammessi, ma con particolari cautele di comportamento.
<b>Biciclette</b>	Ammesse, possibilmente in sede propria o promiscua con i pedoni.	Ammesse, possibilmente in sede propria o promiscua con i pedoni.	Ammesse. Nelle Aree Pedonali è consentito solo il transito a mano.	Ammesse
<b>Pedoni</b>	Ammessi su marciapiedi.	Ammessi su marciapiedi.	Ammessi, possibilmente su marciapiede o banda pedonale.	Ammessi.
<b>Veicoli merci pesanti</b>	Ammessi.	Ammessi.	Esclusi.	Esclusi.



### **3.2. Protezione del centro dal traffico di attraversamento**

Le indagini di traffico hanno evidenziato il fenomeno del traffico di attraversamento nel centro di Osnago che investe, in particolare, il tratto via Roma/piazza Repubblica/via Trento e via 4 novembre/via Marconi.

Pertanto uno degli obiettivi principali risulta la disincentivazione del traffico di attraversamento.

Tale obiettivo è perseguibile se accompagnato dai seguenti interventi:

- 1) protezione del nucleo storico attraverso l'istituzione di una Zona a Traffico Limitato
- 2) la regolamentazione della circolazione, tale che con un sistema di sensi unici e divieti si allunghino i percorsi interni in modo da rendere, così, meno appetibile utilizzare le vie di Osnago rispetto alla S.P. 342 dir;
- 3) la realizzazione di una rotatoria all'incrocio tra la S.P. 342 dir e via Copernico (S.P.55 per Lomagna), attraverso un Piano Particolareggiato in accordo con l'Amministrazione Provinciale.

Infine, la nuova strada di arroccamento realizzata parallelamente alla S.P.342 dir e collegata all'asse centrale Via Roma/via Trento integrerà la maglia interna viaria, in particolare per il traffico locale negli spostamenti nord-sud.

### **3.3. Organizzazione della viabilità connessa all'ex Strada Statale**

Per quanto riguarda la viabilità connessa all'ex S.S.342 dir, ora Strada Provinciale si demanda ad una serie di Piani particolareggiati<sup>2</sup>, già previsti nella tavola di progetto dei flussi di circolazione, individuati per i punti di criticità anche attraverso i contatti ed il confronto con l'Amministrazione Provinciale di Lecco.

**Obiettivo da perseguire con essa è, in sintesi, l'impedimento degli attraversamenti sulla S.P. 342/dir.**

In particolare il PP1 dovrà verificare le soluzioni viabilistiche da introdurre, in raccordo con il PL "delle Marasche" per ridurre gli accessi diretti, esistenti ed in previsione, alla Strada Provinciale, riorganizzare i flussi di traffico anche in previsione degli insediamenti futuri previsti dal PRG e le eventuali connessioni con la viabilità esistente nel confinante Comune di Cernusco Lombardone.

Il PP2, dovrà definire secondo il PL "della Fiera" la nuova maglia viaria tra la S.P. 342/dir e la rotonda in zona della Fiera.

Il PP3 dovrà riconsiderare la viabilità della zona, anche in rapporto con l'attuazione del progetto classificato come B3, e riguardante la possibile modifica dell'attuale organizzazione dello svincolo alla "cappelletta".

In attesa di una soluzione definitiva è necessario comunque prevedere a riportare sull'asse forte di Via della Tecnica tutte le vie di accesso alle attività esistenti in

---

<sup>2</sup> vedi Cap. 9.1.

quell'area, così come già indicato nel vigente P.R.G. con lo scopo di limitare quanto più possibile l'utilizzo degli accessi diretti non attrezzati sulla S.P. 342/dir che dovranno essere in seguito definitivamente chiusi.

Altrettanta sollecitudine deve essere posta nella realizzazione di una radicale trasformazione degli accessi per l'area mostra-mercato, caratterizzata attualmente dalla assoluta mancanza di regolamentazione dei flussi.

## 4. Interventi a breve termine

In questa fase si tiene conto della realizzazione del I° e del II° lotto della nuova strada comunale di arroccamento che va complessivamente da via XX settembre a via Stoppani.

### 4.1. Classificazione della rete stradale - assetto di breve periodo

Per interpretare correttamente le funzioni svolte dalle strade urbane, si sono classificate le strade urbane in base alla funzione svolta senza tenere conto della sezione stradale, secondo tre livelli gerarchici molto semplici:

- strade di collegamento extraurbano
- strade della rete urbana principale (strade interquartiere e di quartiere)
- strade della rete urbana locale (strade urbane locali).

Questa schematica interpretazione della rete esistente consente di meglio comprendere quale sia il ruolo effettivamente svolto dalle strade, indipendentemente dalle carenze geometriche delle sezioni.

La classificazione della rete è rappresentata da relativa Tavola di progetto; in essa si può riscontrare la vera articolazione funzionale della rete urbana ed individuare, per esempio:

- il ruolo di strade extraurbane svolto dall'insieme delle strade provinciali che insistono sul territorio di Osnago, nonostante la ristrettezza della sezione stradale rispetto ai livelli previsti dal Codice della Strada
- la funzione di rete principale urbana svolta dall'insieme delle strade del centro oggi utilizzate anche dal traffico di attraversamento (via Marconi, Via Trento, Via Roma, Via 4 Novembre)
- l'importante funzione di collegamento urbano svolto dalle strade che svolgono collegamenti trasversali tra il centro e la S.P. 342/dir : Via XX Settembre, Via Pinamonti, Via Stoppani.

In base alla suddivisione in classi adottata per il Comune di Osnago, la gerarchia delle strade è composta dalla classificazione delle strade secondo il seguente elenco:

#### **rete principale urbana**

- strade urbane interquartiere (classe D/E):
  - Via Copernico
  - Via per Orane
  - Via Martiri della Liberazione

- Via per Ronco
- strade urbane di quartiere (classe E):
  - Via Gioia
  - Via Gorizia (da classificarsi strada urbana locale residenziale Fw dopo il completamento del 2° lotto della strada di arroccamento e l'attuazione del nuovo sistema di circolazione con chiusura di piazza della chiesa)
  - Via Kennedy
  - Via Libertà
  - Via Marconi
  - Via Pinamonte De Capitani
  - Via Roma
  - Via Trieste (eccetto tratto da Via verdi a Via Garibaldi)
  - Via Verdi
  - Via IV novembre
  - Via XX settembre
  - nuova strada di arroccamento (I° lotto) tra Via XX settembre e Via Gorizia
  - nuova strada di arroccamento (II° lotto) tra Via Gorizia e Via Stoppani
  - Via Papa Giovanni XXIII (compreso il nuovo tratto di collegamento con la nuova strada di arroccamento).

## **rete locale urbana**

- strade urbane locali (classe F):
  - tutte le altre.
- \* strade urbane locali in Zona a Traffico Limitato (classe ZTL):
  - Via Cavour
  - Via Crocifisso
  - Via Garibaldi
  - Via S. Anna
  - Via S. Carlo
  - Via Trieste (tratto tra Via Verdi e Via Garibaldi)
- \* strade urbane locali in area pedonale (classe AP):
  - Via Edison (tratta tra c.so Matteotti e Via Trento)
  - Via Bergamo (tratta tra Via Donizzetti e Via Bellini)

## **4.2. Elenco degli interventi**

In questo capitolo si descrivono gli interventi principali previsti dal PUT, individuati graficamente tramite una specifica tavola.

Per quanto concerne il nuovo schema di circolazione si confronti la specifica tavola dei flussi di circolazione.

Gli interventi sono classificati secondo le seguenti tipologie :

- A) Provvedimenti sulla circolazione
- B) Realizzazione di strade

### **A) Provvedimenti sulla circolazione**

Sono interventi che riguardano l'organizzazione della viabilità e la moderazione del traffico attraverso un nuovo schema della circolazione (sensi unici, regolamentazione degli incroci, ecc.), provvedimenti di limitazione del traffico, individuazione di aree a velocità limitata, ecc.

#### **A1. Via Marconi: messa in sicurezza della circolazione pedonale e istituzione tratto a senso unico**

Gli obiettivi principali sono quelli di una riduzione del traffico veicolare, attraverso l'istituzione di un tratto a senso unico da nord a sud tra via Kennedy e via Gioia, e della messa in sicurezza dei pedoni, ricavando un marciapiede o banchina pedonale protetta almeno su un lato della via, con percorso ciclopedonale nel tratto da via Libertà a via Gioia.

L'intervento si completa con provvedimenti sulla circolazione nelle vie Kennedy e Gioia:

- eliminazione del divieto di transito ai non residenti
- regolamentazione a senso unico anti-orario
- sosta consentita su un lato.

#### **A2. Realizzazione ZTL nel centro storico**

L'intervento prevede la realizzazione di una Zona a Traffico Limitato estesa per le 24 ore o per giornate specifiche o per una parte delle stesse, che comprende le seguenti vie del centro storico:

- Via Crocifisso
- Via Cavour
- Via Garibaldi
- Via S. Anna (con tratto a senso unico da Via Crocifisso a Via Roma)
- Via S. Carlo
- Via Trieste (tratto tra Via Verdi e Via Garibaldi)

Viene prevista la possibilità di accesso regolamentato per le operazioni di carico e scarico merci in determinati orari.

Sono reperiti posti auto per le operazioni di carico/scarico oltre che per i residenti.

All'interno delle ZTL si istituisce il limite massimo di velocità pari a 30 Km/h.

#### **A3. Schema di circolazione anti-traffico d'attraversamento con nuova strada di arroccamento parallela alla S.P.342 dir**

L'intervento realizza l'obiettivo di impedire il traffico di attraversamento, ridurre l'inquinamento e decongestionare le vie Roma e Trento nella tratta più prossima al centro storico. Il traffico nord-sud viene quindi diretto sulla Via Statale e in parte, per il traffico locale, sulla nuova strada di arroccamento.

Si prevedono una serie di sensi unici e la regolamentazione per la limitazione al traffico di piazza Vittorio Emanuele davanti alla chiesa, come descritto nella specifica tavola dei flussi di traffico; tale regolamentazione dovrà comunque consentire la possibilità di transito per i mezzi di soccorso.

Al riguardo, va prevista l'estensione della Zona a Traffico Limitato anche in specifici tratti di Via Roma (da Via XX settembre) e di Via Trento (da Via Pinamonte).

Si propone in via cautelativa una prima fase di sperimentazione (pertanto senza soluzioni definitive) nella quale la chiusura debba essere realizzata per periodi limitati, ad esempio nell'arco diurno o in limitati intervalli di tempo dei giorni feriali (per disincentivare il traffico di attraversamento negli orari di punta), in modo da verificare se le conseguenze di tale chiusura sono compatibili con la maglia viaria rimanente.

Su Via Gorizia sono previsti tramite attuazione di specifico Progetto Esecutivo, una serie di interventi miranti alla messa in sicurezza dei pedoni<sup>3</sup>, con percorso ciclo-pedonale lungo tutta la via fino la nuova strada di arroccamento.

L'assetto definitivo del nuovo schema di circolazione dovrà attuarsi dopo il completamento del 2° lotto della strada di arroccamento, evitando di indirizzare su via Gorizia il traffico di attraversamento.

Anche il 2° lotto della strada di arroccamento viene posto con intersezione regolamentata su via Stoppani, evitando alcune immissioni dirette con la S.P. 342dir.

Per il completo nuovo schema di circolazione si guardi alla tavola di progetto.

#### **A4. Nuovo schema di circolazione con sensi unici del comparto di strade comprese tra Via Roma a Via XX settembre**

L'intervento ha come obiettivo il reperimento di posti auto e spazi per il transito dei pedoni lungo le vie del comparto (via Donizzetti, via Manzoni, via Resegone, via Bellini, via Volta), istituendo il senso unico di marcia ad una corsia.

In base ai calibri stradali sarà, quindi, possibile delimitare una banchina pedonale.

In sintesi è previsto il seguente schema di circolazione, che potrà subire modifiche in funzione dello sviluppo urbanistico e della conclusione delle fasi di sperimentazione che verranno previste, in linea con gli obiettivi del P.U.T. e senza necessità di modifica formale dello stesso :

- doppio senso su via Bellini
- senso unico su via Resegone, da via XX Settembre a via Manzoni, con sosta laterale
- senso unico su via Manzoni, da via Resegone a via Donizzetti, con sosta laterale
- senso unico su via Manzoni, da via Roma a via Donizzetti, con sosta laterale
- senso unico su via Volta, da via Donizzetti a via Roma, con sosta laterale
- senso unico su via Donizzetti, da via Manzoni a via Bergamo, con sosta laterale

<sup>3</sup> si veda quanto descritto al Cap. 7.2.1 "Interventi a favore dei pedoni".

- chiusura al traffico del tratto di via Bergamo da via Donizzetti a via Bellini, permettendo il transito allo scuolabus (intervento mirato alla protezione dei pedoni davanti alla scuola); doppio senso di circolazione sui rimanenti tratti della via
- doppio senso su via Donizzetti, nel tratto da via Bergamo a via XX Settembre.

In base alle indicazioni contenute nella Tav.4, si prevedono anche una serie di nuovi interventi di regolamentazione della circolazione nel comparto tra via XX Settembre-via Roma-nuova strada di arroccamento conseguenti al nuovo intervento urbanistico previsto nell'area.

### **B) Realizzazione di strade (intersezioni o tratte stradali)**

Si tratta della realizzazione di nuove strade, nuove intersezioni, percorsi ciclo-pedonali o sistemazioni dell'esistente, come la riprogettazione delle intersezioni.

#### **B1. Realizzazione I° lotto della nuova strada comunale di arroccamento parallela alla S.P. 342 (da via XX settembre a via Gorizia)**

L'intervento, già in fase di realizzazione, consiste nel collegamento viario da via XX Settembre (dalla nuova mini-rotatoria già realizzata) a via Gorizia, con marciapiede pedonale e ciclabile e collegamento con via Papa Giovanni XXIII.

Nel tratto sud è inoltre previsto un nuovo parcheggio.

#### **B2. Realizzazione II° lotto della nuova strada comunale di arroccamento (da Via Gorizia a Via Stoppani)**

L'intervento è già stato programmato dall'Amministrazione Comunale e dovrà seguire nell'immediato la realizzazione del I° lotto.

Questo tratto non avrà marciapiede ciclabile e pedonale come il tratto precedente.

Resta da definire la soluzione per l'intersezione con la S.P. 342dir.

#### **B3. Nuova intersezione rotatoria tra la S.P.55 per Lomagna e la S.P.342dir**

Si ipotizza la realizzazione di una intersezione rotatoria, preferibilmente con precedenza interna "alla francese", in modo da favorire l'immissione sulla S.P. 342dir dei veicoli provenienti dalla S.P.55 e diretti a nord.

L'intervento è subordinato a Piano Particolareggiato (PP3) e ad accordi con l'Amministrazione Provinciale, per studiare anche le inevitabili connessioni dei flussi di traffico considerati con gli effetti del passaggio a livello esistente sulla linea FFSS per Bergamo.

## 5. Interventi a medio-lungo termine

### 5.1. Classificazione della rete stradale - assetto di medio-lungo periodo

Nel seguente elenco sono evidenziate (in grassetto) le strade per le quali si propone una variazione di classificazione rispetto l'assetto proposto per la fase di breve periodo:

#### rete principale urbana

- strade urbane interquartiere (classe D/E):
  - Via Copernico
  - Via per Orane
  - Via Martiri della Liberazione
  - Via per Ronco
  
- strade urbane di quartiere (classe E):
  - Via Gioia
  - Via Kennedy
  - Via Libert 
  - Via Marconi
  - Via Roma
  - Via Trieste (eccetto tratto da Via Verdi a Via Garibaldi)
  - Via Verdi
  - Via IV novembre
  - Via XX settembre
  - **nuova strada di arroccamento tra Via XX settembre e Via Stoppani**
  - Via Papa Giovanni XXIII

#### rete locale urbana

- strade urbane locali (classe F):
  - tutte le altre.
  
- \* strade urbane locali in Zona a Traffico Limitato (classe ZTL):
  - Via Cavour
  - Via Crocifisso
  - Via Garibaldi
  - Via S. Anna
  - Via S. Carlo
  - Via Trieste (da Via Verdi e Via Garibaldi)
  
- \* strade urbane locali in area pedonale (classe AP):
  - Via Edison (tratta tra c.so Matteotti e Via Trento)
  - Via Bergamo (tratta tra Via Donizzetti e Via Bellini)



- strade urbane locali residenziali (classe Fw):

– **Via Gorizia**

## **5.2. Elenco degli interventi**

Gli interventi sono classificati come al precedente paragrafo 4.3 secondo le seguenti tipologie :

- A) Provvedimenti sulla circolazione
- B) Realizzazione di strade

### **Interventi tipo “B”:**

#### **B5. Nuova intersezione canalizzata tra Via Copernico (S.P. 55 per Lomagna) e Via Marconi.**

Si ipotizza la realizzazione di una intersezione canalizzata in modo che la corrente veicolare in svolta a sinistra non rallenti il deflusso della corrente veicolare che prosegue diritto, con l'obiettivo generale di migliorare la sicurezza dell'intersezione stessa.

Resta da valutare l'opportunità di vietare o mantenere canalizzata la svolta a sinistra. La soluzione tecnica è demandata al progetto dell'opera.

#### **B6. Nuova intersezione canalizzata tra Via per Orane e via Cà Franca.**

Si ipotizza la realizzazione di una intersezione canalizzata con l'obiettivo generale di migliorare la sicurezza dell'intersezione, correlato anche alla presenza della nuova pista ciclabile.

L'intervento dovrà anche prevedere di riconsiderare la regolamentazione della circolazione di via per le Orane nel tratto che va da via per Colombaio a via Cà Franca.

La soluzione tecnica è demandata ad un Piano Particolareggiato (PP4) vista la difficoltà a riorganizzare in modo soddisfacente l'incrocio esistente e il prevedibile impatto ambientale della pista ciclabile in progetto e di conseguenza la necessità di verificare anche la fattibilità di soluzioni ad impatto “leggero”, come ad esempio l'introduzione di un senso unico alternato semaforizzato per il tratto di via per le Orane sopracitato.

#### **B7. Nuova intersezione canalizzata tra S.P. 342dir e viabilità del nuovo P.L. industriale previsto a sud del territorio comunale.**

Si ipotizza la realizzazione di una intersezione rotatoria con l'obiettivo generale di migliorare la sicurezza dell'intersezione e di raggruppare la viabilità d'accesso al nuovo lotto.

La soluzione tecnica è demandata al progetto esecutivo.

## 6. Il sistema della sosta veicolare

### 6.1. Organizzazione del sistema dei parcheggi e tariffazione della sosta

E' evidente che non si potrà garantire a tutti gli spostamenti di svolgersi "porta a porta", con parcheggio nelle immediate vicinanze della destinazione, ma occorrerà offrire modalità di interscambio articolate adatte alle varie esigenze degli utenti.

In generale devono essere disponibili sistemi di parcheggi che si possono distinguere sulla base del tempo di sosta:

- tempo di sosta breve o brevissimo: parcheggi diretti in vicinanza delle attività di destinazione, in superficie, disciplinati a parchimetro o altri strumenti equi-valenti; il tempo massimo di sosta consentito va da 30 minuti primi a 1 ora massimo;
- tempo di sosta medio: parcheggi a media distanza dalle funzioni di destinazione con sosta massima 2 ore.

Si può pensare di introdurre un sistema di tariffazione della sosta in particolari aree dove si ritiene necessaria una politica della sosta più forte atta a disincentivare l'uso dell'auto e nel contempo ad ottenere un'offerta di sosta sempre disponibile attraverso le risorse infrastrutturali esistenti.

In questo campo è molto importante l'articolazione temporale degli interventi ed il coordinamento con le attività di repressione della sosta irregolare.

In alcune città si sono realizzati per primi i parcheggi di interscambio esterni, senza mettere in atto contemporaneamente né un rigido controllo delle soste irregolari, né l'organizzazione degli altri due sistemi di sosta.

La conseguenza è stata lo scarso utilizzo dei parcheggi esterni ed il mantenimento degli stessi comportamenti di parcheggio "porta a porta" da parte della gran massa degli utenti.

Risulta invece che in molte città estere si sia incominciato a realizzare i parcheggi di interscambio più centrali, insieme al controllo delle soste; naturalmente la capacità di questi è stata subito saturata dalla domanda, ma ha creato le risorse per costruire i parcheggi più esterni, fino a completare il sistema con gli interscambi di dissuasione alle porte della città.

La domanda di trasporto sulla rete stradale urbana è direttamente correlata alla capacità del sistema di parcheggi.

Il controllo della capacità di parcheggio è quindi strumento efficace per il controllo della circolazione.

Questo fatto è intuitivo: ci si sposta con l'autovettura privata solo quando si ha una ragionevole speranza di trovare parcheggio in prossimità della destinazione.

D'altra parte, poiché non è possibile controllare le destinazioni dei singoli spostamenti, oltre ai divieti ed alle limitazioni di traffico, che sono indiscriminati, il controllo delle soste

è l'unico strumento di cui si possa disporre per controllare ed indirizzare la circolazione stradale.

Se la capacità degli stazionamenti è individuata in modo corretto, è possibile mantenere l'equilibrio tra la domanda di trasporto e la capacità della strada.

Il fatto importante è che un serio controllo delle soste irregolari deve precedere, e non seguire, la creazione di strutture destinate allo stazionamento.

In caso contrario si legittimano comportamenti di massa degli utenti che saranno sempre più difficili da rimuovere, anche quando fossero largamente disponibili le attrezzature per la sosta di interscambio, con grave detrimento anche per la redditività di queste ultime.

Il controllo della sosta è quindi la chiave di volta di ogni politica di controllo della circolazione e di riordino della mobilità, senza di esso non è possibile conseguire gli obiettivi che gli interventi di riorganizzazione del traffico si propongono.

Anche la sosta dei residenti è un fenomeno che interferisce, in modo a volte macroscopico, con l'organizzazione della circolazione.

La gran parte delle costruzioni residenziali ultimate prima del 1967 (legge 765) è totalmente priva di parcheggi o ne è provvista in misura del tutto inadeguata.

Ne consegue che le strade delle città sono usate come ricovero (gratuito) delle autovetture di proprietà dei residenti; questo avviene più spesso nelle aree centrali della città, quelle costruite da più tempo, che per di più ospitano funzioni differenziate.

Pertanto, nelle aree non esclusivamente residenziali, i posti disponibili per la sosta, che dovrebbero essere riservati alla sosta operativa, sono spesso saturati dalla sosta residenziale.

Il risultato è che in queste aree la sosta operativa delle merci, ed anche quella delle persone, si fa in seconda fila, con drastica diminuzione della capacità della strada.

La disciplina della sosta residenziale è quindi un altro elemento strategico per il controllo della circolazione e la soluzione delle congestioni da traffico.

Questo può avvenire sia con sistemi di promozione, come la concessione di aree pubbliche in diritto di superficie per realizzare parcheggi per i residenti, sia con strumenti di dissuasione, come quello di rendere onerosa la sosta residenziale su strada.

### Applicazione della legge 122 :

La legge 122/89 contiene una serie di disposizioni che, derogando al Codice della Strada per singole aree di particolare rilevanza urbanistica, consentono una gestione della circolazione e dello stazionamento più adatta ai problemi delle nostre città.

Per esempio, il Codice della Strada obbliga a riservare spazi per la sosta gratuita in misura pari a quelli riservati alla sosta a pagamento. Questa norma non consentirebbe alcun tipo di gestione urbanistica degli spazi riservati alla circolazione ed allo stazionamento nei centri delle città, tuttavia gli articoli 12, 13 e 15 della legge 122 hanno previsto che, nelle aree di particolare rilevanza urbanistica, si possano permettere solo soste a pagamento, e che si possano riservare aree di sosta ai soli residenti, a titolo

gratuito od oneroso. Queste deroghe sono state recepite anche dal nuovo Codice della Strada.

Pertanto, previa perimetrazione di queste aree di particolare rilevanza urbanistica, alle quali però non viene posto alcun limite e possono quindi estendersi a intere parti della città, è possibile perseguire le seguenti politiche:

- escludere ogni sosta operativa gratuita in alcune aree della città, anche equiparando il costo della sosta su strada a quello della sosta nei parcheggi pluripiano;
- eliminare la sosta residenziale gratuita in alcune aree, in modo da favorire la sosta operativa e indurre la realizzazione di sistemi alternativi di ricovero delle autovetture dei residenti;
- consentire la sosta nelle aree centrali ai soli residenti muniti di appositi contrassegni, a titolo gratuito o oneroso;
- riservare la sosta ai soli abitanti nelle aree residenziali, gratuitamente o dietro pagamento: questo permette di impostare tutto quanto serve per mettere in pratica la protezione delle aree residenziali (cosiddetti *woonerf*).

Questo insieme di politiche di sosta, tutte attuabili nonostante l'impostazione del Codice della Strada, unito alla possibilità di creare zone pedonali o zone a traffico limitato, mette le Amministrazioni comunali italiane in condizioni non differenti da quelle delle città estere che sono riuscite a impostare una situazione di equilibrio tra domanda ed offerta di uso della strada, sia per la circolazione che per la sosta.

La legge 122 prevede inoltre agevolazioni per la realizzazione dei parcheggi privati.

## **6.2 Prescrizioni per la facilitazione di parcheggio a veicoli per persone con ridotta capacità motoria**

In alcuni casi le caratteristiche dimensionali ed ubicazionali dei parcheggi riservati ad invalidi non rispettano le norme di legge o risultano di difficile utilizzo.

Peraltro sono da adottarsi di norma parcheggi a spina di pesce o a pettine rispetto a quelli disposti con andamento parallelo al marciapiede.

Per quanto concerne gli standards progettuali, si veda quanto prescritto al paragrafo 3.3.5. del Regolamento Viario.

## 6.3. Interventi previsti

### 6.3.1. Interventi nel breve termine

Si tratta di provvedimenti atti a razionalizzare i parcheggi esistenti attraverso una regolamentazione della sosta con criteri adatti alla tipologia della domanda, all'incremento dell'offerta di sosta e, in alcuni casi, ad una ridefinizione adeguata e conforme dei posti auto.

Tali interventi sono individuati nella tavola di progetto con la lettera "S" ed una numerazione progressiva, correlato ad ogni singolo intervento individuato nel seguente elenco:

- **S1- parcheggio esistente in via Libertà angolo via Marconi (di fronte alle Poste):** regolamentazione della sosta a disco orario e realizzazione n.1 posto auto per invalidi.
  
- **S2 - sosta in via Verdi:**  
si prevede la regolamentazione della sosta a disco orario su un lato in via Verdi per un numero limitato di posti auto.
  
- **S3 - parcheggio di piazza del mercato:**  
si propone la regolamentazione della sosta a disco orario per una parte dei posti al fine di consentire la rotazione della sosta.  
Si prevede la realizzazione di n.1 posto auto riservato ad invalidi (disposizione a pettine e spazio laterale di manovra per la carrozzina).
  
- **S4 - nuovo parcheggio tra via Marconi e via 4 novembre:**  
l'intervento è già inserito nell'attuazione di un Piano di Lottizzazione.  
La posizione di questo nuovo parcheggio, già importante oggi per la sua centralità, diverrà particolarmente strategico con l'attuazione della ZTL del Centro Storico. Pertanto si suggerisce di prevedere la regolamentazione della sosta a tempo determinato nell'arco diurno (con disco orario) per almeno di una parte dei nuovi posti auto.
  
- **S5 - nuovo parcheggio nei pressi del Campo Sportivo tra via Gorizia e la nuova strada di arroccamento:**  
Questo nuovo parcheggio, la cui realizzazione è già in previsione, consentirà l'offerta di posti auto in una zona che si configura di attestazione al centro, oltre che di servizio per le infrastrutture adiacenti che producono una specifica domanda di sosta per periodi limitati (campo sportivo, oratorio, cinema).  
Si propone pertanto una regolamentazione libera della sosta.



## **7. La mobilità ciclabile e pedonale**

### **7.1. Mobilità ciclabile**

#### 7.1.1. Riferimenti generali

L'azione del PUT riguardo al programma della mobilità ciclabile riguarda essenzialmente i seguenti aspetti:

- una verifica (ed eventuale modifica) di tratti/punti specifici della rete esistente, in relazione alla effettiva utilizzazione/utilità delle piste;
- l'integrazione delle previsioni con la rete ciclopedonale di adduzione alle fermate del trasporto pubblico.

Una attenzione particolare verrà data alle priorità di attuazione, privilegiando il completamento e la integrazione, finalizzati a:

- eliminare punti di discontinuità degli itinerari;
- eliminare punti di pericolo
- creare le condizioni per un maggiore utilizzo dei mezzi non motorizzati.

Le caratteristiche tecniche a cui devono rispondere le piste ciclabili sono definite dalle nuove direttive ministeriali emanate con il DM 557 del 30/11/99 pubblicato nella G.U. del 26/09/2000.

#### 7.1.2 Completamento degli itinerari ciclabili e ciclo-pedonali e nuovi interventi

Obiettivo primario del PUT è il completamento dei percorsi ciclabili principali già in gran parte realizzati o progettati anche nell'ambito di progetti sovracomunali come specificato nella tavola delle previsioni.

Oltre al completamento degli itinerari, è comunque di fondamentale importanza anche la manutenzione dei percorsi esistenti.

Per quanto riguarda la continuità degli itinerari, si sono identificati i tratti di "ricucitura" dei collegamenti esistenti, a cui si aggiungono veri e propri itinerari di nuova realizzazione.

Gli interventi previsti riguardano prevalentemente la realizzazione di percorsi ciclabili e pedonali.

In sintesi, i tratti più significativi previsti sono:

- ponticello sul Molgora nella zona sud del territorio comunale;
- via Marconi
- da via Giotto alla Stazione FFSS lungo la linea ferroviaria
- via della Tecnica/via per Ronco



- via XX settembre-nuova strada di arroccamento-via Gorizia
- via Stoppani.

Tutti i percorsi ciclo-pedonali di previsione futura sono individuati nella Tav.4 "Riorganizzazione dei flussi di traffico e interventi prioritari".

## **7.2. Mobilità pedonale**

Alla mobilità pedonale saranno rivolti interventi diffusi e interventi concentrati su aree ed itinerari particolari; caratteristiche e luoghi di intervento faranno riferimento di piani particolareggiati.

Gli interventi diffusi riguardano in generale la messa a norma degli spazi pedonali lungo la viabilità urbana, in termini di miglioramento della sicurezza, eliminazione delle barriere architettoniche, manutenzione, illuminazione, ecc. Questa tipologia di intervento rientra nella attività di routine dell'Amministrazione (la cosiddetta "igiene del traffico"), che riveste una importanza fondamentale nei rapporti con il cittadino.

Gli interventi concentrati su aree particolari riguarderanno principalmente (ma non solo) il centro storico, e consisteranno in:

- itinerari di collegamento tra i parcheggi di attestamento ed il centro;
- percorsi pedonali protetti, di collegamento con i principali servizi pubblici, destinati ad agevolare i movimenti pedonali delle persone a ridotta capacità motoria.

### 7.2.1 Interventi a protezione dei pedoni

Relativamente alla regolamentazione a Traffico Limitato prevista nel Centro Storico, essa può contribuire fisicamente, attraverso programmi di riqualificazione urbanistico-commerciale, a conseguire una maggiore e migliore fruibilità degli spazi pubblici ai pedoni.

Non si prevedono vere e proprie nuove pedonalizzazioni, ma si valuteranno le possibili parziali misure di limitazione del traffico funzionali alla sicurezza dei pedoni e della circolazione, anche in relazione degli obiettivi previsti dal presente Piano e delle indicazioni in esso contenute.

E' previsto un intervento mirato alla protezione dei pedoni in via Gorizia , in particolare riferimento al tratto da via Trento all'oratorio (è previsto un percorso ciclopedonale fino alla nuova strada di arroccamento).

Nell'ambito del miglioramento della mobilità pedonale rientra il progetto accessibilità scuole, in sintonia ed in concorso degli organismi scolastici.

L'obiettivo è di promuovere un trasporto collettivo a pagamento per gli allievi delle scuole elementari e medie inferiori che permetta un calo degli spostamenti individuali per accompagnare i figli a scuola; in questo modo si otterrebbe anche un aumento della sicurezza per i bambini che si recano a scuola.

Per quanto riguarda la parte pedonale dello spostamento, occorre individuare gli interventi funzionali-infrastrutturali idonei ad una accessibilità più sicura.

Il numero di situazioni su cui intervenire è piuttosto alto: occorre definire una scala di priorità, nel breve periodo l'attuazione si indirizzerà su di un primo stralcio relativo al comparto di strade attorno Via Marconi, e a quelle attorno Via Resegone-Via Donizzetti; rivestendo importanza anche sotto il profilo della sicurezza, il progetto è stato inserito tra gli interventi anticipatori.

Successivamente l'intervento sarà ipotizzabile una programmazione di interventi che si potranno estendere anche in altre zone, riguardando i percorsi pedonali sicuri casa-scuola, nonché il completamento di progetti già avviati. Allo scopo verrà attivato uno specifico progetto di settore.

Un altro obiettivo è quello della protezione dei pedoni lungo gli assi principali nei quali vi è promiscuità tra autoveicoli e di pedoni:

- via Marconi (in parte percorso ciclo-pedonale)
- via XX settembre (percorso ciclo-pedonale).

Sono previsti nel breve termine una serie di interventi atti a garantire la fluida e sicura continuità dell'intera rete pedonale, costituita essenzialmente da marciapiedi, passaggi pedonali e attraversamenti pedonali, nonché spazi di attesa per il trasporto pubblico.

In sintesi, si riassumono i principali interventi (in parte già descritte negli interventi di tipo "A" e "B" ), che si suggerisce di attuare secondo la programmazione comunale:

- formazione di marciapiede o banchina pedonale protetta su via Marconi (ciclo-pedonale nel tratto da via Libertà a via Gioia), via Kennedy e via Gioia
- formazione di marciapiede su via Gorizia (con percorso ciclo-pedonale fino alla nuova strada di arroccamento)
- formazione di marciapiede o banchina pedonale protetta su via Donizzetti (tratto da via Bergamo a via Manzoni), via Bellini, via Resegone (tratto da via Bergamo a via Manzoni), via Manzoni (tratto da via Donizzetti a via Resegone), via Bergamo (da via Bellini a via Resegone).
- formazione di marciapiede o banchina pedonale protetta dal nuovo parcheggio da realizzarsi in via Libertà (intervento S4) a collegamento di via Trento, via Libertà, via Marconi.

### 7.2.2 Interventi a favore della mobilità pedonale per un'utenza ampliata

Progettare per un'utenza ampliata non significa ideologicamente "progettare per tutti", bensì significa "progettare per il maggior numero possibile di persone". Ciò ha il senso del limite sia rispetto alla soluzione, sia rispetto alla situazione, senza perdere di vista la complessità della condizione umana.

Inoltre la definizione di "persone a ridotta capacità motoria (prcm)" si applica non solo alle persone in situazioni di handicap, ma a tutti coloro che, temporaneamente o permanentemente, presentano difficoltà di movimento per menomazioni fisiche (agli arti, ma anche all'udito e alla vista) o funzionali (persone con bambini in braccio o in carrozzina, donne incinte) o semplicemente per l'età.

Pertanto i parametri su cui confrontare il progetto per un'utenza ampliata sono:

- cercare di massimizzare la possibilità di utilizzo autonomo;
- la soluzione non deve essere connotata da un'immagine negativa e stigmatizzante;
- semplicità di utilizzo e compatibilità con le caratteristiche dell'utente.

Nell'ambito del PUT vengono definiti criteri informativi di una azione progettuale ed attuativa che dovrà entrare in tutti i piani particolareggiati; più che di redigere un progetto specifico si tratterà quindi di introdurre in tutti i progetti i concetti sopra descritti.

In questa ottica saranno affrontati problemi del tipo:

- adeguamento dei percorsi pedonali alle norme sulle barriere architettoniche;
- attrezzaggio degli attraversamenti pedonali (riconoscimento, avvisatori sensoriali);
- adeguamento dei parcheggi.
- accessibilità al trasporto pubblico su gomma di linea alle fermate ed a bordo;
- accessibilità al trasporto ferroviario.

Questi temi sono pertanto trattati all'interno delle parti specifiche del presente Piano; sotto l'aspetto attuativo e gestionale, è auspicabile che sia istituito un tavolo di concertazione aperto a tutte le organizzazioni che operano nel campo.

## 8. Il trasporto pubblico

Il Comune di Osnago è servito da due linee automobilistiche ed una ferroviaria:

- linea D30 Barzio-Lecco-Milano, con n.2 coppie di corse solo nei giorni festivi;
- linea D50 Lecco-Brivio-Lomagna. Le corse che passano per Osnago collegano principalmente con Brivio, Merate, Cernusco L., Ronco Briantino e Lomagna; vi sono n.4 coppie di corse effettuate nei giorni scolastici (la corsa delle 13.50 arriva fino ad Airuno e Capiate);
- linea ferroviaria FS180 Milano-Lecco-Sondrio-Tirano, con collegamenti nella tratta tra Milano P.ta Garibaldi (o Milano Centrale) e Lecco, corse con frequenza media oraria (anche inferiore nelle punte): n.22+20 corse nei 5 giorni feriali, di cui n.20+19 corse anche il sesto giorno feriale e n. 18+16 corse tutti i giorni (7 giorni).

Per quanto riguarda il trasporto pubblico su gomma, le corse della linea D30 sono effettuate una al mattino e una alla sera per ciascuna direzione (solo nei festivi), con possibilità di interscambio a Lecco con la corsa per Taceno-Margno al mattino. Le corse della linea D50 sono effettuate in orari tipicamente "scolastici".

Per quanto riguarda il servizio ferroviario, esso è caratterizzato da un numero elevato di corse e cadenza mediamente oraria, che permettono di raggiungere in circa mezz'ora sia la stazione di Milano P.ta Garibaldi (o di Milano Centrale) che quella di Lecco, oltre al collegamento con altre stazioni intermedie (tra cui Monza, Sesto S.Giovanni, Milano Greco Pirelli, Merate, ecc.).

Il raggiungimento della stazione ferroviaria deve prevedersi a piedi o in bicicletta dal centro, consentendo l'interscambio con l'auto per chi viene da fuori, attraverso il parcheggio situato al di là del passaggio a livello (verso Orane), il quale deve essere utilizzato per la sosta lunga (preferibilmente a quello sul retro della stazione in via Trieste).

E' prevista la chiusura del passaggio a livello e la realizzazione di un sottopasso.

## 9. Programma di attuazione degli interventi

Gli interventi individuati saranno programmati ed attuati sulla base delle decisioni previste nel Piano Comunale delle Opere Pubbliche.

E' il caso di sottolineare come il 1° lotto della strada di arroccamento e una parte degli interventi per la messa in sicurezza di via Marconi sono già stati inseriti nel piano delle opere pubbliche del 2001.

Gli interventi previsti sulla S.P. 342dir saranno concertati con l'Amministrazione Provinciale e il confronto dovrà stabilire la quantità di risorse che l'Amministrazione Provinciale metterà a disposizione.

La realizzazione del sottopasso ferroviario di via Trieste è di competenza delle F.S. nell'ambito della attuazione del raddoppio della linea Carnate-Calolziocorte.

Una serie di opere, come descritto nei capitoli precedenti, sono previste all'interno della realizzazione dei Piani attuativi (Piani particolareggiati).

Nella zona industriale a sud del territorio comunale è, infine, previsto un Piano di lottizzazione industriale che comprende l'intervento B7.

### 9.1. I Piani particolareggiati

Il 2° livello di progettazione di un Piano Urbano del Traffico è quello dei Piani Particolareggiati, intesi quali **progetti di massima relativi ad ambiti territoriali più ristretti di quello dell'intero centro abitato.**

I Piani particolareggiati indicano il dimensionamento di massima degli interventi previsti per tutta la viabilità all'interno del rispettivo ambito territoriale di studio con i rispettivi schemi di circolazione.

La completa definizione degli interventi proposti nei Piani particolareggiati spetta, quindi, ai Piani esecutivi, che costituiscono il 3° livello di progettazione del PUT.

In questa fase sono stati individuati n.4 Piani Particolareggiati per quattro relative aree di intervento, il cui studio sarà sviluppato successivamente.

Sono stati definiti gli obiettivi e l'ambito di ciascun intervento, correlato a Piani attuativi previsti dal Prg (Piani di lottizzazione), come di seguito descritto:

- PP1 - zona "le Marasche": messa in sicurezza della viabilità sulla S.P. 342 dir e razionalizzazione della viabilità nelle nuove zone insediative previste dal Piano di lottizzazione e collegamento con la rete viaria di Cernusco. E' importante perseguire con l'Amministrazione Provinciale l'obiettivo dell'impedimento degli attraversamenti sulla S.P. 342dir.

- PP2 - zona compresa tra la S.P.55 per Merate e via per Ronco Briantino: studio di soluzioni riguardo la connessione tra la rotonda sulla Strada Provinciale per Brugarolo e il,previsto sottopasso ferroviario al confine con Ronco Briantino. Il Piano comprende il PL commerciale “della Fiera” con connessioni tra la SP342 dir e la rotonda di via Martiri della Liberazione.

Infine, in stretta correlazione con il PP3, rientra il collegamento diretto tra Via della Tecnica e la rotonda di Via Martiri della Liberazione, in prossimità della Fiera.

- PP3 - zona “Loreto-Cappelletta”: comprende la nuova viabilità per Ronco, la modifica dell’attuale organizzazione dello svincolo della cappelletta, l’intervento di progetto B3 e il percorso ciclopedonale interno.

Occorre considerare la previsione di un sovrappasso alla linea F.S. Carnate-Bergamo, in prossimità di Via della Tecnica; questa opportunità, importante per risolvere la situazione di grave congestione che attanaglia la frazione Loreto a causa del passaggio a livello, è strettamente legata ad un complesso accordo fra i Comuni di Ronco Briantino ed Osnago, le Province di Milano e Lecco e R.F.I.

Legata alla scelta sopra indicata si ritiene opportuno il collegamento diretto tra Via della Tecnica e la rotonda di Via Martiri della Liberazione, in prossimità della Fiera: tale collegamento è legato agli accordi sopra indicati ed alla realizzazione del P.L. commerciale della Fiera.

In attesa di una soluzione definitiva è necessario, comunque, prevedere a riportare sull’asse forte di Via della Tecnica tutte le vie di accesso alle attività esistenti in quell’area, così come già indicato nel vigente P.R.G. con lo scopo di limitare quanto più possibile l’utilizzo degli accessi diretti non attrezzati sulla S.P. 342/dir che dovranno essere in seguito definitivamente chiusi.

Altrettanta sollecitudine deve essere posta nella realizzazione di una radicale trasformazione degli accessi per l’area mostra-mercato, caratterizzata attualmente dalla assoluta mancanza di regolamentazione dei flussi.

- PP4 - zona “le Orane”: si ipotizza la realizzazione di una intersezione canalizzata con l’obiettivo generale di migliorare la sicurezza dell’intersezione, correlato anche alla presenza della nuova pista ciclabile; L’intervento dovrà anche prevedere di riconsiderare la regolamentazione della circolazione di via per le Orane nel tratto che va da via per Colombaio a via Cà Franca.

- PP5 – Sottopasso ferroviario. L’intervento è già stato programmato dall’Amministrazione Comunale attraverso la conferenza di servizi con le Ferrovie dello Stato. Il PP dovrà studiare le soluzioni di traffico per l’utilizzo del sottopasso in relazione alle esigenze dei residenti, del collegamento della zona delle “Orane” con il centro e la valorizzazione dell’area interessata, che ormai è sempre più utilizzata per attività legate allo svago ed al tempo libero.