

CONSORZIO CEVEDALE - BASSANO

con sede in

Piazza Giacomo Matteotti n. 8, Cernusco sul Naviglio (MI)

Città di Cernusco sul Naviglio

Provincia di Milano

PIANO ATTUATIVO

m1_3 Via Cavedale, Cernusco sul Naviglio

U16

Studio di traffico



Ubistudio srl

Via Paullo, 4-20135 Milano

02.5456591 / 819

info@ubistudio.it - www.ubistudio.it

Arch. Alessandro Ali - *Responsabile di progetto*

Arch. Danilo Ercoli e Arch. Maddalena Lama

Consulenti

Studio Latis architetti - *progetto architettonico edificio pubblico*

L&S Studio Tecnico S.r.l. - *computi, progetto strutture / impianti / sottoservizi*

Ing. Bruno Cabbizzosu - *progettazione impianti elettrici*

Ing. Alessandro Marzi - *acustica edificio pubblico*

Arch. Walter Torriani - *prevenzione incendi edificio pubblico*

Dott. Geol. Marco Parmigiani - *progetto di invarianza idraulica e idrologica /*

relazione geologica e geotecnica edificio pubblico

Geom. Marco Perego - *rilievo e catasto*

Ing. Francesca Sirtori - *studio di mobilità*

Ing. Sebastiano Gatto - *valutazione previsionale clima acustico*

Dott. Forestale Enrico Pozzi - *impianto di irrigazione*

Febbraio 2025

Proponente

CONSORZIO CEVEDALE – BASSANO

con sede in

Piazza Giacomo Matteotti n.8, Cernusco sul Naviglio (MI)

Istanza

PIANO ATTUATIVO

m1_3 Via Cavedale, Cernusco sul Naviglio



Ubistudio S.r.l.

Via Paullo, 4 – 20135 Milano

02.5456591 / 819

info@ubistudio.it - www.ubistudio.it

Arch. Alessandro Ali - *responsabile di progetto*

Consulente studio di traffico:

Ing. Francesca Sirtori

Via Tonale, 2 – 20882 Bellusco (Mb)

Iscritta all'ordine degli ingegneri della Provincia di Monza e della Brianza n° A1531

15 maggio 2024

INDICE

PREMESSA	3
01 INQUADRAMENTO TERRITORIALE	4
02 ANALISI DELLE CONDIZIONI DI MOBILITA' ESISTENTE.....	6
2.1 Il PGU	6
2.2 Il trasporto pubblico	8
2.3 Il sistema ciclabile esistente	11
2.4 Il bike sharing	12
03 LA CLASSIFICAZIONE STRADALE.....	13
04 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	15
4.1 Il campo della modificazione M1_3 – Via Cevedale.....	15
4.2 La viabilità di accesso	17
4.3 Il traffico indotto	17
4.4 Impatto del traffico indotto sulla rete stradale.....	18
05 CONCLUSIONI.....	22

AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO
 Protocollo Arrivo N. 14692/2025 del 17-03-2025
 Allegato 4 - Class. 6.1 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

PREMESSA

L'approccio metodologico che si utilizza nell'ambito del presente studio a supporto della istanza di Piano Attuativo relativo al "campo m1_3 via Cevedale" come identificato all'interno del vigente Piano delle Regole del Comune di Cernusco sul Naviglio, prevede la valutazione del traffico indotto dal nuovo insediamento residenziale sito lungo via Cevedale.

L'analisi di traffico si baserà pertanto sulle seguenti attività:

- Stima del traffico indotto secondo i coefficienti del manuale internazionale ITE (trip generation manual).
- Valutazione dell'impatto del traffico indotto in base ad una quantificazione del numero e della tipologia delle attività presenti nell'area.

AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO
Protocollo Arrivo N. 14692/2025 del 17-03-2025
Allegato 4 - Class. 6.1 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

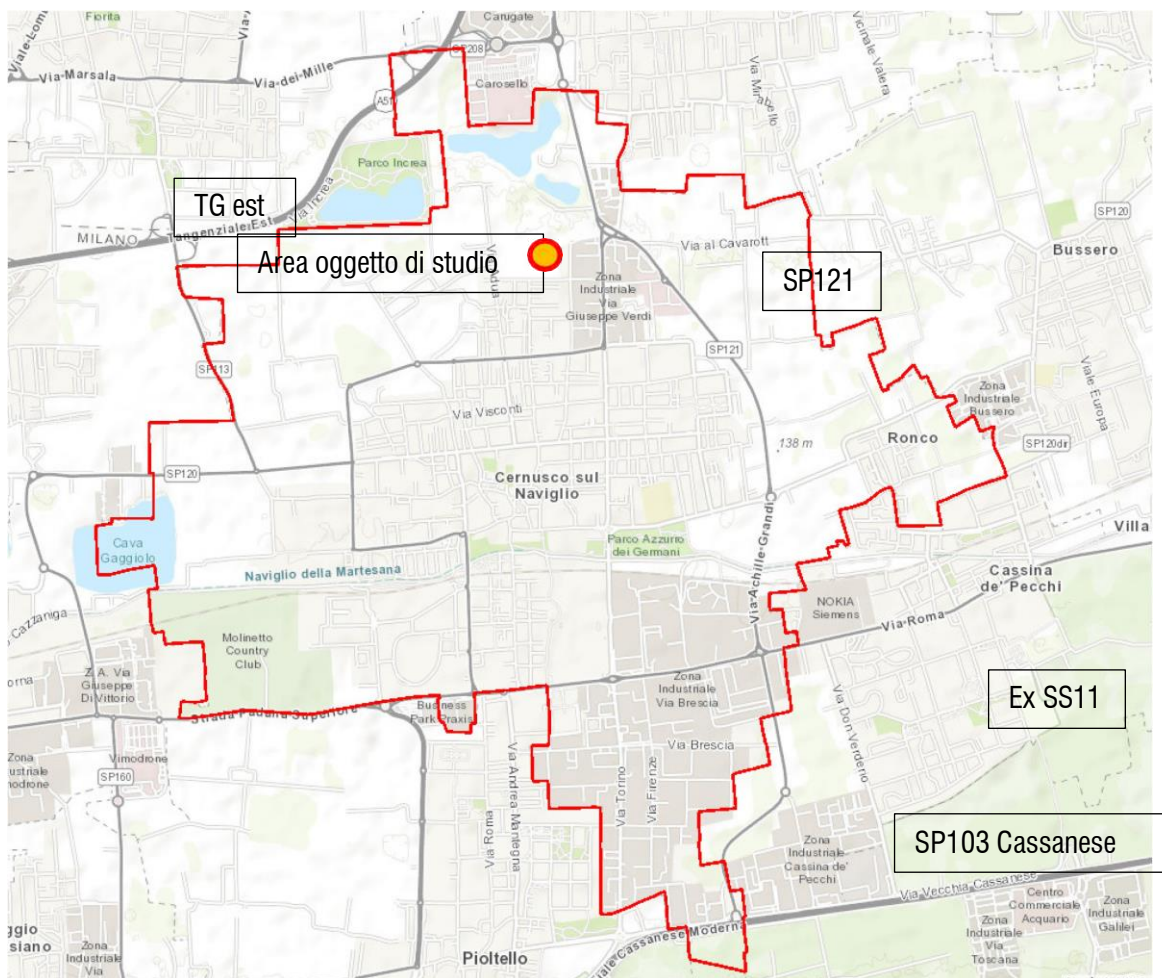
01 | INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il territorio di Cernusco sul Naviglio è interessato da diverse tipologie di infrastrutture stradali.

A nord-est del territorio è ubicata la tangenziale est di Milano che costituisce una delle principali aste di apporto di traffico; dall'uscita di Cernusco sul Naviglio, infatti, è possibile giungere in città percorrendo la SP 113. Il comune di Cernusco sul Naviglio rientra nei comuni della prima cintura metropolitana di Milano ed è dunque interessato da numerosi spostamenti da e per il capoluogo lombardo.

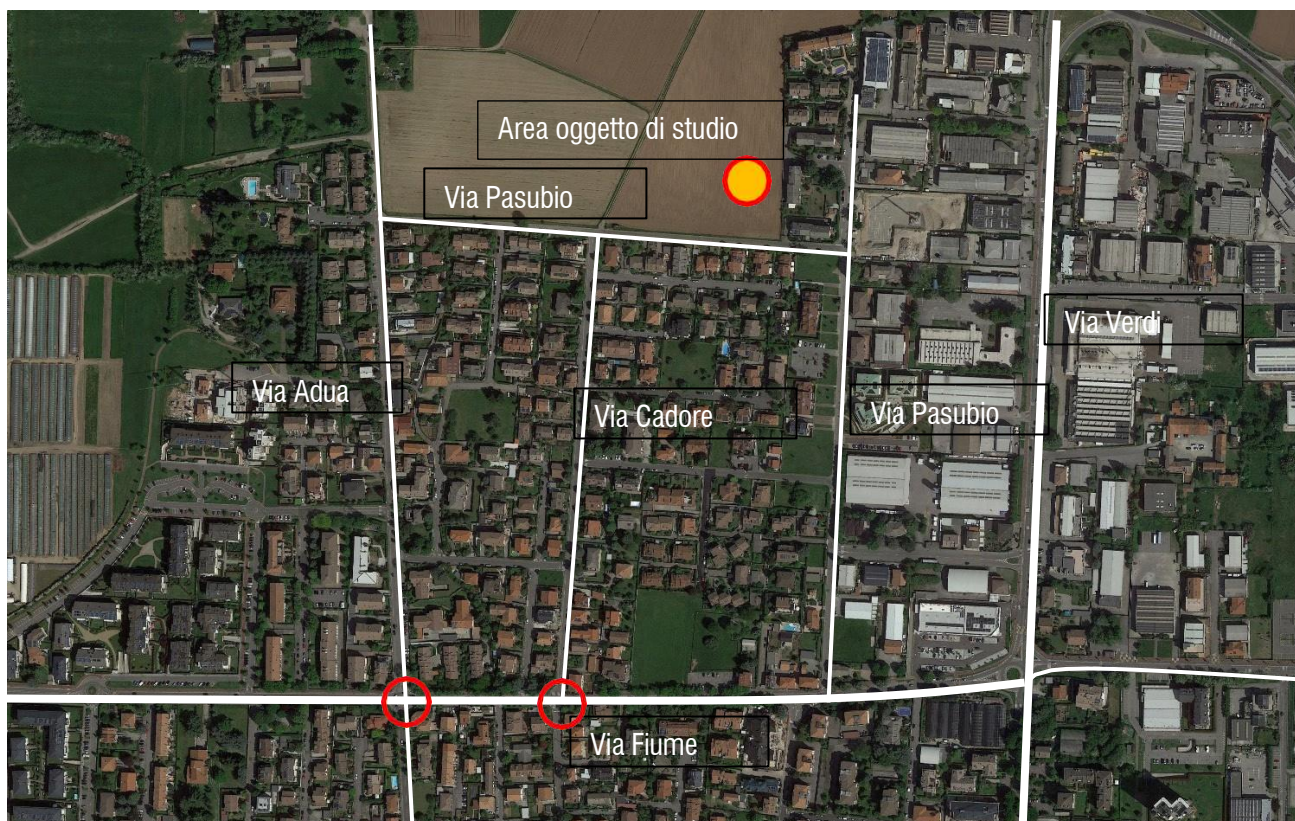
La seconda principale arteria stradale è costituita dalla ex SS 11 Strada Padana Superiore, che collega Milano a Bergamo e Treviglio e che attraversa Cernusco in direzione est-ovest. Allo stesso modo, più a sud, la strada statale Cassanese (SP 103) è caratterizzata da un intenso traffico (pur scorrendo sul territorio cernuschese solo per pochi metri).

Infine la SP 121 è ubicata nella porzione est del territorio comunale e collega l'uscita di Agrate dell'autostrada A4 al centro di Cernusco.



Inquadramento generale – Cernusco sul Naviglio

L'area in esame interessa il comparto residenziale localizzato a nord del comune che si affaccia sulle vie Cevedale, Pasubio, Cadore e Adua.



Area sottoposta ad analisi

Il sistema infrastrutturale esaminato è costituito da una serie di strade di livello locale e da intersezioni prevalentemente a precedenza tranne che nelle due intersezioni con la viabilità principale. Nell'intersezione tra via Cadore e via Fiume vi è un impianto semaforico, mentre nell'intersezione tra via Adua e via Fiume vi è una rotatoria.

02 | ANALISI DELLE CONDIZIONI DI MOBILITA' ESISTENTE

2.1 II PGTU

Il comune di Cernusco Sul Naviglio ha approvato con delibera DCC NR. 22 DEL 08-03-2017 il nuovo Piano Generale del traffico urbano avente l'obiettivo di dare una serie di proposte coordinate di intervento sui seguenti principali sistemi:

- il sistema ciclopedonale;
- il sistema della moderazione del traffico;
- il sistema del trasporto pubblico;
- il sistema di circolazione;
- l'assetto funzionale della rete viaria con l'individuazione dei percorsi per il traffico specifico e per il traffico di attraversamento;
- la classificazione delle strade e il regime delle precedenza;
- il sistema dei parcheggi;
- il sistema di regolamentazione della sosta;
- i contenuti del Regolamento Viario;
- le modalità di attuazione del PGTU con la definizione degli stralci temporali (priorità di intervento).

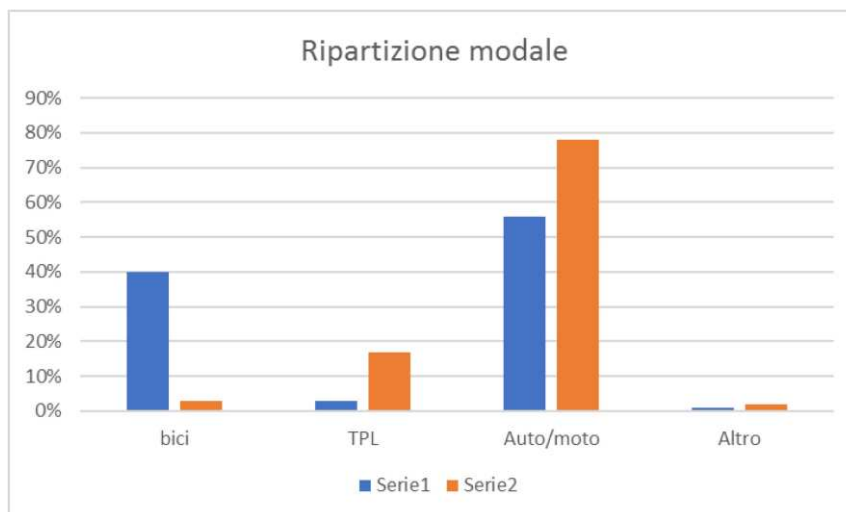
In particolare il PGTU ha evidenziato come il traffico rispetto al 2003 si sia ridotto mediamente del 23%, nonostante a livello nazionale si sia osservato un incremento medio annuo dell'1% e contestualmente la quota del traffico di attraversamento si sia ridotta del 15%, mentre quella extra comunale del 20%.

Infatti dall'analisi dei conteggi eseguiti per la redazione del PGTU si osserva come, in particolare lungo via Verdi, nel tratto tra la SP121 e Via Fiume il traffico, sia nell'ora di punta della mattina (7.30-8.30) che in quella pomeridiana (17.30-18.30), si sia osservato un decremento del traffico rispettivamente del -13% e del -11%.



AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO
Protocollo Arrivo N. 14692/2025 del 17-03-2025
Allegato 4 - Class. 6.1 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO
Protocollo Arrivo N. 14692/2025 del 17-03-2025
Allegato 4 - Class. 6.1 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

*La ripartizione modale*

Inoltre dalle analisi effettuate si osserva come il 12% degli spostamenti sono interni al comune, il 44% sono spostamenti in ingresso, il 10% sono spostamenti in uscita e il 34% sono spostamenti di attraversamento.

2.2 Il trasporto pubblico

Il comune di Cernusco sul Naviglio è attraversato dalla linea 2 della metropolitana (linea Verde); essa rappresenta il principale collegamento con il trasporto pubblico tra Gessate e Milano. All'interno del comune la linea metropolitana ha due fermate, la fermata di Cernusco sul Naviglio e quella di Villa Fiorita.

Sono inoltre attive alcune linee bus chiamate "shuttle", che percorrono la città nelle ore di punta della mattina e della sera toccando punti strategici della città (Stazione della Metropolitana e Scuole).

Altre 2 linee (26 e 27), invece, sono in funzione prevalentemente nelle ore di meno traffico (compreso il sabato) ma quando l'utenza è ancora numerosa.

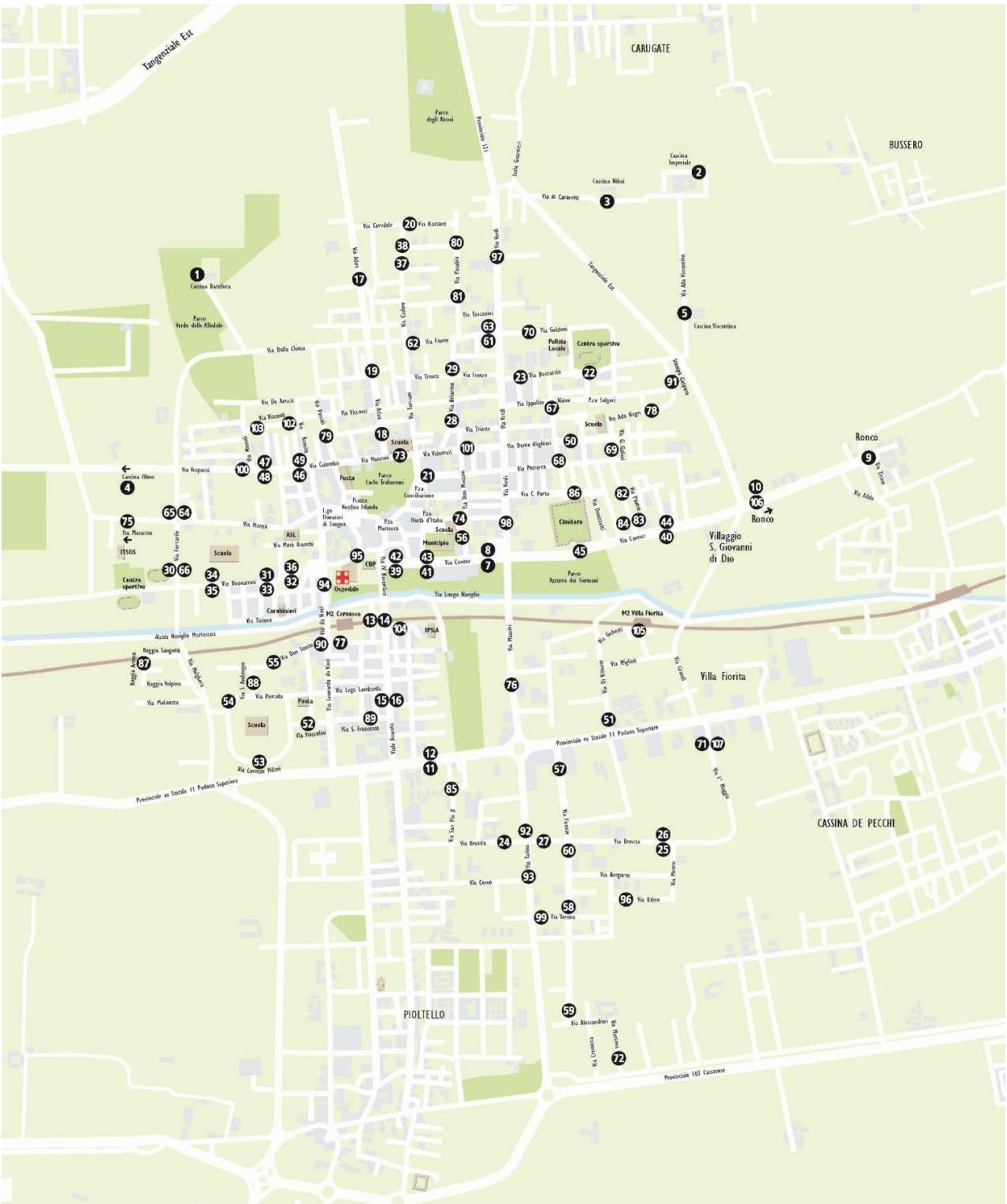
Lungo via Cevedale passano entrambe le linee, la linea 26 (Assunta-Pavese-Fontanile-Assunta) e la linea 27 (Volta-Fontanile-Pavese-Volta, entrambe linee circolari).

Oltre a tali linee all'interno del comune sono in servizio anche le linee 21, 22, 23, 24, 25 e 28 che connettono i diversi quartieri della città.



AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO
Protocollo Arrivo N. 14692/2025 del 17-03-2025
Allegato 4 - Class. 6.1 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO
Protocollo Arrivo N. 14692/2025 del 17-03-2025
Allegato 4 - Class. 6.1 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente



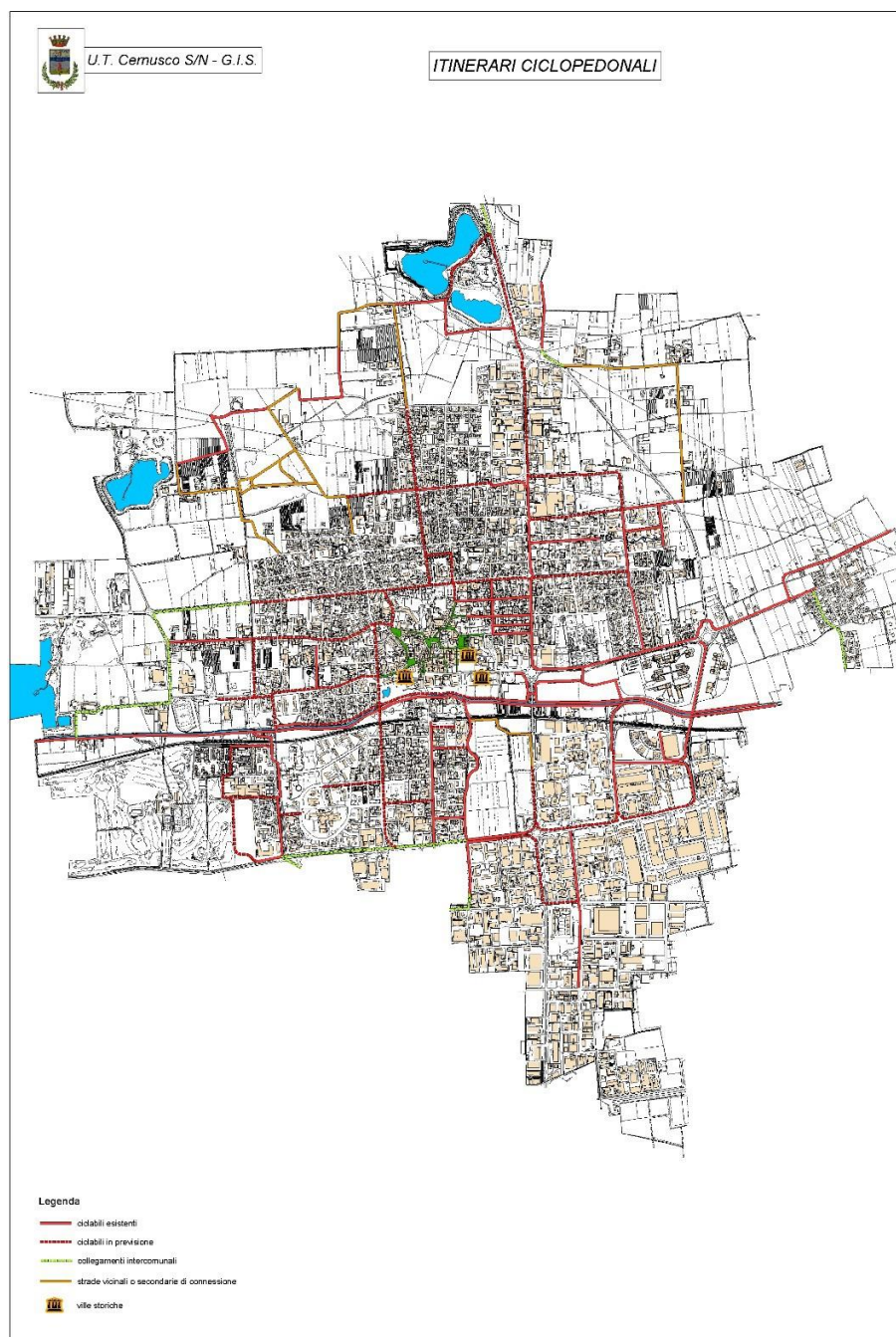
Fermate del servizio My Line

Come si può osservare nei pressi dell'area di studio ci sono diverse fermate del servizio, in particolare una fermata lungo via Cavedale.

2.3 Il sistema ciclabile esistente

L'estensione della rete di piste ciclopedonali del comune è pari a circa 30 km; sono stati collegati i nuovi parchi alle aree verdi già esistenti, permettendo così il raggiungimento delle zone verdi.

La pista ciclabile lungo l'Alzaia Naviglio Martesana permette di raggiungere direttamente Mi-lano e in direzione opposta Trezzo d'Adda, per un percorso totale di oltre 30 Km lungo il Na-viglio. Attraverso il ponte ciclopedonale sulla Strada Padana Superiore è possibile raggiungere il nuovo quartiere sud di Cernusco e la zona industriale.



La mappa delle piste ciclabili

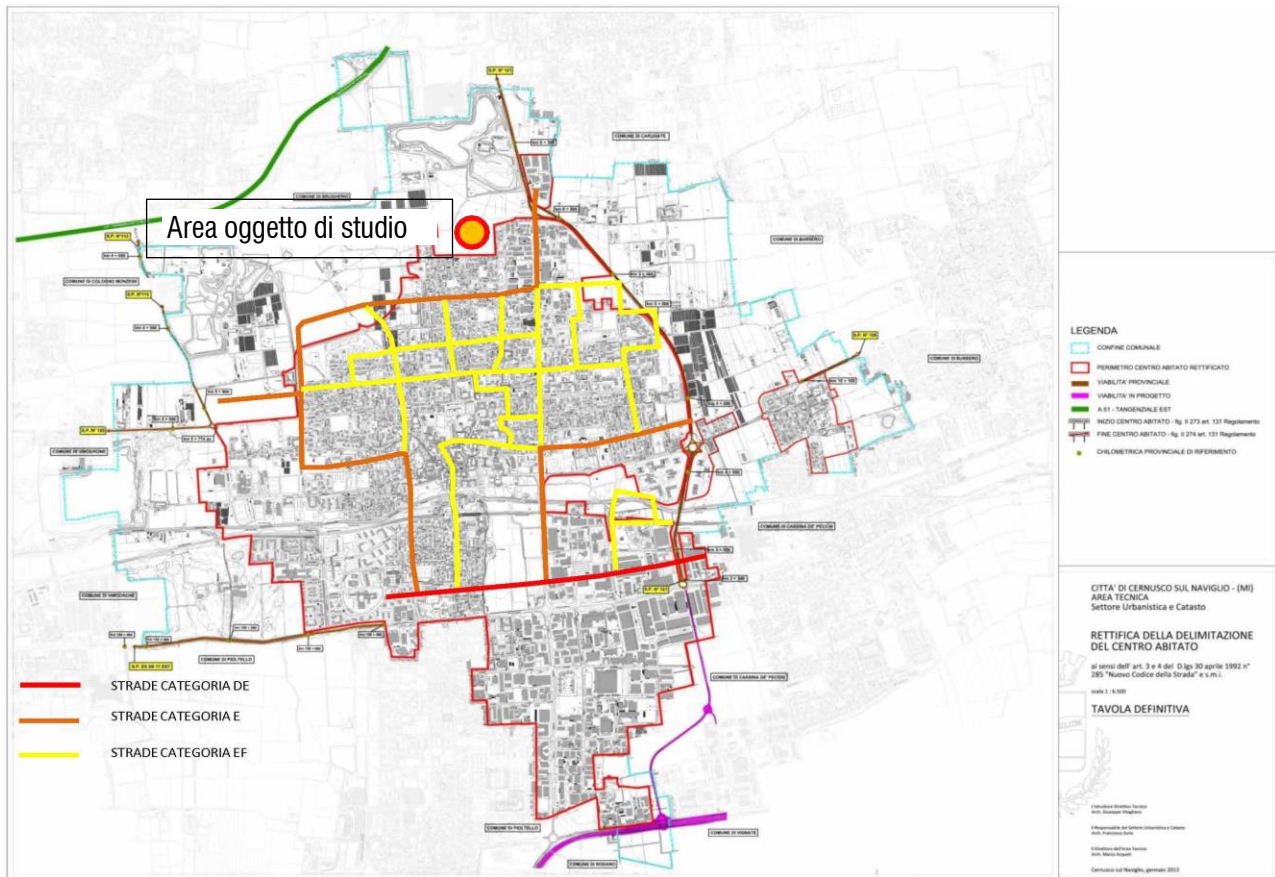
2.4 Il bike sharing

I Comuni di Cernusco sul Naviglio, Poglieto e Carugate hanno realizzato un progetto di bike sharing denominato “Meglio In Bici”, allo scopo di incentivare la mobilità alternativa all’auto privata negli spostamenti casa-lavoro.

Sono presenti 8 stazioni di ritiro e riconsegna delle biciclette (per un totale di 60 bici a disposizione degli utenti): 3 stazioni solo localizzate a Cernusco sul Naviglio presso le stazioni M2 di viale Assunta e Villa Fiorita e zona industriale, in prossimità del Centro Direzionale “Summit” e tra via Brescia e via Torino.

03 | LA CLASSIFICAZIONE STRADALE

All'interno del PGTU è compresa la classificazione stradale del sistema viario del comune.



Classificazione funzionale della rete

Le strade indicate con colore giallo o non classificate appartengono alla categoria locale E o F. In particolare le vie sulle quali insisterebbe il traffico indotto dall'insediamento oggetto del presente studio (PA m1_3 Via Cevedale) sono tutte strade locali e cioè strade a servizio diretto degli edifici.

La rete locale è caratterizzata dai seguenti fattori:

- movimenti di accesso;
- spostamenti di breve distanza;
- funzione di collegamento interna al quartiere in ambito urbano;
- ammesse tutte le componenti di traffico.

Di seguito si riportano gli standard di classificazione per le strade di tipo locale.

TABELLA 7.1.3
Classificazione della rete stradale
Elementi dimensionali
Elementi ripresi dal DM 5-11-2001

CATEGORIE	GEOMETRIA LONGITUDINALE				GEOMETRIA TRASVERSALE									
	Velocità di progetto (km/h)	Raggio planimetrico minimo (m)	Pendenza trasversale massima in curva	Pendenza longitudinale massima (1)	Tipo di carreggiate	N° corsie per senso di marcia	Larghezza corsia (m) (2)	Corsia emergenza (m) (3)	Larghezza min. banchina sinistra (m)	Larghezza min. banchina destra (m) (3)	Larghezza minima marciapiedi (m)	Larghezza minima spartitraffico (m)	Larghezza minima fasce di pertinenza (m)	Larghezza minima fasce di rispetto (m)
(A) AUTOSTRADE URBANE					indipendenti o separate da spartitraffico								20	30
Strada principale	80-140	252	7%	6%		2 o più	3,75	3,00	0,70	2,50	-	1,80		
Strada di servizio (event.)	40-60	51	7%	6%		1 o più	3,00	-	0,50	0,50	1,50	-		
(D) SCORRIMENTO					indipendenti o separate da spartitraffico			-					15	20
Strada principale	50-80	77	5%	6%		2 o più	3,25		0,50	1,00	1,50	1,80		
Strada di servizio (event.)	25-60	19	5%	6%		1 o più	2,75		0,50	0,50	1,50	-		
(E) QUARTIERE	40-60	51	3,5%	8%	unica	1 o più	3,00	-	-	0,50	1,50	-	12	10
(F) LOCALI	25-60	19	3,5%	10%	unica	1 o più	2,75	-	-	0,50	1,50	-	5	10

(1) +1% se non penalizza circolazione
Per A e D 4% in galleria

(2) 3,50 m per senso di marcia per corsie percorse da autobus o mezzi pesanti
Per strada a senso unico con 1 corsia larghezza complessiva 5,50, corsia fino 3,75, differenza su banchina destra

(3) Per A in assenza di corsia di emergenza

Note

Le caratteristiche strutturali delle strade sono da considerarsi come "obiettivo da raggiungere" per le strade esistenti, laddove siano presenti vincoli fisici immediatamente non eliminabili

Le categorie di strade DE e EF assumono funzioni e caratteristiche intermedie rispetto alle categorie principali

Il DM non considera i dispositivi per la limitazione della velocità e gli elementi di arredo

Classificazione della rete stradale

A00 CERNUSCO SUL NAVIGLIO
Protocollo Arrivo N. 14692/2025 del 17-03-2025
Allegato 4 - Class. 6.1 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

04 | DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

4.1 Il campo della modificazione M1_3 – Via Cevedale

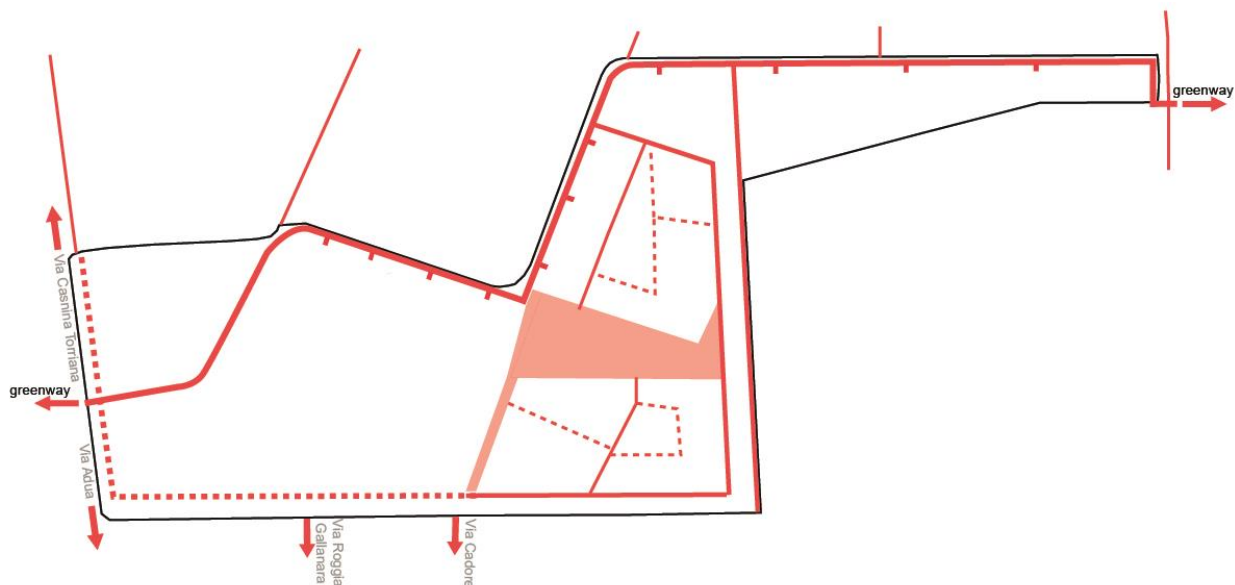
Il comparto oggetto di studio sarà a carattere residenziale; esso consentirà di definire un nuovo margine urbano di valore strategico nella costruzione della rete ecologica attraverso la cessione di aree attualmente agricole a contatto con il Plis delle Cave.

Come previsto dalle relative Linee Guida, l'impianto del nuovo insediamento sarà a corte consentendo di completare l'edificato esistente di via Bassano e di via Pasubio in maniera compatibile con l'ambito agricolo circostante e definendo chiaramente il fronte urbano verso il PLIS delle cave.

Il sistema dei percorsi carrabili è stato pensato per integrarsi totalmente all'interno del tessuto esistente. Con la realizzazione del comparto verranno realizzati una serie di parcheggi:

- due a servizio delle aree a parco a nord, in testata alla nuova viabilità, e ad ovest, all'incrocio tra via Cevedale e via Adua (in difformità rispetto a quanto indicato nelle Linee Guida);
- uno a servizio della nuova concentrazione volumetrica lungo la nuova viabilità, sul lato est, al fine di soddisfare la richiesta di sosta per autovetture dell'ambito stesso. Il parcheggio posto all'intersezione tra via Adua e via Cevedale, servirà anche a soddisfare parte della richiesta di sosta della nuova funzione urbana prevista, nonché la richiesta di sosta dell'ambito residenziale stesso.

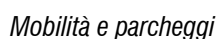
Una serie di percorsi ciclabili e pedonali lungo via Cevedale, via Adua e lungo i nuovi tracciati realizzati all'interno del comparto, garantirà il collegamento con la nuova Greenway. Essa sarà l'elemento di connessione tra il PLIS delle Cave, il Parco monumentale della Martesana e il Parco del Molgora.



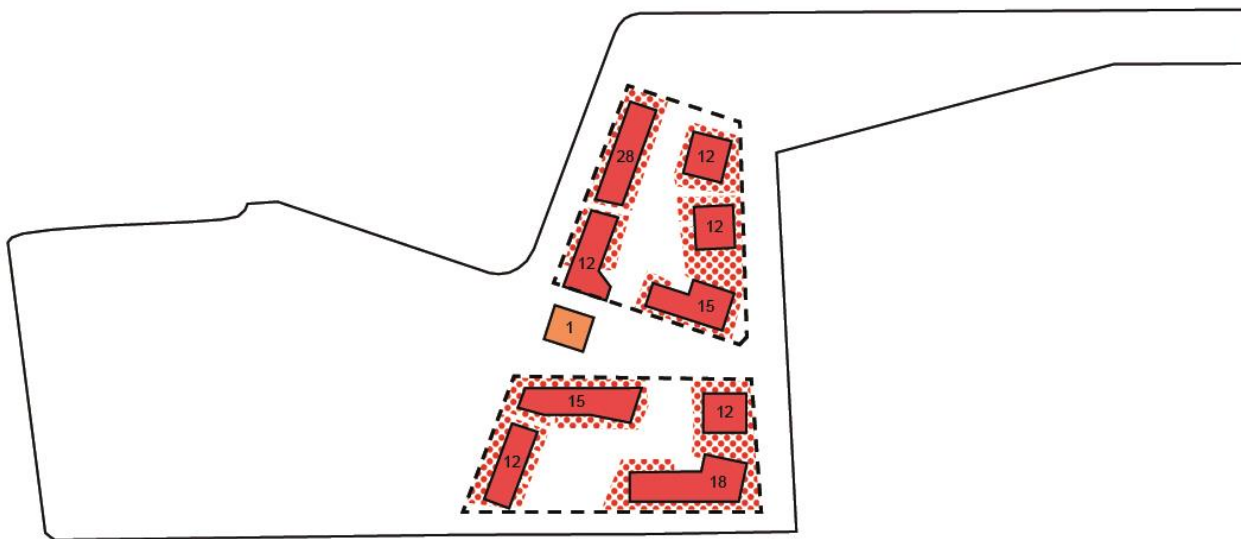
Il sistema dei percorsi pedonali e ciclabili

I parcheggi su strada a servizio dell'insediamento sono localizzati al di fuori della sezione stradale: lungo la nuova viabilità si realizzeranno parcheggi in linea, a destra e sinistra ad intervalli della carreggiata. Tale dotazione di parcheggi consentirà ai visitatori del comparto di trovare sosta nei pressi della propria destinazione senza gravare sulle strade esistenti che hanno una sezione stradale relativamente ridotta, favorendo così la circolazione dei veicoli.

Infine, per quanto riguarda il trasporto pubblico, il progetto prevede l'arretramento della fermata bus attualmente localizzata lungo via Cavedale/Bassano prima della cabina elettrica, vista la realizzazione del nuovo parcheggio lungo strada, localizzato in area sud-ovest rispetto al comparto, come mostrato nell'immagine seguente.



In generale il comparto prevederà la realizzazione di 136 appartamenti totali e di uno spazio polifunzionale come indicato nell'immagine successiva.



Le funzioni insediate

4.2 La viabilità di accesso

La viabilità di accesso al nuovo comparto è costituita dalle vie Cevedale, Pasubio, Cadore e Adua. Come già osservato il sistema infrastrutturale esaminato è costituito da una serie di strade di livello locale e da intersezioni prevalentemente a precedenza tranne che nelle due intersezioni con la viabilità principale.

Tutte le strade di accesso al comparto sono strade a singola corsia per senso di marcia. In particolare via Cevedale è una strada a doppio senso di marcia avete una larghezza, nel tratto in corrispondenza del nuovo comparto, pari a ca 5,6m. Tale strada non è dotata di banchina laterale da nessuno dei due lati, mentre nel lato sud è dotata di un marciapiede molto ristretto, avente una larghezza di ca 1m.

La larghezza fissata per la nuova viabilità è con corsie da 3m, come richiesto dalle linee guida e dalle direttive comunali.

4.3 Il traffico indotto

La stima dell'indotto veicolare generato ed attratto dal nuovo comparto è stata realizzata utilizzando le equazioni contenute all'interno del manuale internazionale dell'ITE (Trip Generation Manual).

All'interno di questo manuale a ciascuna tipologia edilizia, dal residenziale al commerciale, ai comparti ad uffici o industriali classificata è associata una equazione di stima del traffico generato ed attratto.

Per il comparto in esame sono state considerate le seguenti tipologie:

- Low Rise Apartment che corrisponde alla tipologia di edificio residenziale con uno o due piani di altezza
- Mid Rise apartment che corrisponde a edifici da tre a dieci piani

Considerando per entrambe le tipologie le equazioni specifiche per l'ora di punta della mattina si ottiene in seguente traffico indotto.

Tipologia	Equazione AM	venerdì orario		Totale
		Tin	Tout	
Low Rise	$T=0.53 X + 4.21$	22	54	76
Mid Rise	$T=0.46 X - 14.01$	14	35	49

Il traffico così stimato risulta dunque abbastanza contenuto.

Considerando infine la ripartizione modale che è la percentuale di spostamenti con un certo tipo di mezzo di trasporto (auto, bici TPL a piedi) che riduce il numero di spostamenti in auto rispetto al valore stimato della percentuale di utilizzo di altri mezzi diversi dall'auto, ed in particolare considerando, cautelativamente, un uso dell'auto del 78% (vedasi Pag. 7) otterremmo il seguente numero di veicoli indotti:

Tipologia	venerdì orario		Totale
	Tin	Tout	
Low Rise	17	42	59
Mid Rise	11	27	38

4.4 Impatto del traffico indotto sulla rete stradale

Il tessuto urbano circostante al nuovo insediamento è caratterizzato da un uso prevalente-mente residenziale, particolarmente quello che si sviluppa lungo le vie Cevedale, Adua e Cadore. Via Pasubio è interessato invece su un lato da un tessuto residenziale e sull'altro da un tessuto produttivo. Piccole imprese alcune delle quali oggi non sono più attive, alcune delle quali già trasformate in residenze.

Per l'area prettamente residenziale e a bassa generazione di traffico, non sottoposta inoltre a traffico di attraversamento, si è deciso di stimare il numero di veicoli generati e attratti nell'ora di punta del mattino utilizzando le medesime equazioni utilizzate in precedenza.

Analizzando dunque il tessuto esistente si sono stimati il numero di alloggi presenti e da tale valore il traffico generato nell'ora di punta del mattino.



Il tessuto urbanizzato circostante il campo della modificazione m1_3

Il tessuto residenziale esistente è costituito, per la maggior parte, da case indipendenti o a schiera; scarsa la presenza di condomini e generalmente con un numero di piani non superiore a 3 o 4. Nell'immagine successiva si riporta la stima del numero di alloggi per comparto.



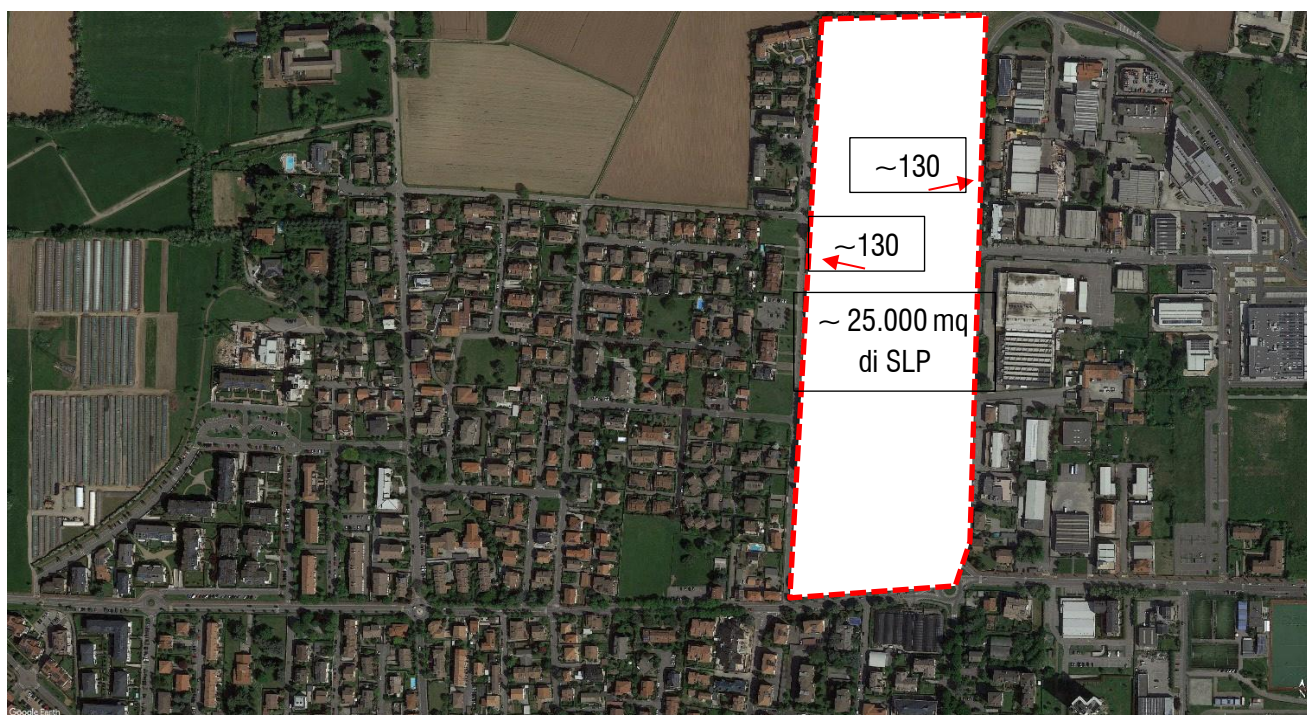
Stima numero di alloggi presenti nell'area

Dalla stima effettuata si ricava dunque che lungo via Cevedale / via Bassano insistono in maniera diretta ca 80 alloggi, lungo via Adua ca 300, lungo via Cadore ca 280, mentre lungo via Pasubio 150 ca.

Dalla stima del traffico indotto è possibile ricavare i seguenti flussi lungo le aste indagate:

Tipologia	Traffico totale bidirezionale
Via Cevedale / Via Bassano	~50 veic/h
Via Adua	~ 180 veic/h
Via Cadore	~ 180 veic/h
Via Pasubio	~ 90 veic/h

Tali valori sono stati stimati senza considerare l'effetto della ripartizione modale (vedasi paragrafo precedente) che ne avrebbe ridotto il numero per via dell'utilizzo di altri mezzi di spostamento e che porterebbe da un totale di ca 500 veic/h in tutta l'area e ca 390. Stimando infine una SLP di tipo produttivo di ca 25.000 mq si ottiene lungo via Pasubio un indotto stimato di ca 130 veic/h. Si ricorda che molte delle attività presenti sono dismesse o sono state recentemente trasformate in residenze, il numero di veicoli stimato risulta dunque sovrastimato.



Stima numero di alloggi presenti nell'area

Sommando dunque tutte le componenti di traffico dovute rispettivamente all'area residenziale, a quella produttiva e al nuovo comparto (non considerando la ripartizione modale) è possibile ottenere il traffico lungo le aste oggetto dell'analisi.

Tipologia	Traffico totale bidirezionale
Via Cevedale / Via Bassano	~120 veic/h
Via Adua	~ 200 veic/h
Via Cadore	~ 220 veic/h
Via Pasubio	~ 230 veic/h

Per le strade analizzate, classificate con strade di tipo locale (F) ed aventi una sezione della carreggiata variabile compresa tra i 5 e i 6m, essendo tutte a doppio senso di marcia, è possibile associare una capacità per corsia pari a ca 600-700 veic/h.

Alle vie Cevedale, Adua, Cadore e Pasubio dunque potrà essere associata una capacità to-tale di ca 1200 veic/h (600 veic/h per corsia di marcia). Il traffico stimato lungo via Adua, Cadore e Pasubio, inferiore a ca 250 veic/h (bidirezionali) corrisponde a meno del 20% della capacità totale, lasciando dunque una capacità residua di ca 80%. Lungo via Cevedale il traffico bidirezionale stimato, pari a ca 120 veic/h corrisponde a ca l'10% della capacità totale della strada.

05 | CONCLUSIONI

In conclusione, il piano attuativo m1_3 punta su uno sviluppo organico dei propri percorsi e itinerari, sia ciclo pedonali che veicolari, cercando da un lato di gravare il meno possibile sulle infrastrutture e dall'altro di ricucire i percorsi esistenti (in particolare in ambito ciclo-pedonale).

Da un punto di vista prettamente veicolare, il piano mette in atto una serie di utili accorgimenti al fine di evitare il più possibile un aggravio delle infrastrutture; in particolare prevede la realizzazione di una nuova viabilità di accesso alla zona di concentrazione volumetrica collocata in affiancamento al fronte edificato esistente lungo il margine est dell'ambito avente una larghezza adeguata a consentire un corretto deflusso dei veicoli.

Inoltre, il sistema dei parcheggi pensato, costituito dal nuovo parcheggio nel lato nord, dalla sosta lungo la nuova viabilità, nonché dal parcheggio posto nel lato sud-ovest, consentiranno non solo di sopperire alla richiesta di posti auto del comparto stesso, sia per le funzioni residenziali che per l'asilo, ma anche di soddisfare la richiesta di posti auto di coloro che si recheranno nel nuovo parco.

Lungo la nuova viabilità si realizzeranno parcheggi in linea, a destra e sinistra ad intervalli della carreggiata. I parcheggi sono posizionati al di fuori della carreggiata stradale per la marcia dei veicoli. Tale dotazione di parcheggi consentirà ai visitatori del comparto di trovare sosta nei pressi della propria destinazione senza gravare sulle strade esistenti che hanno una sezione stradale relativamente ridotta, favorendo così la circolazione dei veicoli.

Le aree di sosta poste a nord e a sud-ovest del comparto saranno prevalentemente a servizio dei fruitori del parco e della Greenway. Il parcheggio previsto su via Cevedale è posizionato in corrispondenza dell'incrocio con via Adua (principale asse di ingresso da sud attraverso via Generale C.A. Dalla Chiesa) riducendo così l'utilizzo del tratto di via Cevedale. Il secondo parcheggio è invece localizzato in testata alla nuova viabilità.

Il sistema dei percorsi di accesso e di uscita dei mezzi dalle autorimesse private interrate viene inoltre suddiviso su quattro differenti punti, uno dal nuovo parcheggio lato sud-ovest, lungo via Bassano, e tre lungo la nuova viabilità.

Così facendo il traffico indotto dalle nuove edificazioni che comunque risulta abbastanza contenuto (pari a 76 veic/h bidirezionali, non considerando la ripartizione modale e cioè l'uso di mezzi alternativi all'automobile che ne ridurrebbe ulteriormente il numero), non si concentra in un unico punto. Tale configurazione consente quindi di non gravare sulla nuova intersezione a precedenza tra la nuova viabilità e via Bassano e permette ai residenti di scegliere tra i tre percorsi alternativi via Pasubio, via Cadore e via Adua di connessione con il centro città. Il flusso totale stimato lungo ciascuna delle aste indagate corrisponde a meno del 20% della capacità delle stesse.

Secondo quanto descritto nei paragrafi precedenti, il traffico stimato lungo le infrastrutture esistenti non induce un aggravio dei flussi lungo le aste tale da compromettere la regolare circolazione dei mezzi.

Infine, dal punto di vista ciclopedonale è prevista la realizzazione di una serie di percorsi che si snodano sui lati nord ed est su via Cevedale e Adua e all'interno del comparto. Il percorso ciclabile (la Greenway di Cernusco) che si sviluppa lungo i margini occidentale e settentrionale dell'ambito è infatti parte di un anello ciclabile che mette in relazione gli spazi aperti attorno all'edificio di Cernusco sul Naviglio. All'interno della "zona di concentrazione volumetrica" si sviluppano una serie di tracciati di mobilità lenta, pedonali e ciclabili in sede promiscua in grado di assicurare il collegamento con gli ambiti circostanti e con la Greenway. Le nuove connessioni di ricucitura con i percorsi ciclopedonali circostanti permetteranno dunque ai ciclisti che oggi utilizzano le strade circostanti al comparto per i propri spostamenti di utilizzare i nuovi tracciati, scaricando ulteriormente dal traffico lento le infrastrutture viarie limitrofe.