



COMUNE DI BAREGGIO

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

RELAZIONE TECNICA

Le proposte di Piano



Luglio 2026



PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Aggiornamento

Le Proposte del Piano



SOMMARIO

1	ANALISI DEGLI OBIETTIVI E DELLE STRATEGIE	3
1.1	Il tema della sicurezza stradale	4
1.2	I cuscinetti Berlinesi – nuova tipologia di dosso.....	7
2	SCENARIO DI RIFERIMENTO.....	8
3	SCENARIO OBIETTIVO.....	10
3.1	Il sistema della viabilità.....	11
3.2	Il sistema delle piste ciclabili.....	19
3.3	Il trasporto pubblico.....	31
3.4	Il sistema della sosta.....	31
4	IL MONITORAGGIO.....	32
5	CONCLUSIONI	34
5.1	La viabilità.....	34
5.2	Il sistema delle Piste ciclabili	35
5.3	Il sistema del trasporto pubblico	36
5.4	Il sistema sosta	36



1 ANALISI DEGLI OBIETTIVI E DELLE STRATEGIE

Il PGTU è un piano a breve termine e la sua attuazione non comporta rilevanti impegni finanziari; il suo compito è quello di individuare un insieme coordinato di interventi atti a migliorare le condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili in un arco temporale biennale e con dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.

Si tratta di un "Piano di immediata realizzabilità", con l'obiettivo di contenere al massimo le criticità della circolazione mediante interventi di modesto onere economico.

Gli obiettivi del PGTU mirano a:

- Migliorare le condizioni di circolazione;
- Migliorare la sicurezza stradale;
- Sviluppo della mobilità alternativa;
- Ridurre l'inquinamento atmosferico ed acustico;
- Accrescere il risparmio energetico.

Migliorare le condizioni della circolazione stradale significa accrescere il grado di fluidità dei movimenti veicolari, ridurre i perditempo e le code; la riduzione della congestione viaria determina un incremento della velocità del trasporto e una maggiore regolarità rendendolo più attraente e, come un circolo vizioso, questa maggiore attrazione verso i mezzi collettivi di trasporto, torna ad incidere sulle condizioni della circolazione stradale in quanto ne determina un'ulteriore decongestione.

Migliorare la sicurezza stradale ponendosi come obiettivo la riduzione del numero di incidenti e delle vittime ad essi correlate, obiettivi da raggiungere sia a livello di sicurezza dell'intero sistema stradale che a livello di utenze più vulnerabili.

Tabella 4-1 Obiettivi di riduzione del numero di morti per le categorie a maggior rischio

Categoria	N. vittime 2020 (stima)	N. vittime attese 2030	Riduzione percentuale attesa
Ciclisti	252	138	45%
Pedoni	526	236	55%
Motociclisti	763	343	55%
Bambini	33	0	100%
Anziani	986	394	60%

Tabella 1.0.1 – Obiettivi al 2030 – Piano Nazionale della Sicurezza Stradale

Il traffico veicolare concorre in modo rilevante sia sulla qualità dell'aria che sull'inquinamento acustico. La riduzione degli inquinanti atmosferici ed acustici viene perseguita, in generale, attraverso la fluidificazione del traffico ed attraverso la realizzazione di interventi di orientamento e controllo della domanda di mobilità, che, in alcuni casi, potrebbe implicare anche la limitazione della circolazione veicolare.



Rendere più fluido il traffico comporta sia la riduzione dei tempi di viaggio, sia il risparmio dei consumi energetici dei veicoli pubblici e privati.

Le strategie che il presente Piano propone per il raggiungimento dei suddetti obiettivi consistono in:

- Il ridisegno complessivo e graduale dello spazio pubblico, incentivando la mobilità attiva (pedoni e bici);
- Realizzare/ampliare spazi pedonali ed ambiti a precedenza pedonale nei nuclei nevralgici del territorio comunale, finalizzati al recupero della vivibilità e ad incentivare la mobilità attiva.
- Estendere il concetto di riduzione delle velocità per promuovere una ciclabilità diffusa e agevolare la convivenza tra i ciclisti e gli altri utenti della strada.
- Riqualificare/migliorare i percorsi ciclopeditoni esistenti ed incrementare ulteriormente la rete dei percorsi, al fine di fornire un maggior grado di sicurezza alla mobilità attiva (pedoni e cicli) e disincentivare l'uso dell'auto privata, oltre a migliorare la connessione fra i principali poli attrattori del comune, con particolare attenzione alle scuole;
- Implementare reti ciclabili integrate: rete cittadina per gli spostamenti quotidiani e rete cicloturistica per il turismo, il tempo libero.
- Riqualificare intersezioni e assi stradali con la ridefinizione degli spazi al fine di migliorare l'accessibilità di specifici ambiti, eliminare le criticità esistenti, ridurre le velocità dei veicoli, favorire la mobilità debole e disincentivare il traffico parassitario di attraversamento.
- L'ottimizzazione della politica della sosta al fine di:
 - regolarizzare il regime della sosta intorno al Parco Arcadia per salvaguardare la domanda dei residenti soprattutto nei periodi di massima attrattività del Parco;
 - Disincentivare la sosta in spazi non del tutto adeguati.

1.1 Il tema della sicurezza stradale

La classificazione degli interventi per la sicurezza stradale riportati sulle "Linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Sicurezza Stradale" prevede cinque classi d'intervento: educazione, controllo, gestione del traffico e della mobilità, infrastrutture, servizi medici.

Per le due classi riferite all'ingegneria dei trasporti si individuano ulteriori sottoclassi che riguardano:

INGEGNERIA: GESTIONE DEL TRAFFICO E DELLA MOBILITA'

- rendere più competitivo il trasporto pubblico per ridurre i flussi dei veicoli privati,
- la funzione delle singole strade alle proprie caratteristiche geometriche,
- riorganizzare la distribuzione dei flussi e ridurre i conflitti,
- individuare zone protette con la limitazione del traffico veicolare attraverso la riduzione delle velocità ed il controllo degli ingressi.

INGEGNERIA: INFRASTRUTTURE

- l'adeguamento delle caratteristiche geometriche e funzionali dei tronchi stradali e dei relativi impianti;
- l'adeguamento delle caratteristiche geometriche e funzionali delle intersezioni e dei relativi impianti;



- gestione delle velocità;
- protezione delle utenze deboli.

Le strategie che il presente Piano vuole adottare per affrontare il tema della Sicurezza Stradale riguardano:

INGEGNERIA: GESTIONE DEL TRAFFICO E DELLA MOBILITA'

- la Moderazione del Traffico.

INGEGNERIA: INFRASTRUTTURE

- l'adeguamento delle caratteristiche geometriche dei tronchi stradali e delle intersezioni;
- la gestione delle velocità;
- la protezione delle utenze deboli.

Si individuano due campi di intervento strategico:

- 1) strategie che mirano ad annullare o mitigare le criticità legate ai punti e tratte nere messe in risalto dall'analisi dell'incidentalità
- 2) Strategie atte a prevenire il rischio di incidente, a proteggere l'utenza debole e ad attenuare le conseguenze degli incidenti.

Per risolvere i conflitti esistenti e per mitigare le criticità rilevate, il Piano propone interventi di moderazione del traffico con l'obiettivo di ridurre la velocità dei veicoli e di conseguenza proteggere le utenze più vulnerabili. Interventi di moderazione del traffico vengono proposti:

- lungo le traiettorie in corrispondenza di punti di conflitti tra flussi veicolari, flussi pedonali e ciclabili;
- per rendere più sicure le intersezioni;

Per quanto riguarda l'elemento "velocità", più è elevata e più è alto il rischio che si verifichino incidenti gravi, inoltre l'esperienza e la letteratura scientifica dimostrano che nelle aree in cui si possono verificare impatti che coinvolgono veicoli e pedoni la velocità dovrebbe essere limitata almeno a 30 km/h.

È dimostrato che la sola imposizione del limite della velocità a 30 km/h non è sufficiente, in quanto è difficile ed oneroso controllare e gestire il rispetto dei limiti della velocità; a questa imposizione occorre associare le tecniche del traffic calming, tecniche che hanno dimostrato di essere le più efficaci per quanto riguarda l'aumento della sicurezza stradale.

Per tanto, da un punto di vista progettuale ed esecutivo, quest'ultime risultano soluzioni efficaci per progettare ambienti urbani e spazi pubblici sicuri ed accessibili a tutti gli utenti, con un occhio di riguardo rivolto soprattutto verso le utenze più vulnerabili.

È a questo scopo che occorre porre particolare attenzione a quelle che il PNSS 2030 definisce "zone sensibili" (scuole, servizi per gli anziani, ambulatori, ecc..) in quanto sono forti poli generatori e attrattori di utenza vulnerabile (bambini, anziani, pedoni e ciclisti), queste zone devono essere trattate con particolare attenzione ("devono essere oggetto di focus specifici") per garantirne sicurezza e fruibilità.

Ricordando che il 71% degli incidenti avviene in ambito urbano e che l'83% dei decessi avvenuti nei centri abitati si riferiscono alle utenze



deboli, si può dedurre che agire su tali categorie significa migliorare la sicurezza stradale in ambito urbano.

Inoltre, la riduzione dei conflitti tra le diverse componenti di traffico è di difficile soluzione a causa delle caratteristiche geometriche delle strade del centro abitato di Bareggio e l'eliminazione di alcune funzioni, come la sosta, o l'istituzione del senso unico, per liberare spazio in carreggiata non è sempre attuabile.

In questa realtà appare più conveniente proporre **modelli di coabitazione tra gli utenti della strada prevedendo interventi integrati che contemplano un abbassamento della velocità veicolare e contestualmente, un uso condiviso, in sicurezza, delle strade da parte di tutte le utenze**, in coerenza con quanto previsto dal PNSS 2030.



Figura 1.1.1 – Esempi di interventi di Moderazione del Traffico: Olanda e Reggio Emilia -Fonte: Piano Particolareggiato delle Piste Ciclabili

Il principio della condivisione dello spazio stradale è un principio innovativo rispetto a quello della segregazione, che ben si appresta ad essere applicato alla maglia viaria dell'abitato di Bareggio, essendo questa una maglia prevalentemente residuale e caratterizzata da infrastrutture stradali e di traffico che ben si coniugano con il principio di condivisione degli spazi e dei 30km/h.



Figura 1.1.2 – Esempi di condivisione degli spazi stradali: Amsterdam – Fonte: Piano Particolareggiato delle Piste Ciclabili



Con la realizzazione di interventi di calming traffic (quali restringimento delle carreggiate, tratte a sensi unici alternati, messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali...) si potrà prevedere la condivisione in sicurezza degli spazi stradali da parte di tutte le utenze, andando oltre la logica di una separazione effettiva e strutturata.

Questo consentirà di superare i limiti di numerose strade o tronchi di strade della maglia viaria che per conformazione geometrica non sono in grado di ospitare spazi delimitati per le diverse tipologie di flussi (pedonali, viabilistici e ciclabili) e contemporaneamente per conservare la stessa offerta di posti auto necessari a soddisfare la domanda di sosta.

1.2 I cuscinetti Berlinesi – nuova tipologia di dosso

Il “cuscino berlinese” è un particolare tipo di dosso stradale che non si estende a tutta la larghezza della carreggiata e che per tanto non corrisponde alla tipologia normata ma che, in via sperimentale, è stata



concessa in deroga in diversi comuni italiani, anche di grandi dimensioni (Torino - Lodi), per via autorizzazione ministeriale.

Le “Linee guida per la redazione dei Piani della Sicurezza Stradale” indicano lo Speed-cushions tra le principali tipologie di intervento per la mitigazione della velocità in quanto presentano il vantaggio di riuscire a rallentare la velocità di circolazione

veicolare (soprattutto quello delle autovetture) senza comunque arrecare alcun disagio per i mezzi di soccorso e i mezzi a due ruote, rendendoli molto adatti ad essere collocati nelle zone 30.

2 SCENARIO DI RIFERIMENTO

Lo Scenario di Riferimento recepisce una serie di interventi individuati dall'amministrazione Comunale, si tratta di decisioni antecedenti la stesura del Piano. Si tratta:

- Della nuova rotatoria all'intersezione Novara-Roma-Monte Rosa e della riorganizzazione e messa in sicurezza dell'intersezione Novara-De Gasperi, in fase di realizzazione.

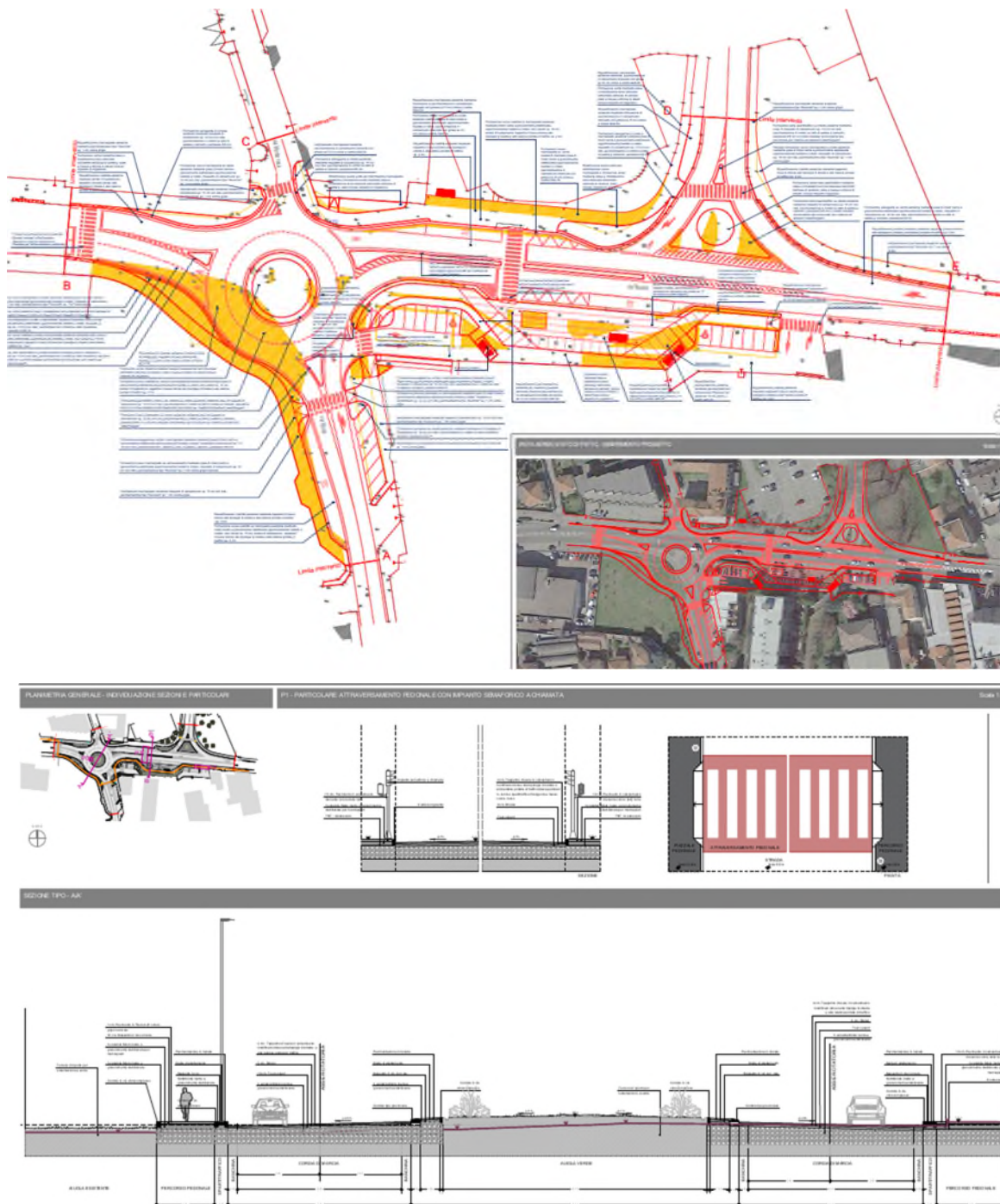


Figura 2.0.1 – Progetto rotatoria intersezione Via Novara – Via Roma – Via Monte Rosa



- Creazione del nuovo Centro Polivalente, interno all'ambito AT1 Ex Cartiera-Via Pellegrina-Trieste-XXV Aprile-IV Novembre;



Figura 2.0.2 – Progetto Concorso Centro Polivalente

- Rigenerazione area verde compresa nel triangolo Via Vercelli-Via Vigevano-Cascina Mezzana.

3 SCENARIO OBIETTIVO

Il PGTU è un piano a breve termine e la sua attuazione non comporta rilevanti impegni finanziari; il suo compito è quello di individuare un insieme coordinato di interventi atti a migliorare le condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati

Le proposte di intervento del Piano nascono dall'analisi attenta della situazione attuale e dalle indicazioni dettate dal PGT in itinere.

I temi che il PGTU intende affrontare riguardano principalmente la sicurezza stradale, l'estensione della rete dei percorsi ciclopeditoni e la sosta.

Lungo la SPexSS11 è in fase di realizzazione la nuova rotatoria all'intersezione tra Via Novara – Via Roma - Via Monte Rosa e Via Novara-De Gasperi, per tanto si rimandano le riflessioni su eventuali interventi sulla circolazione stradale per il controllo dei flussi di traffico veicolare ad uno studio specifico, anche all'interno del prossimo aggiornamento del PGTU, da effettuarsi alla scadenza biennale, che analizzi gli impatti dell'intervento in corso sulla viabilità attuale e ne mitighi eventuali criticità.

Il PGT in itinere prevede l'inserimento di una nuova viabilità annessa all'ambito di attuazione AT01 – Via Villoresi per il potenziamento del sistema infrastrutturale stradale per il collegamento di Via Piave e Via Villoresi nel territorio comunale di Cornaredo, da raccordare con le vie Togliatti e Monteverdi, con annessa sosta pubblica e un percorso ciclopeditonale lungo il margine Sud dell'ambito.



Figura 3.0.1 – Nuova viabilità di collegamento di Via Piave e Via Villoresi – Fonte: PGT in itinere

La nuova viabilità se realizzata potrebbe portare benefici alla circolazione dell'ambito delimitato dalle vie Pellegrini – Puccini -Villoresi – Piave; il PGTU raccomanda uno Studio del Traffico Specifico dell'ambito che valuti la necessità di adeguamento al



nuovo flusso veicolare sia della rotatoria esistente all'intersezione Piave-Pellegrina che dell'intersezione Via Giovanni XXIII - Via Scarlatti.

3.1 Il sistema della viabilità

Il Quadro Conoscitivo mette in risalto le criticità dovute alla presenza dell'asse SPexSS11 sul territorio comunale, che riguardano:

- L'elevato traffico di attraversamento dovuto alla funzione che svolge la Provinciale nel sistema stradale di Città Metropolitana Milanese;
- Il calibro a tratti contenuto della carreggiata;
- All'intensa attività umana che anima la strada;
- Alla presenza di intersezioni semaforizzate e di svolte a sinistra consentite che incrementano i perditempo e le code.

I rallentamenti dovuti a questi fattori causano la dispersione del traffico di attraversamento in ambiti del territorio urbano più delicati; ad esempio, la mattina i flussi in direzione Milano by passano la SPexSS11 percorrendo principalmente due tragitti alternativi:

- Via Matteotti Via Manzoni, Via Gallina, Via Pellegrina, Via Puccini e inoltrarsi nel territorio Comunale di Cornaredo;
- Via Monte Grappa, Via Madonna Assunta, Via Adige e si inoltrano, anche in questo caso, nel territorio Comunale di Cornaredo.

Per quanto riguarda il rientro si individua principalmente un percorso alternativo utilizzato dai flussi che provengono da Milano e che bypassano la Provinciale entrando nel territorio di Cornaredo a Nord della SPexSS11, per immettersi nella rotatoria all'intersezione della SP130 con Via Pisacane e Via S. Michele e procedere fino all'intersezione di Via S. Protaso con Via Monte Grappa, qui parte dei flussi procedono verso Nord ma la maggior parte prende Via Falcone per riaccedere alla SPexSS11 in corrispondenza dell'intersezione Alboreto.

Lungo i bypass sopra descritti sono individuate alcune criticità.

Il bypass mattutino che parte dall'intersezione di Via Magenta con Via Matteotti e prosegue fino Via Puccini, determina situazioni di stress **all'intersezione Matteotti-Manzoni** dovuta alla sovrapposizione dei flussi, veicolari e pedonali, generati dagli ingressi alle scuole.

Per rallentare le velocità e mettere in sicurezza tutti gli utenti della strada, il PGTU propone la realizzazione di una doppia rotatoria che vada ad interessare le due intersezioni di Via Matteotti con Via Manzoni e Via Corbettina.

Durante le ore di rilievo, soprattutto la mattina, sono state registrate numerose manovre pericolose in questo ambito, alcune dovute proprio all'inversione di marcia degli automobilisti dopo aver accompagnato i figli a scuola. La presenza delle due rotatorie consentirebbe di svolgere le manovre di torna indietro in assoluta sicurezza, proteggendo tutti gli utenti della strada ma soprattutto gli utenti più vulnerabili.



Figura 3.1.1 – Proposta di riqualifica delle intersezioni Matteotti-Corbettina e Matteotti-Manzoni

Il tragitto poco sopra descritto determina un'altra situazione di stress; il flusso veicolare dopo aver percorso Via Manzoni, Via Gallina e Via M. Pellegrina si immette in **Via G. Puccini**, si tratta di una strada a senso unico con una sezione stradale contenuta, organizzata con un percorso ciclopeditonale a Nord e la presenza, a tratti, di una corsia dedicata alla sosta. Durante la punta del mattino la strada è attraversata da un flusso veicolare molto intenso (circa 530 veq/h) che si attestano all'intersezione con Via Villorosi attraverso la segnalazione di Stop. La presenza in Via Villorosi del doppio senso di marcia, di stalli per la sosta e di percorsi pedonali laterali, restringono la corsia carrabile a 5 metri (bidirezionale). Tutti questi fattori più il marciapiede contenuto, limitano la visibilità di chi da Via Puccini deve svoltare a dx o a sx.

Tutti questi aspetti si sommano alla chiusura di Via A. Volta in corrispondenza dell'orario di apertura della scuola Elementare, alle manovre di parcheggio negli stalli posti a Nord di Via Villorosi, alla sosta di auto davanti all'ingresso del Parco e ai flussi pedonali che in determinati momenti occupano la carreggiata. Fattori che determinano l'allungamento dei perditempo e l'aumento del numero di auto in coda in Via Puccini.

Per mitigare le criticità riscontrate in questo ambito urbano, il PGTU propone:

- La richiesta al comune di Cornaredo di limitare l'offerta di posti auto in corrispondenza dell'intersezione per migliorare la visibilità, mettere in sicurezza l'intersezione, ridurre i conflitti ed i perditempo;
- L'istituzione del senso unico nella tratta di Via Madonna Pellegrina compresa tra Via Togliatti e Via Puccini per migliorare la svolta a destra;
- La messa in opera di un intervento di moderazione del traffico (restringimento della carreggiata con recupero di due posti auto) nella



tratta di Via Madonna Pellegrina tra Via Togliatti e Via Puccini per ridurre la velocità e rendere meno pericolosa la svolta in Via Puccini.



Figura 3.1.2 – Proposta di riorganizzazione e messa in sicurezza dell'ambito di Via Puccini

Per quanto riguarda il tragitto che interessa **Via Madonna Assunta**, il PGTU propone interventi di traffic calming per ridurre le velocità e mettere in sicurezza i flussi pedonali degli studenti.

Per migliorare le prestazioni viabilistiche della **SPexSS11** occorre prevedere interventi atti a ridurre i flussi veicolari di attraversamento, in quanto si tratta di una viabilità extraurbana che in ambito urbano assume la funzione e le caratteristiche di una strada urbana di quartiere (Categoria E con le caratteristiche definite dal Codice della Strada e dalle indicazioni contenute nel documento "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade – 2001") con una portata di servizio di 800 veq/h per corsia che in alcuni tratti raggiunge e supera i 1000 veq/h.

Come abbiamo visto dalle analisi riportate nel Quadro Conoscitivo si tratta di una situazione non limitata alle ore di punta dei giorni feriali ma che si protrae per diverse ore nell'arco della giornata, criticità che si ripropongono anche nelle giornate del sabato.



Nei precedenti PGT dei comuni di Bareggio, Cornaredo e Sedriano veniva proposta una variante all'attuale tracciato della SPexSS11, che andava a lambire i comuni in parti di territorio meno urbanizzato con l'intento di allontanare i traffici di attraversamento dal centro abitato.

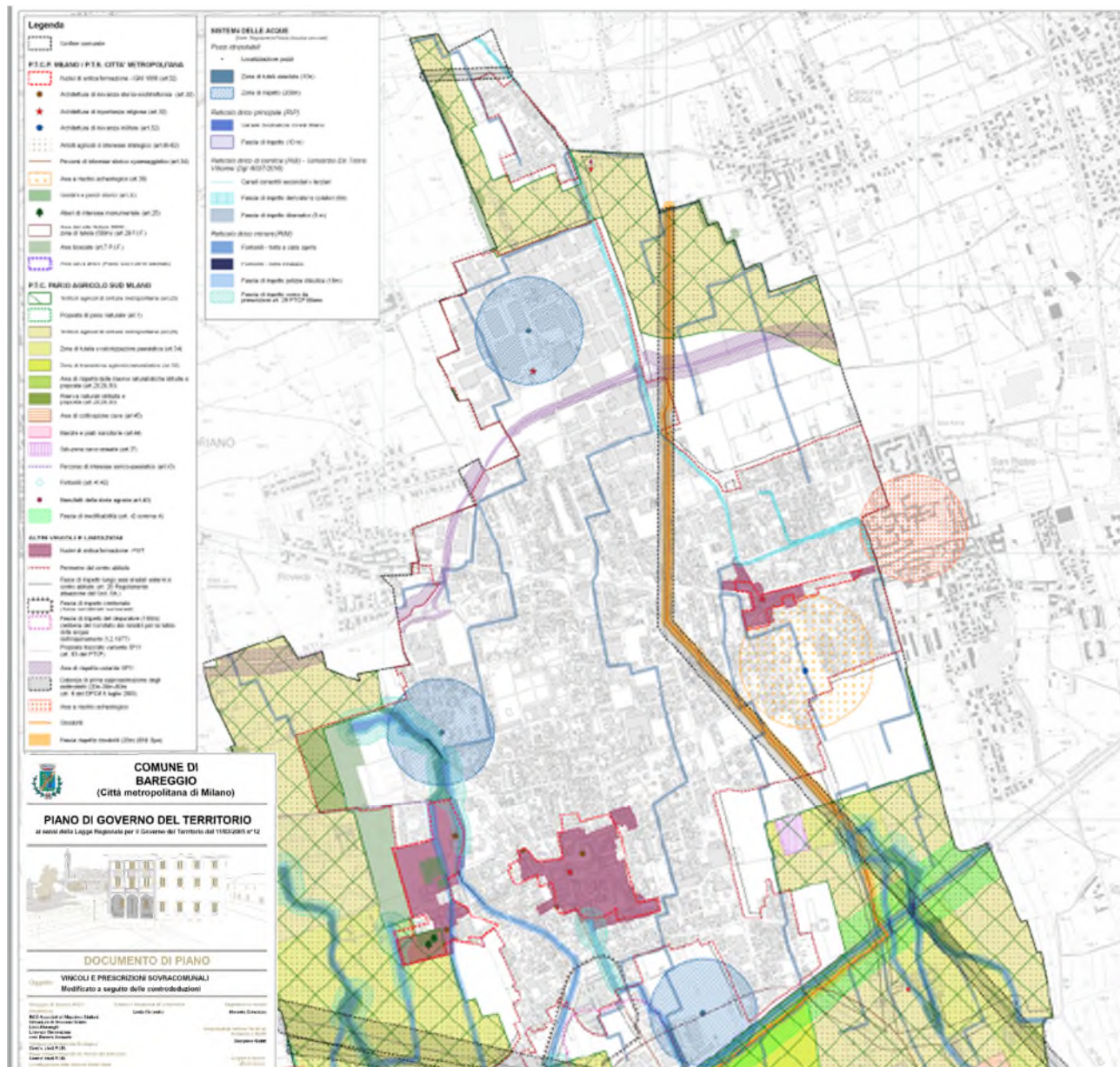


Figura 3.1.3 – Tavola di Piano del PGT Vigente

Attualmente la Tavola 01 del PTM indica il tracciato della SPexSS11 tra i “Corridoi principali di estensione del trasporto pubblico (con alternative da valutare) e lo classifica nell’efficacia normativa come “Ipotesi allo studio prive di efficacia localizzativa proposte da Città metropolitana o riportate dalla programmazione sovraordinata regionale”.

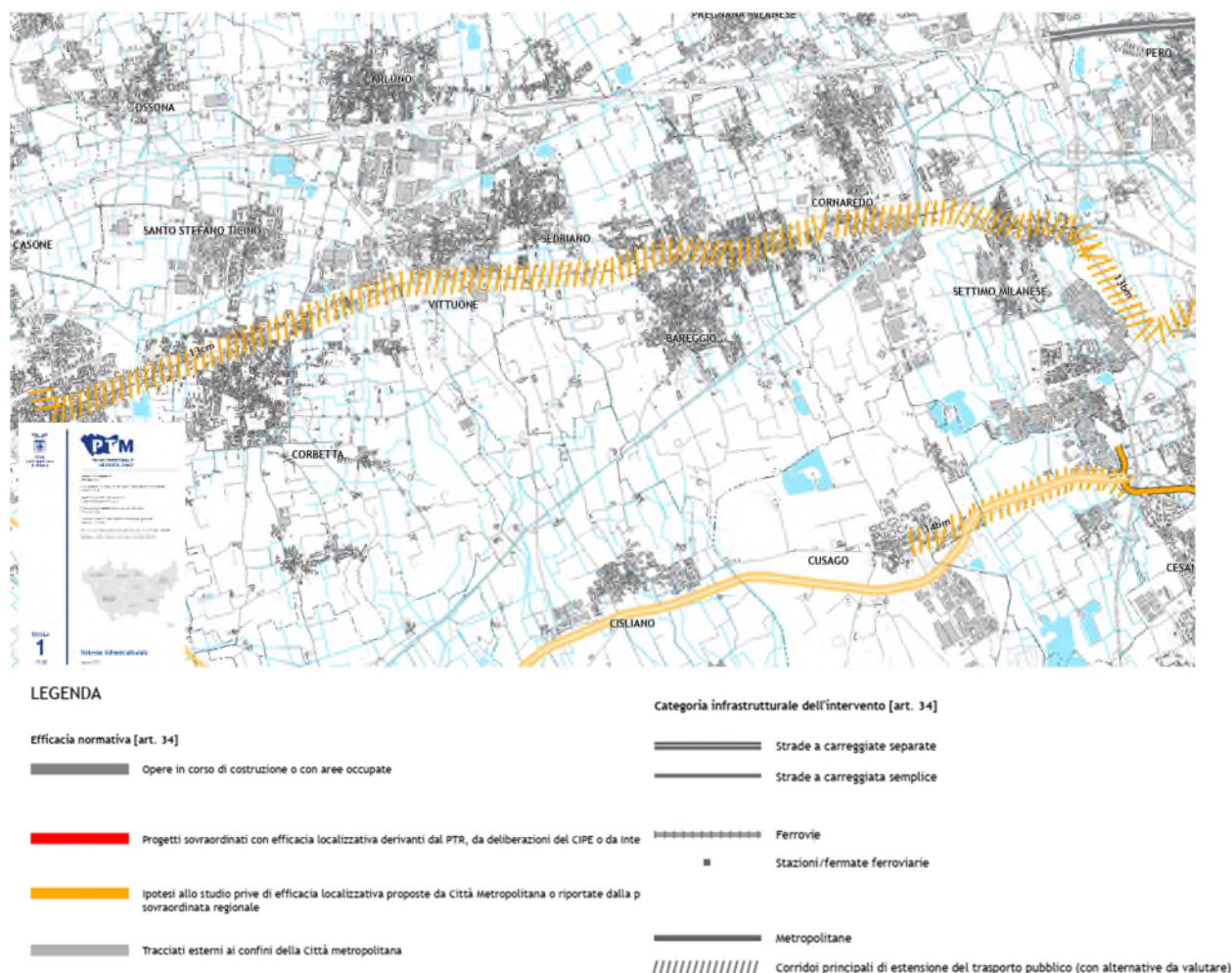


Figura 3.1.4 – Tavola 01 del PTM – Corridoi principali di estensione del trasporto pubblico

Il PGT in itinere compie la scelta strategica di stralciare la previsione del tracciato alternativo alla SPexSS11 in quanto la nuova variante si inserisce in un quadro complessivo di crescente attenzione delle politiche pubbliche verso forme di mobilità maggiormente sostenibili e alternative rispetto all'uso dell'automobile come mezzo di trasporto privilegiato e in considerazione delle difficoltà tecniche relative alla sua realizzazione.

Inoltre, lo stralcio della previsione di tracciato in variante alla SPexSS11, per un'estensione di 32.360 mq viene fatta rientrare nel Bilancio Ecologico del Suolo tra le aree che comportano una restituzione alle funzioni agricole o naturali.

L'elaborazione dei dati sugli incidenti degli ultimi quattro anni ha evidenziato l'elevata sinistrosità della SPexSS11, sono stati conteggiati in totale 60 incidenti con feriti avvenuti su una lunghezza stradale di circa 1.84 Km che determina una pericolosità pari a 33 inc./km.

Per ridurre la rischiosità della tratta e per fluidificare il traffico lungo la Provinciale, il PGTU auspica una graduale eliminazione degli stalli di sosta siti

in carreggiata, soprattutto nel tratto di Via Milano compreso tra Via Lamarmora e Via Alfieri, in quanto le manovre di parcheggio determinano situazioni di pericolo e rallentamenti, ma considerando che si tratta di stalli principalmente al servizio delle attività commerciali se ne dà solo indicazione come desiderata. Successivamente alla messa a regime dell'intervento di riqualifica delle intersezioni di Via Roma e Via De Gasperi, il PGTU propone di verificare la possibilità di eliminare le svolte a sinistra lungo tutto l'asse o la loro canalizzazione se gli spazi lo consentono.

Pertanto, le principali intersezioni in cui in futuro bisognerà pensare di mettere in sicurezza, se ancora necessario, sono:

- Novara-Piave-Monte Grappa;
- Via Milano – Via Leoncavallo;
- Via Magenta – Via Matteotti;
- Via Magenta – Via Torino.

L'intersezione Via Magenta – Via Matteotti presenta numerose criticità dovute agli elevati traffici veicolari e alla presenza dell'impianto semaforico che determina lunghi perditempo e code, problemi che potrebbero essere risolti attraverso la realizzazione di una nuova rotatoria che dovrà essere naturalmente oggetto di uno Studio di fattibilità tecnica ed economica per valutarne i benefici.

In seguito alla realizzazione della rotatoria all'intersezione Via Novara – Via Roma – Via Monte Rosa, il PGTU, in accordo con l'Amministrazione Comunale, propone la riorganizzazione dell'intersezione Via Magenta – Via Torino (rotatoria). Considerando che i flussi di svolta a sinistra sono contenuti nelle ore di punta e che la rotatoria all'intersezione Magenta - I Maggio e quella Magenta - Roma sono ad una distanza accettabili per effettuare il torna indietro, si propone la semplificazione dell'incrocio Via Torino-Via Magenta impedendo le svolte a sinistra (pericolose) e consentendo solo la svolta a destra.

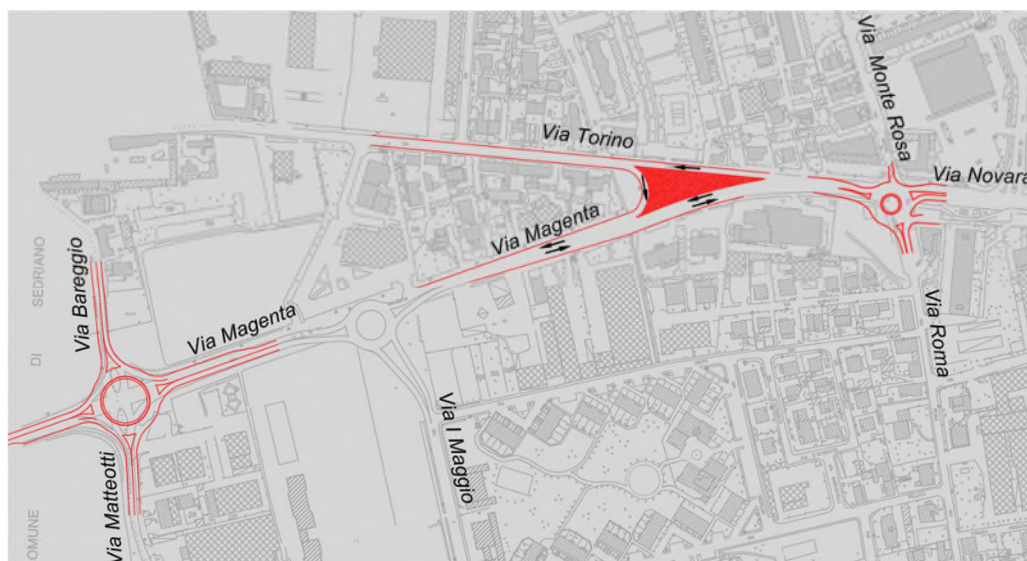


Figura 3.1.5 – Riorganizzazione delle intersezioni Via Magenta- Via Matteotti – Via Bareggio e Via Magenta – Via Torino



Su richiesta dei cittadini il PGTU propone l'inserimento di un attraversamento pedonale con semaforo a chiamata tra l'intersezione Via Magenta – Via Torino e l'intersezione Via Magenta – Via I Maggio.



Figura 3.1.6 – Proposta di attraversamento pedonale con semaforo a chiamata

Per migliorare i collegamenti pedonali tra gli ambiti a Sud della Provinciale e la scuola di Via Mirabello si propone un intervento sull'attraversamento pedonale di fronte al Dbg Service Bareggio inserendo l'isola spartitraffico, tipologia di intervento già presente in altre tratte di Via Novara.



Figura 3.1.7 – Proposta di messa in sicurezza dell'attraversamento pedonale lungo Via Novara in corrispondenza di Via Mirabello

L'analisi degli incidenti ha messo in risalto le strade e le intersezioni più pericolose, molte delle quali localizzate lungo la tratta della SPexSS11 ed altre localizzate nel resto del territorio.

Tra le intersezioni non collegate alla Padania Superiore per cui il PGTU propone interventi di messa in sicurezza vi sono:

- L'intersezione Via Monte Cervino - Via Repubblica – Via De Gasperi e l'intersezione Via Redipuglia – Via Monte Grappa potrebbero essere condizionate dal nuovo intervento sulla Provinciale; pertanto, il PGTU propone di attenzionare le due intersezioni nelle future analisi e momentaneamente propone l'istituzione del senso unico in Via Redipuglia



Figura 3.1.8 – Riorganizzazione dell'intersezione Via Redipuglia – Via Monte Grappa

- verso Via Monte Grappa e l'eliminazione della svolta a sinistra in Via Redipuglia verso Via Monte Grappa Nord.
- L'intersezione Via Manzoni – Via Roma – Via Gallina che attualmente fa parte di uno dei bypass utilizzati per superare i perditempo della Provinciale e che una volta messo a regime l'intervento all'intersezione Novara-Roma-Monte Rosa e Novara-De Gasperi, potrebbe essere interessata ad una riduzione dei flussi in ingresso. Pertanto, il PGTU intende rimandare eventuali proposte di messa in sicurezza alle future analisi sul traffico;
- L'intersezione De Gasperi – Monte Nevoso potrebbe essere messa in sicurezza attraverso la realizzazione di un intervento di moderazione delle velocità, occorre valutare con attenzione la tipologia dell'intervento in un Piano Particolareggiato, considerando che le due strade sono attraversate da mezzi pesanti.



3.2 Il sistema delle piste ciclabili

Il Piano mira a costruire una rete di percorsi ciclopedonali per rendere la mobilità attiva una componente fondamentale del sistema modale: sostenibile, accessibile e sicura in coerenza con le proposte del PGT in itinere.

Gli interventi già realizzati/previsti, soprattutto negli ultimi anni, hanno liberato spazio in favore della mobilità ciclo/pedonale (eliminazione della sosta, istituzione del senso unico...)

D'altronde l'incremento della quota di spostamenti in bicicletta influenza positivamente differenti settori tra i quali:

- la sostenibilità ambientale con la riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti e la riduzione delle emissioni sonore;
- l'efficienza del traffico con una maggiore fluidificazione del traffico dovuta alla movimentazione di un numero inferiore di veicoli privati;
- la riduzione dei consumi energetici;
- il miglioramento della qualità urbana;
- il benessere dei cittadini.

Il nuovo Piano Generale della Mobilità Ciclistica Urbana ed Extraurbana (2022) pone come principio prioritario per la pianificazione delle infrastrutture urbane, per la mobilità ciclistica, la realizzazione di una **rete integrata** con il contesto insediativo urbanistico, una rete costruita per rendere possibile i **collegamenti ciclabili tra i principali poli di generazione/attrazione** della mobilità urbana (centro storico, scuole, chiese, parcheggi, nodi di interscambio modale, centri direzionali, centri commerciali, centri sportivi...) ed è questo l'obiettivo che il Piano intende raggiungere.

Le strategie in tema di piste ciclabili che il PGTU recepisce dal PRMC del 2022 riguardano:

- La messa in rete i percorsi ciclabili locali frammentati per creare collegamenti con i poli di attrazione;
- L'adeguamento agli standard previsti dalla normativa in tema di sicurezza;
- La condivisione degli spazi stradale.

Come già riportato nell'analisi dei percorsi ciclopedonali, non tutti i tracciati esistenti corrispondono a dimensionamenti adeguati; i percorsi non sono sufficientemente riconoscibili, non sono adeguatamente dimensionati e non sono sicuri.

Per quanto riguarda i percorsi esistenti che presentano carenze il PGTU propone:

- Percorso 2 -Via Monte Grappa dall'intersezione con Via Falcone all'intersezione con Via Madonna Assunta: **inserimento di attraversamenti ciclopedonali** lungo il percorso esistente;
- Percorso 3 - Via Protaso da intersezione con Via Beccaria a intersezione con Via Monte Grappa: **l'istituzione di strada di tipo Fbis** (strada urbana, con velocità ridotte, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza vulnerabile della strada);
- Percorso 5 – Via Falcone dall'intersezione con Via C. Riva all'intersezione con Via Novara: **delimitazione del percorso ciclopedonale** che attraversa l'area di sosta per renderlo riconoscibile e proteggerlo dalle

manovre di parcheggio e realizzazione di un **attraversamento ciclopedonale** su Via Riva;

- Percorso 13 – Via Madonna Pellegrina – Completamento del tratto mancante in corrispondenza dei parcheggi di Via Rossini;

La Variante al PGT in itinere pone la mobilità dolce al centro dell'organizzazione degli spostamenti; pertanto, per lo scenario progettuale prevede il potenziamento della rete ciclopedonale comunale esistente proponendo un'estensione della stessa di 21 km circa, portando il sistema da 14,5 km a 35.5 km, includendo nel sistema le infrastrutture ciclabili di scala sovralocale quali la ciclabile sull'alzaia del Canale Scolmatore e la Linea 13 del Progetto "Cambio" (Milano-Novate Trecate).

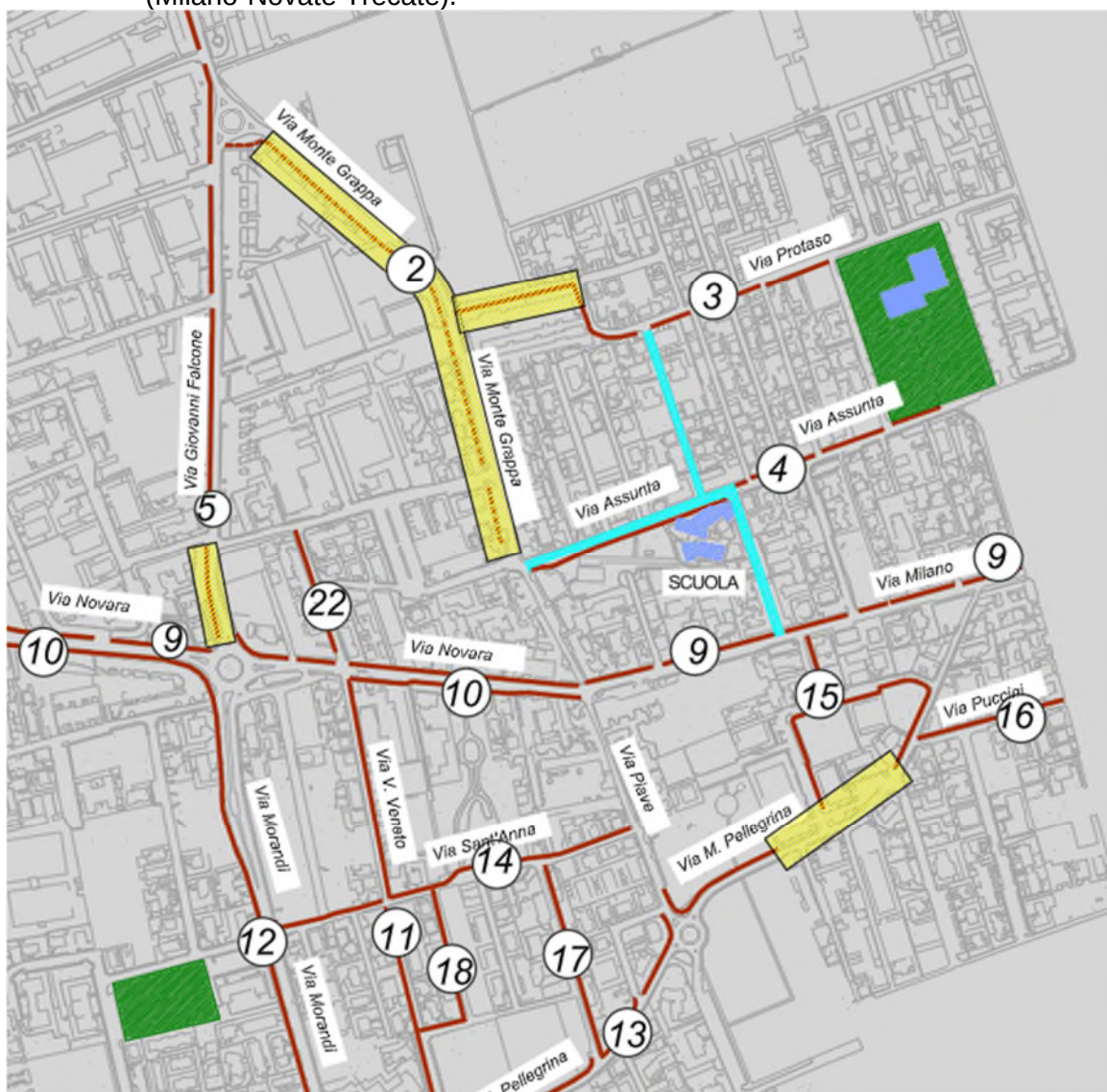


Figura 3.2.1 – Localizzazione degli interventi di messa in sicurezza dei percorsi ciclopedonali esistenti

Per la realizzazione dei percorsi ciclopedonali proposti dal PGT il PGTU propone:



1' - Via Redipuglia – Realizzazione di un percorso protetto in carreggiata a seguito dell'**istituzione del senso unico** verso Via Monte Grappa e in Via Monte Cervino.

2' – Via De Gasperi – Realizzazione del percorso lungo la **banchina** Ovest della carreggiata per il primo tratto e **su marciapiede** per il tratto più a Sud fino a congiungersi con il percorso esistente.

3' – Via Falcone – Realizzazione del percorso nell'**area verde** a Nord della carreggiata fino a congiungersi con il percorso esistente interno al centro sportivo.

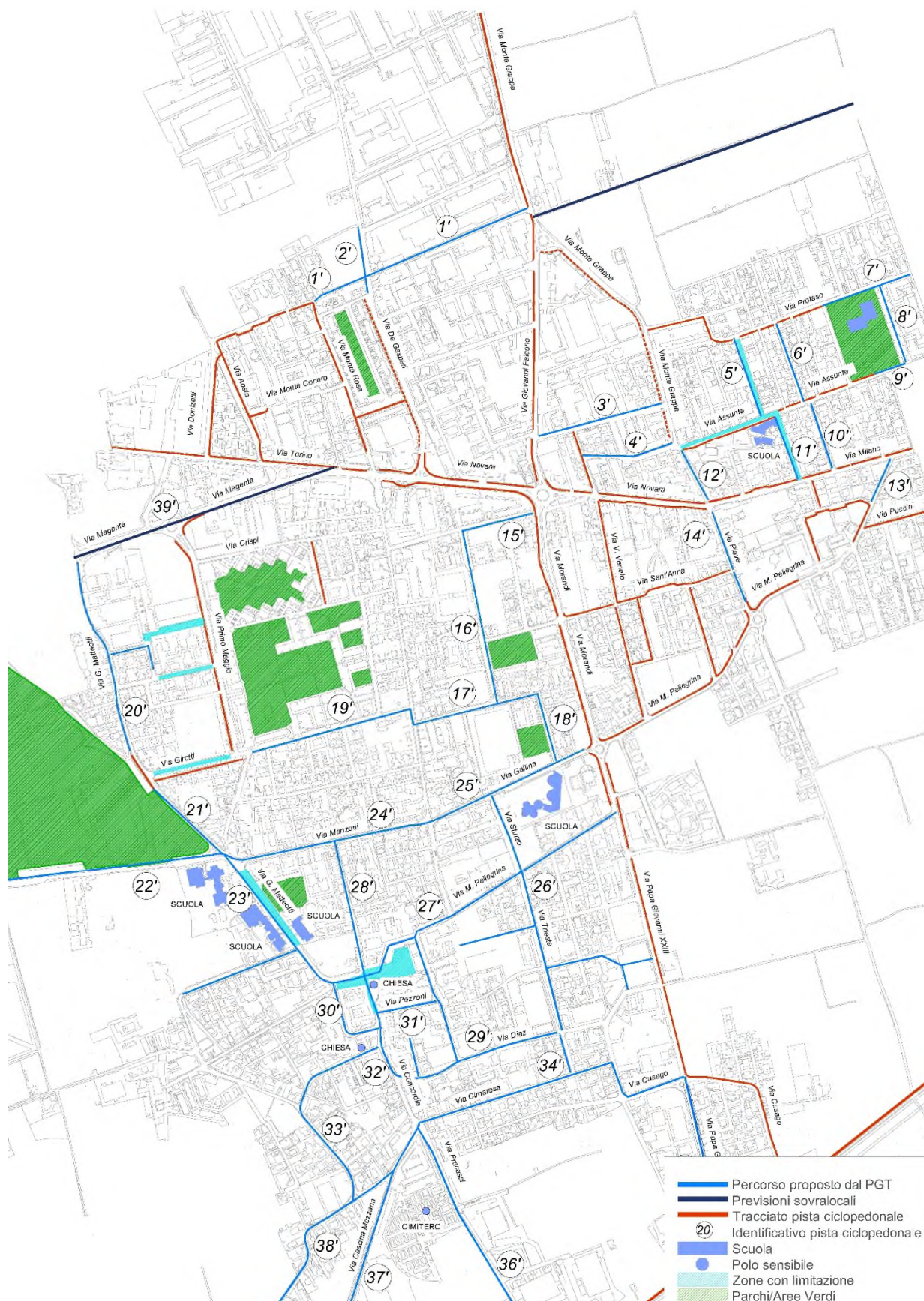


Figura 3.2.2 – I percorsi per la mobilità dolce proposti dal PGT in itinere



4' – Via San Sebastiano – Il percorso è realizzabile **sulla banchina** Sud fino all'intersezione con Via Vittime Torri Gemelle e poi in carreggiata **istituendo il limite di velocità uguale o inferiore a 30km/h** (con precedenza utenza vulnerabile) fino all'intersezione con Via S. Paolo.

5' – Via Giulio Cesare – La larghezza della sezione stradale non consente l'inserimento di un percorso ciclopeditonale protetto, pertanto, si propongono **interventi di moderazione del traffico o l'istituzione della categoria stradale F bis** che consentano la condivisione degli spazi tra gli utenti della strada, in sicurezza con la riduzione delle velocità.

6' – Via Adda – La sezione stradale non consente la realizzazione di spazi differenziati per i veicoli e per le bici, pertanto, si propongono **interventi di moderazione del traffico o l'istituzione della categoria stradale F bis**.

7' – Via Protaso – La sezione stradale risulta troppo contenuta per poter realizzare un percorso sicuro da destinare alla ciclabilità, la migliore soluzione appare quella di creare uno spazio condiviso attraverso la **riduzione dei limiti delle velocità** nel tratto compreso tra l'intersezione con Via Vittorio Veneto e l'intersezione con Via G. Garibaldi.

8' – Via Pertini – La strada presenta una sezione molto estesa e le corsie sono risultate sovradimensionate rispetto al flusso veicolare che le percorre. Il PGTU propone di **restringere le corsie** a 3.5 m spostando l'asse della carreggiata verso Est, traslando anche la fascia dei parcheggi, recuperando così lo spazio necessario per realizzare la pista ciclabile sul lato del parco, tra il marciapiede esistente e la sosta.

9' – Via Adige tratta compresa tra Via Lamarmora e Via Pertini – Si propone **l'allargamento del marciapiede** a Nord di circa 1,2 m portandolo a 3.10 m, ed il conseguente restringimento della carreggiata, per consentire il collegamento del percorso ciclabile di Via Assunta con il percorso ciclabile di Via Pertini in sicurezza.

10' – Via Fratelli Cervi – Per l'inserimento del percorso ciclabile il PGTU propone di **restringere la carreggiata** a 5.50 m (2.75 m per carreggiata) per consentire l'allargamento di uno dei due marciapiedi da trasformare in percorso ciclopeditonale.

11' – Via Mirabello – Gli spazi stradali non consentono la realizzazione di un percorso dedicato all'utenza debole, pertanto, si propongono interventi atti a ridurre le velocità o/e l'istituzione della **categoria stradale F bis** per consentire la condivisione degli spazi in sicurezza.

12' – Via Monte Grappa da Via Novara a Via Assunta – La sezione stradale risulta al quanto contenuta e si ritiene necessaria la **riduzione delle velocità** ed il riconoscimento del tratto stradale a precedenza ciclopeditonale.

13' – Via Madonna Pellegrina da Via Rossini a Via Togliatti – **Allargamento del marciapiede** per poter consentire il proseguimento su di esso del percorso ciclabile esistente; si consiglia il ridisegno dell'ingresso/uscita dell'area di sosta definendo meglio gli spazi al fine di migliorare la sicurezza.



14' – Via Piave tratta da Via Sant'Anna a Via Milano – Tratta stradale con sezione non costante si propone la realizzazione di **interventi di moderazione del traffico** per la riduzione del limite di velocità, consentendo la condivisione degli spazi stradali in sicurezza tra i differenti utenti della strada.

15' – Via Varese – Il PGTU propone la realizzazione del percorso ciclopedonale protetto **allargando il marciapiede** Sud e l'istituzione del senso unico nel tratto di Via Varese tra Via Benedetto Croce e Via Gian Battista Vico verso Via Roma.

16' – Via Gian Battista Vico – Il primo tratto è costituito da un tronco di strada senza uscita, larga 17 m con stalli per la sosta su entrambi i lati ed un marciapiede sul lato Est. Il PGTU propone il **restringimento della carreggiata** conservando la sosta e la realizzazione sul lato Est di un percorso ciclabile protetto (3.10 m) che prosegua fino a Via Monza. Per prolungare il percorso ciclabile fino a Via San Cristoforo e conservare la sosta, il PGTU propone l'inserimento di un percorso ciclopedonale sul lato Est di 2.5 m, e il restringimento della carreggiata a 5.50 m, consentendo così la conservazione degli stalli per la sosta esistenti.

17' – Via S. Cristoforo Ovest – Nel tratto compreso tra Via Gian Battista Vico e Via Roma, per inserire il percorso ciclabile protetto, è necessaria l'**eliminazione della sosta** sul lato Sud e interventi di moderazione del traffico per contenere le velocità.

18' – Via San Cristoforo Est e Via Crivelli – Il PGTU propone nel tratto di Via San Cristoforo la condivisione degli spazi prevedendo interventi di **moderazione del traffico** come restringimento della corsia o l'inserimento di cuscinetti berlinesi. In Via Crivelli la realizzazione di un percorso ciclopedonale protetto sul lato Ovest ed interventi di moderazione del traffico adiacenti alla curva che la collega con Via San Cristoforo.

19' – Via Roma – Via Girotti – Nel tratto di Via Roma interessato dalla proposta di inserimento di un percorso ciclabile per il collegamento dei percorsi di Via San Cristoforo e Via Girotti, il PGTU propone interventi che consentano la condivisione degli spazi e la conseguente **riduzione delle velocità** da controllare attraverso l'inserendo di cuscinetti berlinesi.

In Via Girotti si propone la realizzazione di un percorso ciclopedonale protetto sul lato Sud della carreggiata attraverso l'**allargamento del marciapiede** e conseguente restringimento della carreggiata (3 m nel tratto a senso unico e 6 m nel tratto a doppio senso) fino a collegarsi con il percorso già esistente nel tratto compreso tra Via della Croce e Via Matteotti.

20' – Via Matteotti Nord – Nella tratta compresa tra Via Magenta e Via Raffaele Sanzio, il percorso ciclopedonale può essere recuperato nella banchina Ovest. Nel tratto successivo fino all'ingresso del Parco Arcadia il PGTU propone l'allargamento del marciapiede Ovest fino a 2.5 m ed il restringimento della carreggiata a 5 m.

21' – Via Matteotti – La realizzazione di una pista ciclabile protetta nel tratto di Via Matteotti tra Via Manzoni e Via Girotti può essere realizzata solo considerando l'**eliminazione di alcuni stalli per la sosta**, in alternativa vanno considerati i marciapiedi esistenti ciclopedonali.



Figura 3.2.5 – I percorsi per la mobilità dolce proposti dal PGT in itinere –
Proposte di intervento del PGTU – Ambito Via Matteotti Nord

22' – Via Corbettina – Per l'inserimento del percorso ciclabile il PGTU propone la riduzione delle velocità per consentire la condivisione degli spazi attraverso la realizzazione di **interventi di moderazione del traffico**, come restringimenti di carreggiata, tratti brevi a senso alternato o la realizzazione di gincane.

23' – Via Matteotti tratta compresa tra Via Manzoni e Via C.A. dalla Chiesa – Si tratta di un tratto di strada molto delicato per la presenza delle scuole, attualmente vige la ZTL scolastica che prevede la chiusura della strada in corrispondenza dell'orario di ingresso e uscita degli studenti. Per poter inserire un percorso ciclabile protetto il PGTU propone la **limitazione delle velocità** attraverso interventi di moderazione del traffico che consentano la condivisione degli spazi in sicurezza delle diverse utenze della strada. Possono essere previsti restringimenti della carreggiata, l'inserimento di cuscinetti berlinesi e brevi gincane. Inoltre, si raccomanda la riorganizzazione degli spazi dedicati agli ingressi-uscite dalle aree parcheggio.

24' – Via Manzoni – Si tratta di una strada con carreggiata larga 7 m, costituita da due corsie, una per senso di marcia e due marciapiedi laterali angusti e



occupati dai pali della luce. Il PGTU propone la realizzazione di un percorso ciclopedonale sul lato Nord della carreggiata attraverso l'**allargamento del marciapiede** esistente a 2.5 m e riducendo la larghezza della carreggiata.

25' – Via Gallina – La strada è caratterizzata dal percorso del trasporto pubblico, pertanto, non è indicato il restringimento della carreggiata. Per poter completare il percorso ciclopedonale Manzoni-Gallina-Pellegrina, si propone di intervenire sulle velocità, inserendo **interventi di moderazione del traffico** quali restringimenti della carreggiata fino al giardino della scuola, da qui in poi il percorso può trovare spazio sul marciapiede Sud della carreggiata.

26' – Via Sturzo – Via Trieste – Il PGTU propone l'inserimento del percorso ciclopedonale sul lato Est della carreggiata, attraverso l'**allargamento del marciapiede** esistente e contenendo la carreggiata a 6 m.

27' – Via M. Pellegrina tratto tra C.so Italia e Via Papa Giovanni XXIII – Non sono presenti gli spazi per realizzare un tracciato ciclabile protetto, la carreggiata ristretta per accogliere il doppio senso, la presenza di stalli per la sosta e i marciapiedi contenuti non ne consentono la realizzazione. Pertanto, il PGTU propone anche in questo caso la **condivisione degli spazi carrabili** tra gli utenti dei veicoli a motore e dei velocipedi, attraverso l'inserimento di interventi di moderazione del traffico, quali restringimenti di carreggiata o brevi tratti di sensi unici alternati.

28' – Via Ravelli – Si tratta di una strada a doppio senso di circolazione con una larghezza inferiore ai 6 m. Per garantire la percorribilità in sicurezza dei ciclisti si propongono **interventi di moderazione del traffico** con restringimento di corsia e inserimento di cuscinetti berlinesi.

29' – Via Diaz – Si tratta di una strada a senso unico verso Via Trieste, con spazi contenuti pertanto si propone, anche in questo caso, l'**inserimento di elementi/strategie atte a ridurre le velocità** (restringimenti, cuscinetti berlinesi...).

30' – Via C. A. dalla Chiesa – Strada a doppio senso di circolazione con sezione stradale di 7 m che può essere ridotta a 6 m per consentire l'**allargamento del marciapiede** Sud-Ovest per renderlo ciclopedonale.

31' – Via Pezzoni – Strada a senso unico la cui larghezza della carreggiata consente la **realizzazione di un percorso ciclabile** in carreggiata protetto,

32' – Via Concordia dall'intersezione con Via Diaz all'intersezione con Via Pezzoni – Il Piano propone l'inserimento di un percorso ciclopedonale o **interventi di moderazione del traffico** per ridurre la velocità.

33' – Via Cesare Battisti – Via Vigeveno – Non avendo le due strade sezioni costanti il PGTU propone la realizzazione di percorsi ciclopedonali protetti dove le sezioni della carreggiata lo consentono e l'inserimento di elementi per la **moderazione del traffico** dove le sezioni sono contenute per consentire la condivisione degli spazi.

34' – Via Cimarosa – Via Cusago Si tratta di una strada a doppio senso di circolazione priva di marciapiedi o percorsi destinati all'utenza vulnerabile con



alcuni stalli lungo la carreggiata. Per consentire la circolazione in sicurezza dei velocipedi, senza eliminare i posti auto presenti, si propone di mettere in atto **strategie per ridurre la velocità dei veicoli a motore** (interventi di moderazione del traffico).

35' – Via Papa Giovanni XXIII – Si tratta di una strada con carreggiata larga 11 m in cui è possibile **inserire un percorso ciclopeditonale** sul lato Est riorganizzando la disposizione degli stalli di sosta esistenti.

36' – Via Fracassi – È possibile realizzare un percorso ciclopeditonale lungo la banchina, nell'ultimo tratto verso il canale scolmatore, sarà necessario **riorganizzare la disposizione degli stalli** presenti.

37' – Via Cascina Mezzana - Il percorso ciclopeditonale proposto dal PGT può essere realizzato fino al parcheggio del Cimitero sulla banchina Est e di seguito in **commistione con la viabilità veicolare** riducendo le velocità consentite.



Figura 3.2.6 – I percorsi per la mobilità dolce proposti dal PGT in itinere – Proposte di intervento del PGTU – Ambito Area Centrale

38' – Via Vigevano – Si propone **la realizzazione di un percorso ciclopedonale** protetto lungo la banchina Ovest della strada, riorganizzando la sosta dove risulta necessario.

39' – Via Magenta – Attualmente nella tratta della SPexSS11 dall'intersezione di Via Magenta con Via Torino e fino al confine comunale Sedriano non sono presenti percorsi ciclabili o ciclopedonali.

Il Biciplan di città Metropolitana Milanese prevede il passaggio della Linea 13, linea che unisce Milano a Boffalora sopra Ticino e che passa anche nei comuni di Settimo Milanese, Cornaredo, Bareggio e Sedriano.

Il **nuovo percorso ciclopedonale** potrebbe, sul lato Nord della SPexSS11, collegarsi con la ciclopista esistente che attualmente prosegue in Via Torino e a Sud della provinciale potrebbe collegarsi con il percorso esistente che termina all'intersezione della provinciale con Via Roma.

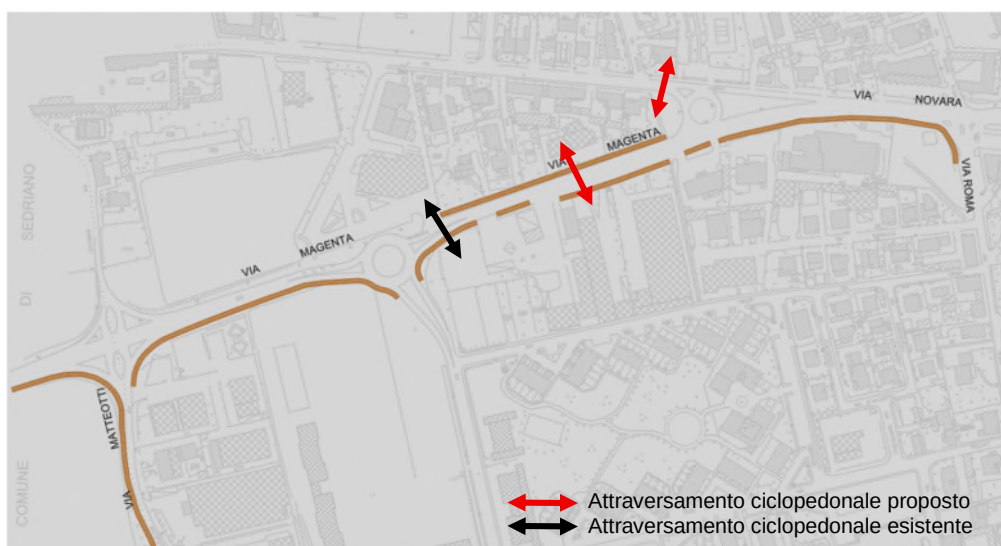


Figura 3.2.7 – Il Percorso del Biciplan di Città Metropolitana Milanese (Cambio – Linea 13) – Proposte di intervento del PGTU: Via Magenta – Via Novara

La progettazione del percorso ciclopedonale sul lato Sud di Via Magenta deve prevedere l'avanzamento degli stalli di sosta attualmente presenti in carreggiata così da consentire la realizzazione del percorso in sicurezza e arretrato rispetto al flusso veicolare, nel caso la sezione stradale non lo consentisse si dovrà prevedere l'eliminazione di alcuni posti auto.

Per rendere più efficace la nuova rete ciclopedonale si consiglia di inserire adeguati elementi di segnaletica verticale e orizzontale che consentano l'individuazione immediata non solo del percorso protetto ma anche delle limitazioni e delle caratteristiche del percorso stesso.

Nella progettazione dei nuovi percorsi ciclopedonali occorrerà progettare adeguatamente le intersezioni, gli attraversamenti pedonali e i punti di connessione dei differenti percorsi, cercando di realizzare una rete il più possibile connessa e sicura.



3.3 Il trasporto pubblico

Il PTM ed il PUMS di Città Metropolitana prevedono il prolungamento della linea metropolitana M5 sull'asse Settimo Milanese-A50 Tangenziale Ovest-Cornaredo-Magenta, il tracciato resta ancora da definire, ma tale previsione, se dovesse essere realizzata, porterebbe certamente dei benefici anche nel territorio di Bareggio.

Attualmente l'Amministrazione Comunale ha richiesto all'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale il prolungamento della linea Z616 fino alla Stazione di Pregnana, realizzando un collegamento più diretto tra il territorio Comunale di Bareggio e il trasporto su ferro, inoltre la linea andrà a servire anche l'ambito di Brughiera collegandolo con il Centro. La proposta è stata accolta ed è stata inserita nel bando per l'affidamento del servizio.

3.4 Il sistema della sosta

Come ampiamente riportato nel Quadro Conoscitivo, per quanto riguarda il tema della sosta le indagini hanno riportato un bilanciamento tra offerta e domanda del tutto positivo con buone riserve di capacità in tutto il territorio. Durante i rilievi sono state individuate alcune situazioni di sosta irregolare dovuta a cattive abitudini e non a carenza dell'offerta.

Nel periodo dal 1° marzo al 1° ottobre sono attive limitazioni nell'area attorno al Parco Arcadia dovuto al numero sempre crescente di utenza, tale attrattività determina un incremento della domanda intorno all'ambito del Parco che portano a situazioni di stress e irregolarità nei parcheggi adiacenti.

Pertanto, l'Amministrazione Comunale si è attivata per istituire la sosta a pagamento nelle aree di sosta attigue al Parco per disincentivare l'arrivo in auto a ridosso dell'area naturale.

Inoltre, per rendere più appetibili le aree di sosta di Via Corbettina, più defilate rispetto all'ingresso, si cercherà di consentire un secondo accesso lungo questa via.



4 IL MONITORAGGIO

L'ultima fase del processo di pianificazione del PGTU consiste nella definizione del Piano di Monitoraggio, strumento che assume la funzione di controllo del raggiungimento degli obiettivi proposti dal Piano, ad esso è associato un set di indicatori con i relativi valori di riferiti allo Stato di Fatto; la normativa fissa la suddetta verifica almeno ogni due anni.

Nella tabella seguente vengono riportati, con riferimento alle azioni proposte dal PGTU, alcuni indicatori di controllo, essi potranno variare o essere affinati in fase di attuazione del Piano.

SET OBIETTIVI SPECIFICI						
AZIONE	INDICATORE	UNITA' DI MISURA	FONTE	VALORE STATO DI FATTO	CADENZA TEMPORALE RACCOLTA DATI	VALORE FINALE 2 anni
MONITORAGGIO DEL PUMS						
INTERVENTI SULLA VIABILITA'	Quota di interventi stradali effettuati per il miglioramento della sicurezza completati, sul totale di quelli previsti dal PGTU.	%	Comune di Bareggio	0	Biennale	
INTERVENTI SULLA CICLABILITA'	Quota di interventi relativi agli itinerari della rete ciclabile completati, sul totale di quelli previsti dal PGTU	%	Comune di Bareggio	0	Biennale	
MESSA IN SICUREZZA STRADE	Tasso incidentalità pedonale	N° incidenti /ab.	ISTAT/Polizia Locale	Dati 2025	Biennale	
	Tasso incidentalità ciclabile	N° incidenti /ab.	ISTAT/Polizia Locale	Dati 2026	Biennale	
	Tasso incidentalità veicolare	N° incidenti /ab.	ISTAT/Polizia Locale	Dati 2027	Biennale	

Tabella 4.0.1 -: Piano di monitoraggio – Indicatori di processo

L'organizzazione del Piano di Monitoraggio del PGTU prevede:

- Raccolta dei dati necessari per la stima dei valori ex ante degli indicatori riportati nella tabella 4.0.1.
- Raccolta dei dati necessari per la stima dei valori ex post degli indicatori, da monitorare con cadenza biennale;
- Confronto tra i valori ex ante ed ex post degli indicatori, per valutare l'efficacia e l'efficienza delle azioni/interventi previsti dal Piano;
- Eventuale riconsiderazione critica delle azioni/interventi nel caso in cui il suddetto confronto evidenzia risultati al di sotto delle attese, con conseguente indicazione delle correzioni da apportare, a seconda dei casi, alle azioni/interventi stessi o alle loro modalità di realizzazione e gestione.

Il percorso di monitoraggio verrà accompagnato da un percorso partecipativo, finalizzato a verificare il progressivo conseguimento degli obiettivi del PGTU e ad individuare eventuali problemi e criticità che ne ostacolano la regolare attuazione.

L'aggiornamento biennale riporterà l'esito del monitoraggio, lo stato di attuazione del PGTU e la sua capacità di perseguire gli obiettivi attesi.



MACRO OBIETTIVI MINIMI				
AZIONE	MACRO - OBIETTIVI MINIMI OBBLIGATORI	INDICATORI DEL DM N. 396/2019	UNITA' DI MISURA	FONTE
EFFICACIA DE EFFICIENZA DEL SISTEMA DELLA MOBILITA'				
Nuove infrastrutture per la ciclabilità	Riduzione della congestione	Spostamenti in autovettura	%	Rilievi del traffico
	Riequilibrio modale della mobilità	Spostamenti in bicicletta	%	Interviste ai cittadini
Messa in sicurezza dei percorsi pedonali		Spostamenti a piedi	%	Interviste ai cittadini
Interventi di riqualifica degli spazi urbani	Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano	Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	mq di aree verdi, pedonali, zone 30/abitante	Comune di Bareggio
		Miglioramento della qualità architettonica delle infrastrutture	% interventi infrastrutturali accompagnati da un progetto di qualità	Comune di Bareggio
SOSTENIBILITA' ENERGETICA E AMBIENTALE				
Nuove infrastrutture per la ciclabilità - riqualifica e messa in sicurezza dei percorsi pedonali	Miglioramento della qualità dell'aria	Emissione annue di sostanze inquinanti da traffico veicolare	/abitante/anno	ARPA
	Riduzione dell'inquinamento acustico	Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare	residenti esposti a >55/65 d	Comune di Bareggio
SICUREZZA DELLA MOBILITA' STRADALE				
Istituzione dei 30 km/h - Interventi di Moderazione del Traffico - Interventi di riqualifica degli spazi urbani	Riduzione dell'incidentalità stradale	Tasso di incidentalità stradale	incidenti/abitanti	ISTAT/Polizia Locale
	Diminuzione del numero generale degli incidenti con morti e feriti	Indice di mortalità stradale	morti/feriti/incidenti	ISTAT/Polizia Locale
Messa in sicurezza dei percorsi pedonali/ciclabili	Diminuzione sensibile del numero di incidenti con morti e feriti tra utenti vulnerabili (pedoni, ciclisti, bambini e over65)	Indice di lesività stradale tra gli utenti deboli	feriti/abitanti vulnerabili	ISTAT/Polizia Locale
SOSTENIBILITA' SOCIO-ECONOMICA				
Riqualifica degli spazi urbani	Aumento della soddisfazione della cittadinanza	Livello di soddisfazione per il sistema di mobilità urbana con focus su utenza debole (pedoni, disabili, anziani, bambini)	Indici di gradimento	Interviste
Messa in sicurezza dei percorsi pedonali/ciclabili	Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	Riduzione % del tasso di motorizzazione	n° di auto/popolazione residente	ISTAT/ACI

Tabella 5.0.2 -: Piano di monitoraggio – Indicatori per i macro-obiettivi minimi obbligatori



5 CONCLUSIONI

Il PGTU è uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico, il contenimento dei consumi energetici, nel rispetto dei valori ambientali e fa riferimento alle infrastrutture esistenti e ai progetti in fase di attuazione, rispetto ai quali individuare gli interventi di riorganizzazione dell'offerta e di orientamento della domanda.

Il PGTU è un piano di durata biennale e la sua attuazione non comporta rilevanti impegni finanziari; il suo compito è quello di individuare un insieme coordinato di interventi atti a migliorare le condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei ciclisti, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati

Le strategie proposte dal Piano per raggiungere gli obiettivi sopra descritti riguardano:

- La limitazione delle velocità veicolare con anche l'ausilio di interventi di calming traffic, al fine di riqualificare, migliorare ed incrementare i percorsi ciclo-pedonali e mettere in sicurezza la rete stradale in particolare negli ambiti adiacenti alle scuole.
- L'istituzione di sensi unici per il recupero degli spazi da destinare all'ampliamento della rete ciclabile e per la messa in sicurezza dei percorsi pedonali.
- La riqualificazione/rigenerazione di intersezioni ed assi con la ridefinizione degli spazi stradali al fine di migliorare l'accessibilità di specifici ambiti, eliminare le criticità esistenti, ridurre la velocità dei veicoli, favorire la mobilità attiva e controllare il traffico parassitario di attraversamento, in particolare lungo le vie residenziali.

Le proposte di intervento del presente Piano nascono dall'analisi attenta della situazione attuale e dalle indicazioni dettate dal PGT in itinere e nel rispetto delle direttive sovralocali di pianificazione.

I temi che il PGTU ha affrontato riguardano principalmente la sicurezza stradale, l'estensione della rete dei percorsi ciclopedonali e la sosta.

Per quanto riguarda la riorganizzazione della circolazione viaria si ritiene opportuno attendere la messa a regime della nuova rotatoria all'intersezione tra Via Novara – Via Roma - Via Monte Rosa e Via Novara-De Gasperi, per tanto si rimandano le riflessioni su eventuali interventi sulla circolazione viaria per il controllo dei flussi di traffico veicolare ad uno studio specifico, anche all'interno del prossimo aggiornamento del PGTU da effettuare alla scadenza biennale, che analizzi gli impatti dell'intervento in corso sulla viabilità attuale e ne mitighi eventuali criticità.

5.1 La viabilità

Il Quadro Conoscitivo mette in risalto le criticità dovute alla presenza dell'asse SPexSS11 sul territorio comunale, che riguardano:

- L' elevato traffico di attraversamento dovuto alla funzione che svolge la Provinciale nel sistema stradale di Città Metropolitana Milanese;
- Il calibro a tratti contenuto della carreggiata;
- All'intensa attività umana che anima la strada;
- Alla presenza di intersezioni semaforizzate e di svolte a sinistra consentite che incrementano i perditempo e le code.



I rallentamenti dovuti a questi fattori causano la dispersione del traffico di attraversamento in ambiti del territorio urbano più delicati creando by pass alternativi alla SPexSS11.

Le proposte del PGTU per quanto riguarda la messa in sicurezza della circolazione riguardano:

- L'inserimento di una rotatoria all'intersezione Via Magenta – Via Matteotti – Via Bareggio;
- La riorganizzazione dell'intersezione Via Magenta – Via Torino;
- Il ridisegno delle due intersezioni Via Matteotti-Via Corbettina e Via Matteotti-Via Manzoni;
- La messa in sicurezza del tratto stradale Via Madonna Pellegrina (da Via Togliatti a Via Puccini) e messa in sicurezza dell'intersezione Via Puccini-Via Villoresi;
- La messa in sicurezza di Via Madonna Assunta;
- La messa in sicurezza dell'attraversamento pedonale in Via Novara in corrispondenza di Via Mirabello;
- L'istituzione del senso unico in Via Redipuglia e l'eliminazione della svolta a sinistra;
- L'inserimento di un attraversamento con semaforo a chiamata in Via Magenta tra l'intersezione con Via Torino e l'intersezione con Via I Maggio.

Inoltre il Piano recepisce la proposta del PGT di una nuova viabilità di collegamento di Via Villoresi – Via Piave.

5.2 Il sistema delle Piste ciclabili

Il Piano mira a costruire una rete di percorsi ciclopedonali per rendere la mobilità attiva una componente fondamentale del sistema modale: sostenibile, accessibile e sicura.

Gli interventi già realizzati/previsti, soprattutto negli ultimi anni, hanno liberato spazio in favore della mobilità ciclo/pedonale (eliminazione della sosta, istituzione del senso unico...)

Il PGTU recepisce dal PRMC del 2022 le strategie per la realizzazione di percorsi ciclopedonali sicuri che applica ai tracciati esistenti con l'intento di mettere in sicurezza le tratte che presentano criticità e applica le suddette strategie ai percorsi proposti dal PGT in itinere.

Le azioni che il PGTU propone riguardano:

- L'applicazione di strategie atte a rallentare le velocità per le tratte in cui i percorsi ciclopedonali non trovano spazio per esistere separatamente rispetto agli spazi dedicati alla mobilità veicolare;
- L'istituzione di sensi unici dove in ambiti non incisivi per la circolazione territoriale, per il recupero degli spazi da destinare ai percorsi ciclopedonali;
- L'eliminazione o la riorganizzazione della sosta per consentire l'introduzione in carreggiata di percorsi ciclopedonali.

Gli interventi proposti dal PGTU riguardano azioni che solo in rari casi possono cambiare le abitudini dei residenti in quanto, solo in casi eccezionali sono proposti interventi quali l'istituzione del senso unico o l'eliminazione della sosta. Le proposte si concentrano sulla messa in sicurezza dei percorsi ciclopedonali a vantaggio della mobilità dei soggetti più vulnerabili, attraverso restringimenti di carreggiata per recuperare gli spazi che ne consentano la realizzazione. Dove gli spazi non consentono la separazione delle differenti tipologie di flussi,



il Piano propone la condivisione degli spazi introducendo in carreggiata elementi che determinino la riduzione delle velocità.

5.3 Il sistema del trasporto pubblico

Il trasporto pubblico al servizio del territorio di Bareggio presenta alcune criticità di servizio e non copre completamente il territorio comunale.

L'Amministrazione Comunale ha trovato un accordo con l'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale che ha inserito il prolungamento della linea Z616 fino alla Stazione di Pregnana collegando così il quartiere Brughiera al Centro Abitato di Bareggio.

5.4 Il sistema sosta

I rilievi dell'offerta messi a confronto con i rilievi dell'occupazione hanno evidenziato un bilancio positivo. Si riporta l'intenzione dell'Amministrazione del Comune di introdurre la sosta a pagamento nell'ambito del Parco Arcadia