

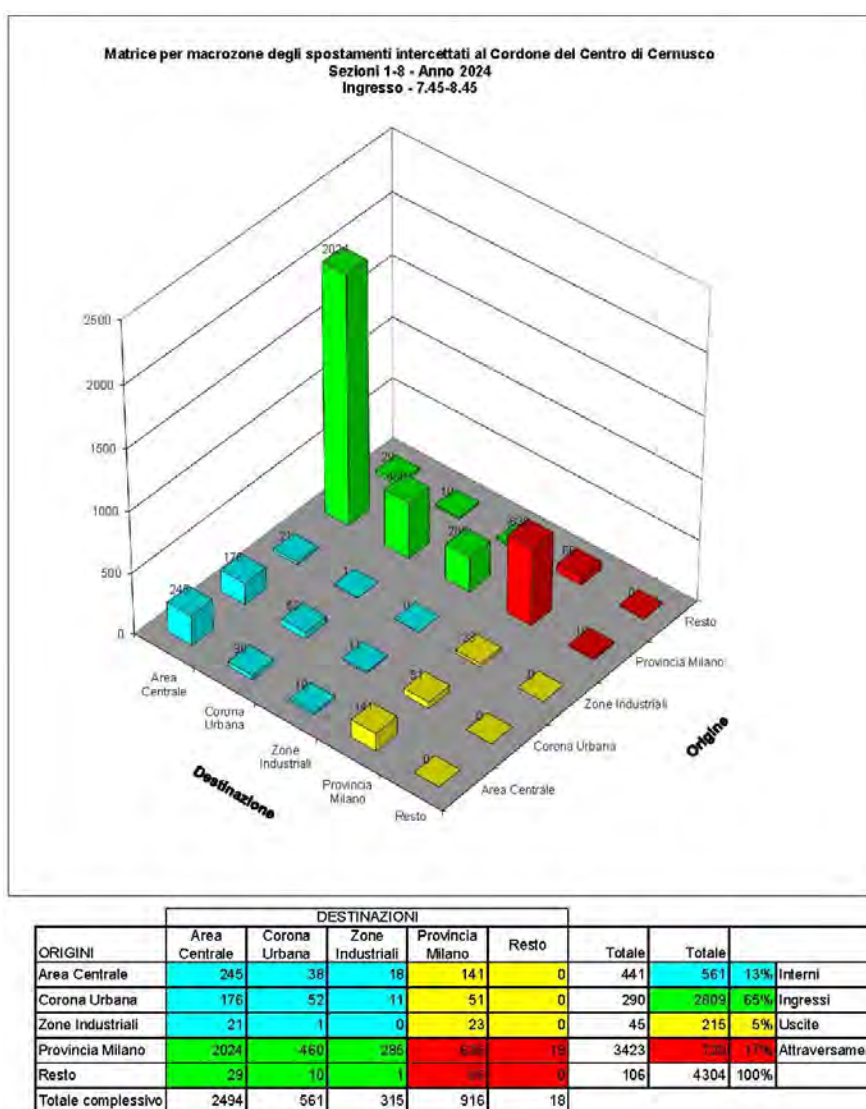


COMUNE DI CERNUSCO SUL NAVIGLIO

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AGGIORNAMENTO

RELAZIONE TECNICA SUL QUADRO CONOSCITIVO



MARZO 2025

A00 CERNUSCO SUL NAVIGLIO
Protocollo Arrivo N. 26038/2025 del 08-05-2025
Doc. Principale - Class. 6.1 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente



Studio Ingegneria Percudani
Via Papa Giovanni XXIII, civ. 6
26055 Sordio (Lo)
Tel. 02. 8376589



INDICE DEI CONTENUTI

1. PREMESSA

- 1.1 Obiettivi, Contenuti e Metodologia del PGTU
- 1.2 Banche Dati di Riferimento
- 1.3 Indagini sul Campo

2. SINTESI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLE INDAGINI

- 2.1 Assetto della Rete Viaria Urbana e Sistema di Controllo del Traffico
- 2.2 I Flussi di Traffico
 - 2.2.1 Risultati dei rilievi del 2024
- 2.3 Caratteristiche della Mobilità con Mezzo Privato
 - 2.3.1 Struttura Origine/Destinazione del Traffico
- 2.4 Sistema dei Parcheggi
 - 2.4.1 Offerta di sosta
 - 2.4.2 Occupazione dei parcheggi
- 2.5 Quadro Ambientale (*)
- 2.6 Incidentalità
- 2.7 Piste Ciclabili
- 2.8 Trasporto Pubblico
- 2.9 I Fenomeni in Sede Storica

3. PRINCIPALI PROBLEMATICHE ESISTENTI E OBIETTIVI STRATEGICI DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

- 3.1 Principali Temi Problematiche Esistenti
- 3.2 Obiettivi Strategici

1. PREMESSA

Il Comune di Cernusco sul Naviglio ha affidato l'incarico per la redazione dell'Aggiornamento del precedente Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) (datato 2016); il PGTU rappresenta il 1° livello di pianificazione previsto dalla legge nel settore del traffico e della viabilità.

Questo rapporto conclude le attività tecniche relative alla I Fase di questo primo livello di pianificazione: esso comprende una sintesi del Quadro Conoscitivo con l'individuazione delle principali problematiche che sono emerse al termine della prima fase e una descrizione dei risultati delle indagini svolte sul campo.

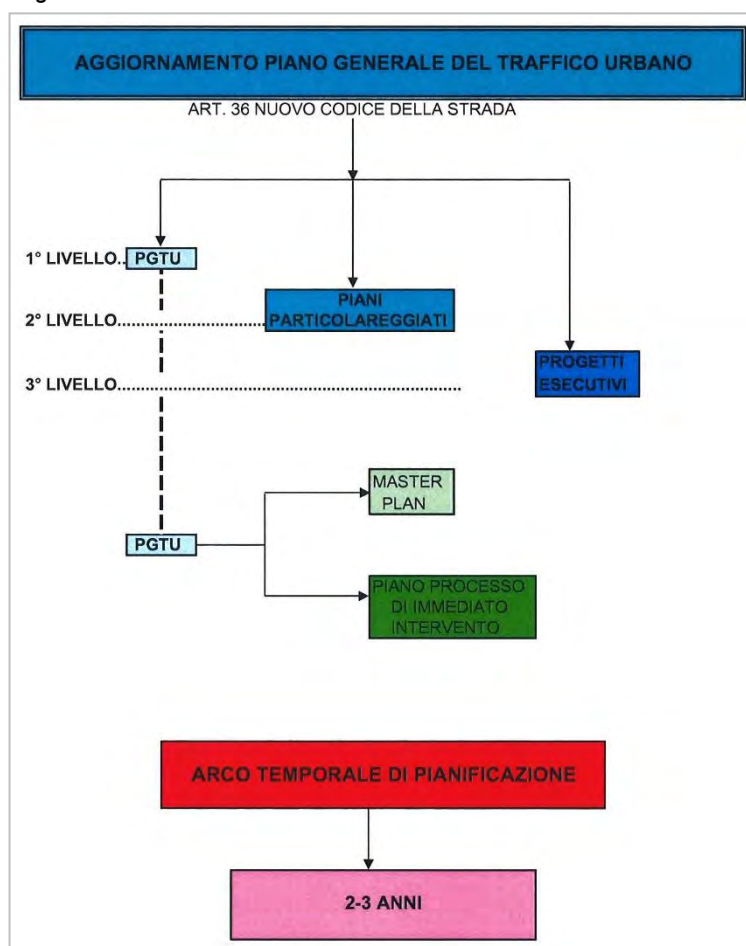
Il PGTU è stato avviato dall'Amministrazione Comunale in concomitanza con l'avvio del procedimento della Variante del PGT, con l'obiettivo dichiarato di prevedere tra i due Piani un dialogo costante e coerente.

La legge impone la redazione del Piano Urbano del Traffico (PUT), che comprende il PGTU (1° livello), i Piani Particolareggiati (2° livello) e i Piani Esecutivi (3° livello) (Figura 1.1.1); il PGTU deve essere aggiornato periodicamente.

Il PGTU, secondo quanto previsto dalle direttive legislative *"rappresenta lo strumento di gestione razionale del sistema della mobilità nel breve periodo"*; esso *"è finalizzato ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e nel rispetto dei valori ambientali"*.

Il PGTU inoltre deve essere, secondo quanto previsto sempre dalle Direttive Ministeriali, un Piano di immediato intervento, cioè deve configurarsi come un pacchetto coordinato e integrato di interventi immediatamente attuabili, svincolato da progetti infrastrutturali significativi, e deve essere realisticamente

Figura 1.1.1 – Riferimenti normativi del PGTU





realizzabile senza un forte impegno di risorse economiche.

Pertanto il PGTU rappresenta il Master Plan del Traffico in cui si effettuano le scelte strategiche su grandi temi quali la scelta modale per governare l'accessibilità alla Città, il soddisfacimento della domanda di sosta e la politica di regolamentazione dei parcheggi, la politica ambientale, il ruolo del trasporto pubblico e della bicicletta; dopo aver approvato il PGTU, sarà necessario avviare la redazione dei Piani Particolareggiati ed Esecutivi, per definire un programma operativo in grado da un lato di individuare le priorità temporali di intervento nel rispetto di fattibilità tecnica e criticità dei problemi, e dall'altro di sviluppare al massimo livello di dettaglio le scelte di indirizzo strategico effettuate nel PGTU.

1.1 Obiettivi, Contenuti e Metodologia del PGTU

Il Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Cernusco sul Naviglio, nel rispetto degli indirizzi legislativi, si prefigge l'obiettivo di dare una serie di proposte coordinate di intervento sui seguenti principali sistemi:

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

Lo studio è stato previsto in tre fasi distinte di attività (Figura 1.1.2).

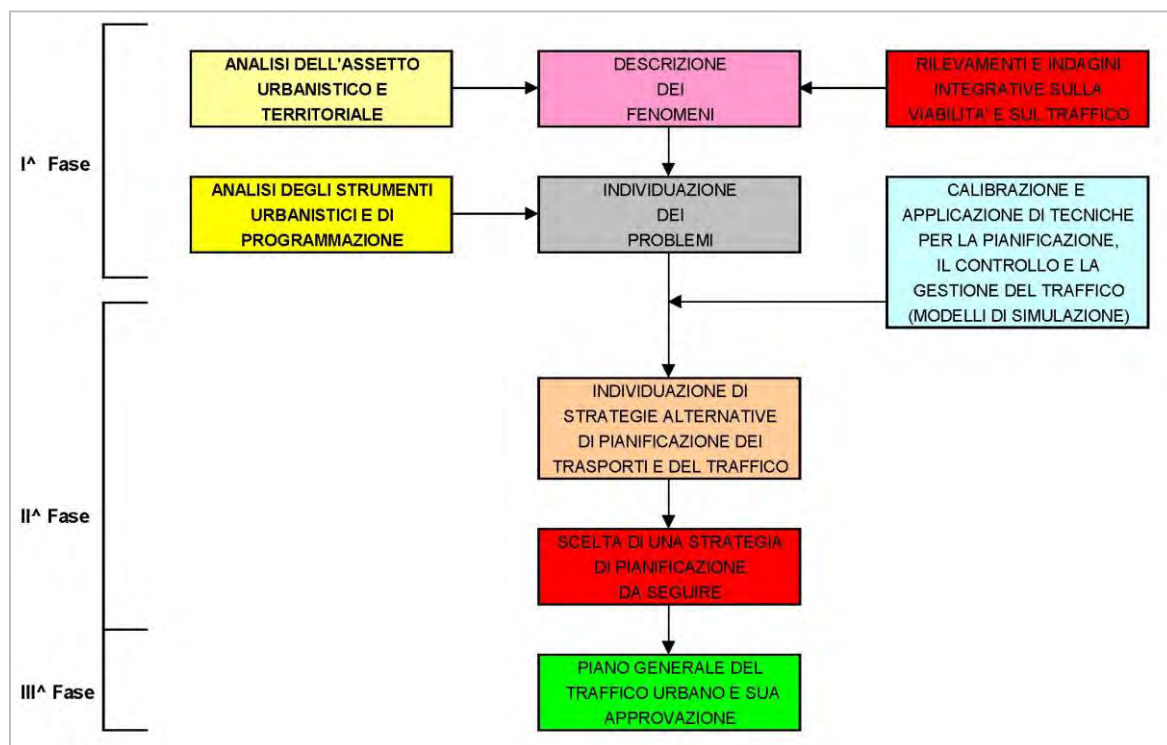
Nella prima fase si è analizzato il sistema attuale urbanistico, della viabilità, e del traffico per individuare i problemi legati alla mobilità.

In questa fase si sono analizzate le banche dati esistenti, nonché i contenuti progettuali dei Piani e Progetti riguardanti il sistema della mobilità (PGTU esistente, proposte, priorità e tempi di Progetti Viari, Piani Settoriali, di eventuali Programmi di interventi su ZTL e sul sistema di regolamentazione della sosta residenziale e non), con il preciso scopo di individuare le attività necessarie per verificare il livello di attualità delle banche dati esistenti e di definire i rilievi che dovevano essere organizzati sulle varie componenti delle problematiche di traffico per aggiornare le banche dati disponibili (o per integrare le banche dati esistenti), e per definire il Quadro Diagnostico e comprendere i "Fenomeni".

Nella seconda fase che è in corso, si stanno valutando innanzitutto delle strategie alternative di pianificazione del traffico, partendo dalla possibile validazione o modificazione delle proposte strategiche esistenti nel PGTU del 2016.

Le strategie alternative possono riguardare argomenti quali il grado di accessibilità al Centro della Città con l'automobile e la relativa domanda di parcheggio che si vuol soddisfare, l'eventuale grado di pedonalizzazione che si vuol raggiungere, i limiti finanziari che si possono dare agli investimenti in infrastrutture di trasporto.

Figura 1.1.2 – Schema delle attività del PGTU



Definite le strategie generali, verrà predisposto lo Scenario di Progetto del PGTU.

In questa fase sarà possibile svolgere la fase di ascolto e di condivisione delle scelte progettuali con la Città, attraverso il confronto con Soggetti istituzionali e non e con le diverse categorie sociali ed economiche.

Nella terza fase, in base ai risultati delle attività svolte in II fase, si definiranno insieme all'Amministrazione Comunale le possibili modalità per la realizzazione e l'attuazione del PGTU nelle fasi successive: si procederà con l'assistenza all'Amministrazione Comunale per completare l'iter amministrativo del PGTU previsto per legge (direttive del Ministero dei Lavori Pubblici, pubblicate sulla G.U. del 24-6-1995), con la stesura dei documenti necessari per la divulgazione dei contenuti progettuali, con la partecipazione a presentazioni pubbliche, e con la redazione delle risposte alle Osservazioni, fino all'approvazione definitiva in Consiglio Comunale. Questa Relazione conclude la II Fase (Figura 1.1.3).

Figura 1.1.3



1.2 Banche Dati di Riferimento



Essendo il precedente PGTU risalente ad alcuni anni fa (2016) e con esso le banche dati (le banche dati O/D complete al Cordone in realtà sono ancora più datate in quanto risalgono al 2004), in accordo con l'Amministrazione Comunale e con gli Uffici Tecnici si è deciso di procedere con un aggiornamento su larga scala sia per quanto riguarda il traffico veicolare che l'offerta/domanda di sosta, con un ampio programma di indagini illustrato nella Figura 1.2.1 e nella Call 1 che riporta una sintesi delle attività svolte sul campo da tutti i Soggetti coinvolti e una descrizione delle modalità con cui sono stati svolti i rilievi.

In particolare le indagini hanno consentito di raccogliere informazioni su sistema di circolazione, di controllo e di regolamentazione del traffico, sull'entità e le caratteristiche dei flussi di traffico lungo le principali radiali di accesso alla Città e sui suoi principali incroci, sulla matrice origine/destinazione degli spostamenti dei mezzi privati, sull'offerta e sul controllo della sosta, sull'occupazione dei parcheggi in diverse fasce orarie diurne, sui livelli di congestione, sull'incidentalità e sulla velocità commerciale del traffico.

Le indagini sono state svolte in sinergia con una classe quarta dell'Istituto Itos Marie Curie; le attività, svolte all'interno del percorso "Alternanza scuola-lavoro" previsto nei protocolli didattici, hanno consentito di effettuare con gli studenti alcuni seminari di carattere culturale per illustrare obiettivi, contenuti e modalità di svolgimento di un PGTU, meeting per descrivere le attività da svolgere sul campo e al PC per la memorizzazione ed una prima elaborazione delle banche dati raccolte, e seminari per la presentazione dei contenuti del Piano nei suoi diversi stati di avanzamento.

1.3 Indagini sul Campo

INDAGINI ORIGINE/DESTINAZIONE TRAMITE INTERVISTE

Le indagini origine/destinazione sono state effettuate mediante interviste dirette ai conducenti dei veicoli privati.

Le interviste sono state effettuate in un giorno ferialo - tipo per ogni sezione, nella fascia oraria 7.45-11.45, sulle principali radiali (per la direzione in ingresso) di accesso alla Città, per un totale di 9 sezioni monodirezionali:

- OD1 Via Verdi
- OD2 Via Vespucci
- OD3 Via Melghera
- OD4 Via Leonardo da Vinci
- OD5 Viale Assunta
- OD6 Via Mazzini
- OD7 Via Cavour
- OD8 Via Colombo
- OD9 Via Adda (Ronco)

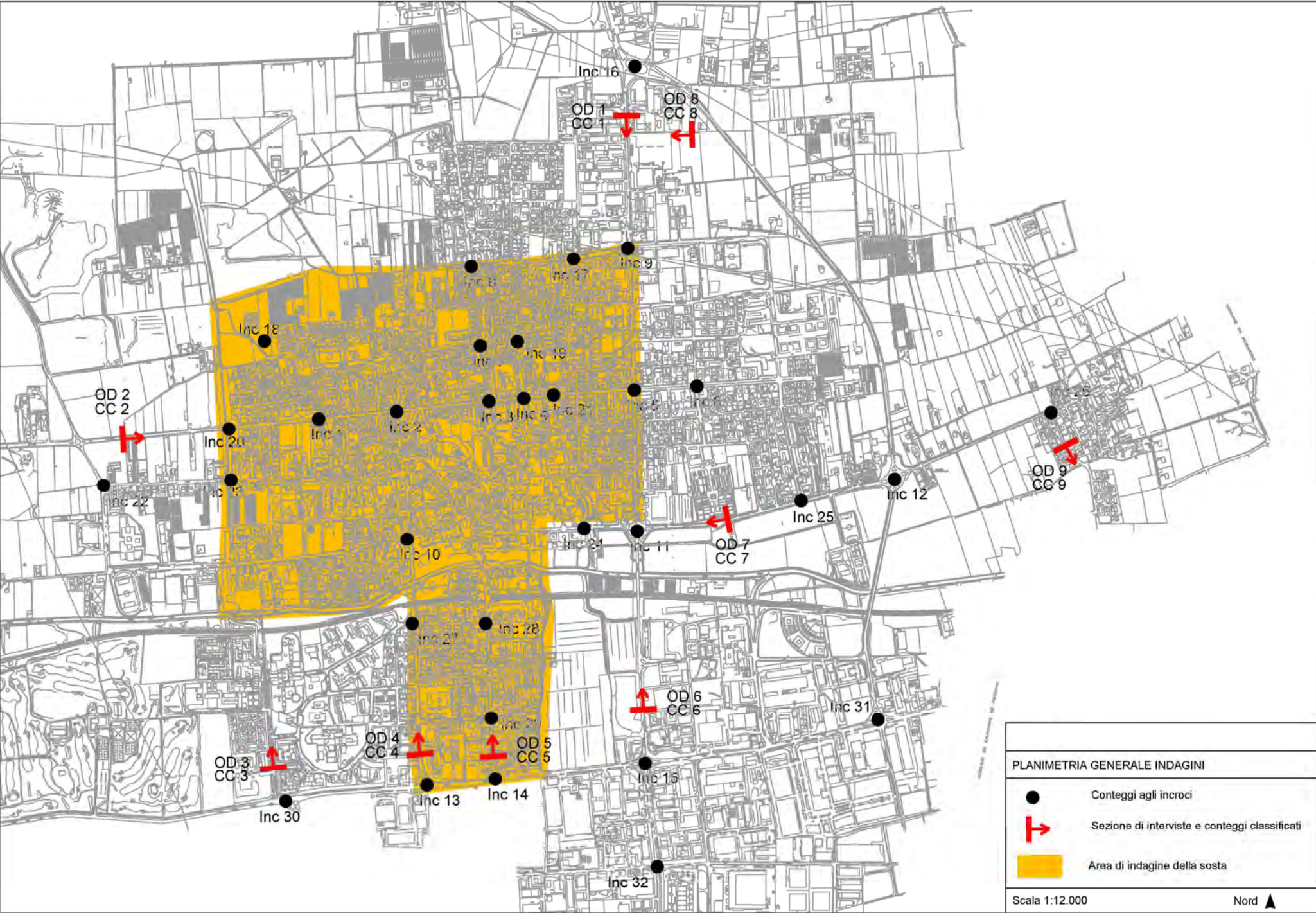
Questa indagine è stata effettuata grazie alla indispensabile ed efficiente collaborazione del Comandante e degli Agenti della Polizia Locale, che hanno fermato i veicoli in sicurezza e consentito lo svolgimento delle interviste.

INDAGINE SULL'OFFERTA E SULL'OCCUPAZIONE DEI PARCHEGGI

L'indagine sull'offerta è stata effettuata mediante il rilievo del numero di posti-auto ad uso pubblico disponibile in ogni via e piazza dell'Area Centrale (Figura 1.2.1).

Nella suddetta area è stata rilevata l'offerta di sosta disaggregata per le tratte di ogni

FIGURA 1.2.1
PROGRAMMA DEI RILIEVI





singola strada, specificando: tipo di sosta e relativa regolamentazione, disposizione geometrica degli stalli, numero di posti-auto disponibili.

Nella stessa area e nelle stesse strade è stata effettuata l'indagine sull'occupazione mediante il rilievo dei veicoli in sosta per un giorno tipo in diverse fasce orarie diurne. La rilevazione del numero di auto in sosta è avvenuta nelle fasce orarie diurne 10.00-12.00 e 15.00-17.00.

CONTEGGI CLASSIFICATI SU STRADE

In corrispondenza delle sezioni stradali in cui sono state previste le interviste O/D sono stati effettuati conteggi classificati della durata di 4 ore (7.45-11.45), di un giorno ferialo tipo, per un totale di 18 sezioni monodirezionali.

Il conteggio classificato, effettuato secondo una classificazione standard è stato svolto con moduli prestampati, con il supporto di un contatraffico e per periodi di 15' al fine di ricostruire la fluttuazione giornaliera del traffico. I conteggi classificati sono stati effettuati manualmente conteggiando i veicoli suddivisi in 9 categorie, al fine di ricostruire la composizione del traffico.

CONTEGGI CLASSIFICATI AGLI INCROCI

I conteggi agli incroci sono stati effettuati manualmente conteggiando i veicoli suddivisi in leggeri e pesanti, rilevando l'entità di tutte le possibili manovre di svolta agli incroci. Il rilievo è stato effettuato in un giorno tipo per periodi di 30', nelle 4 ore di punta 7.45-9.45 e 17.00-19.00, nei seguenti 32 incroci:

- I1 Via Vespucci-Via Mameli
- I2 Via Colombo-Via Romita-Via Manzoni-Via Oberdan
- I3 Via Manzoni-Via Adua
- I4 Via Manzoni-Via Torriani-Via Videmari-Via delle Marcelline
- I5 Via Videmari-Via Verdi-Via Dante
- I6 Via Dante-Via Foscolo
- I7 Via Visconti-Via Adua
- I8 Via Generale Dalla Chiesa- Via Adua-Via Fiume
- I9 Via Fiume-Via Verdi-Via Goldoni
- I10 Via Buonarroti-Via Leonardo da Vinci-Via Uboldo-Via Cimabue
- I11 Via Cavour-Via Verdi-Via Mazzini
- I12 Via Cavour-SP 121-Via Grandi
- I13 Via Leonardo da Vinci-SP ex SS 11 Padana Superiore
- I14 Viale Assunta-SP ex SS 11 Padana Superiore
- I15 Via Mazzini-Via Torino- SP ex SS 11 Padana Superiore
- I16 Via Verdi-SP 121-Via Guarnieri
- I17 Via Briantea-Via Fiume
- I18 ViFalcone e Borsellino-Via Ambrosoli-ViBattilocca
- I19 Via Torriani-Via Svevo
- I20 Via Vespucci-Via Fontanile
- I21 Via Videmari-Via Briantea
- I22 Via Monza-Via Masaccio
- I23 Via Monza-Via Fontanile
- I24 Via Cavour-Via Fatebenefratelli
- I25 Via Cavour-Via Pavese
- I26 Via Cavour-Via Adda
- I27 Via Milano-Via Leonardo da Vinci-Via San Rocco
- I28 Via Milano-Viale Assunta
- I29 Via San Francesco-Viale Assunta



I30 SP ex SS 11 Padana Superiore-Via Melghera-Via San Francesco

I31 Via I° Maggio-Via Grandi- SP ex SS 11 Padana Superiore

I32 Via Torino-Via Brescia

RILIEVI DELLA VELOCITA'

Le indagini sono state effettuate mediante il rilievo del tempo di percorrenza sulla rete stradale primaria allo scopo di individuare gli incroci o i segmenti stradali più critici e di calibrare il modello di simulazione del traffico.

Il rilievo è stato ripetuto più volte ed in diverse fasce orarie da personale specializzato. L'indagine si è svolta rilevando i tempi di percorrenza lungo le tratte stradali ed i tempi di smaltimento agli incroci, differenziati per le diverse manovre di svolta.

INTERVISTE AI PEDONI

Durante la campagna di indagine sono state svolte interviste ai pedoni e ciclisti durante una giornata ferialle tipo lungo le strade del Centro della Città.

CONTEGGI SUL TRASPORTO PUBBLICO

Infine le indagini hanno previsto anche interviste e conteggi del numero di saliti e discesi sui mezzi del trasporto pubblico in corrispondenza della principale fermata del Comune posta in corrispondenza della fermata in Centro (V.le Assunta) della metropolitana, fermata in corrispondenza della quale transitano tutte le linee.



2. SINTESI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLE INDAGINI

In questo capitolo si presenta una sintesi dei principali risultati emersi dall'analisi delle banche dati raccolte sul campo.

L'analisi di tutti i dati è stata effettuata facendo riferimento ad una zonizzazione del territorio comunale di Cernusco sul Naviglio in 21 Zone (Figura 2.1.1) e ad una macro suddivisione, funzionale alla lettura della maglia stradale, che individua l'Anello viario urbano del Centro consolidato (Figura 2.1.2).

2.1 Assetto della Rete Viaria Urbana e Sistema di Controllo del Traffico

La grande viabilità con funzioni territoriali (Figura 2.1.3) gravitante su Cernusco sul Naviglio comprende la Tangenziale Est di Milano che sfiora il territorio comunale a Nord, la autostrada A4 Milano – Torino raggiungibile o mediante la Tangenziale Est di Milano o mediante la SP 121 verso Nord (casello di Agrate), e, scendendo di livello, la SP ex SS 11 (Padana Superiore) e la SP 103 (Cassanese) che garantiscono i collegamenti con Milano.

Le radiali di accesso al Centro, se si considerano sia le funzioni svolte, sia i livelli di traffico esistenti, ma soprattutto la provenienza extraurbana, possono essere suddivise in primarie e secondarie.

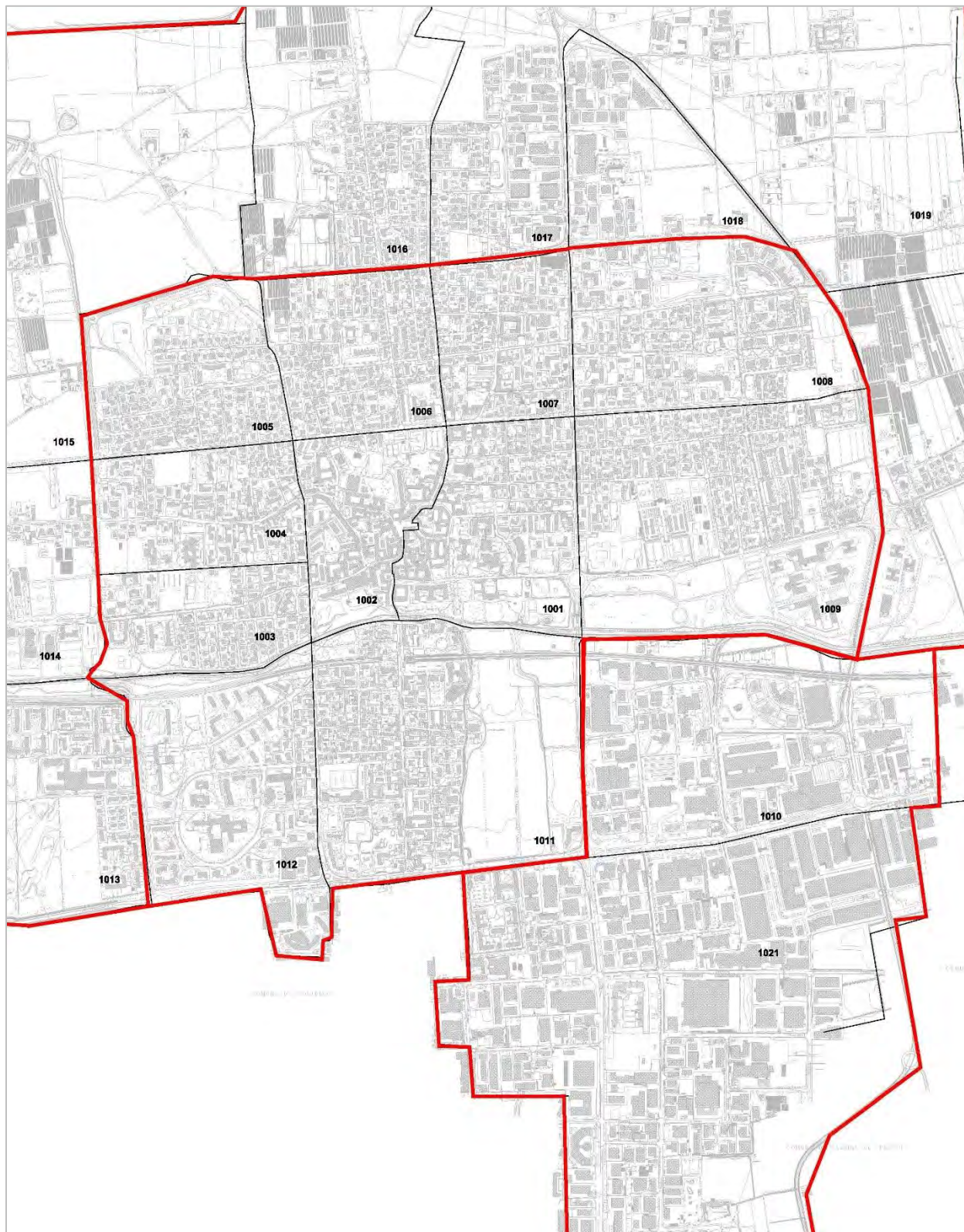
Le radiali primarie urbane di accesso sono partendo da Nord e andando in senso orario (Figura 2.1.4) SP 121 Pobbiano – Cavenago in direzione Nord - Sud, che a livello urbano diventa Via Verdi, SP 120 Cologno – Bornago in direzione Est - Ovest, che a livello urbano diventa Via Cavour, SP 121 Pobbiano – Cavenago in direzione Sud - Nord, che a livello urbano diventa Via Torino, SP 120 Cologno – Bornago in direzione Ovest - Est, che a livello urbano diventa Via Vespucci, e SP 113 Monza - Cernusco in direzione Nord - Sud, che a livello urbano diventa anch'essa Via Vespucci

Le radiali secondarie prettamente urbane, sempre partendo da Nord e andando in senso orario, sono (Figura 2.1.4) il percorso Via Pavese – Via Dante, bidirezionale con funzioni prettamente urbane, Via Mazzini e Via Colombo che raccolgono i traffici di alcune radiali del settore Nord Est e Sud Est, Viale Assunta, Via Leonardo da Vinci e Via Melghera che raccolgono i traffici provenienti dalla SP ex SS 11.

La distribuzione dei traffici avviene, per la maggior parte delle relazioni, attraverso il semianello che circonda il settore Est (variante della SP 121), che da ora in avanti per comodità, verrà chiamato Circonvallazione Est. La Circonvallazione Est ha una sua continuità gerarchica anche nel settore Sud seguendo la ex SS 11.

Nel settore Nord - Ovest troviamo il percorso Via Fontanile – Via Buonarroti, bidirezionale, e alcuni fa è stato realizzato e completato il nuovo asse di riassetto urbano di Via Falcone e Borsellino, che collega Via Fontanile a Via Dalla Chiesa e quindi a Via Fiume.

Figura 2.1.1 – Zonizzazione del territorio comunale di riferimento per il PGTU



A00 CERNUSCO SUL NAVIGLIO
Protocollo Arrivo N. 26038/2025 del 08-05-2025
Doc. Principale - Class. 6.1 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Figura 2.1.2 – Impianto di rete viaria sull'Zonizzazione del territorio comunale di riferimento per il PGTU

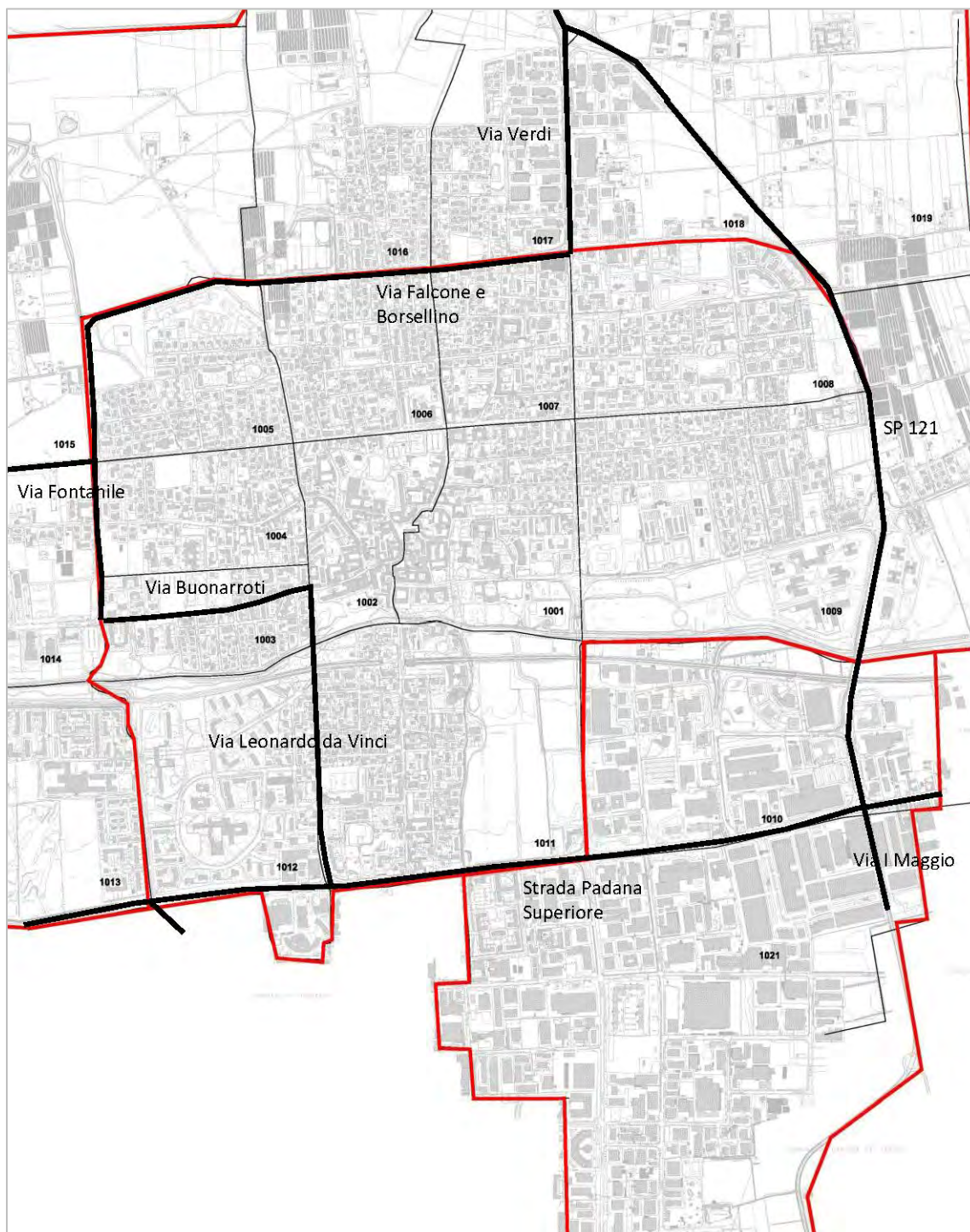
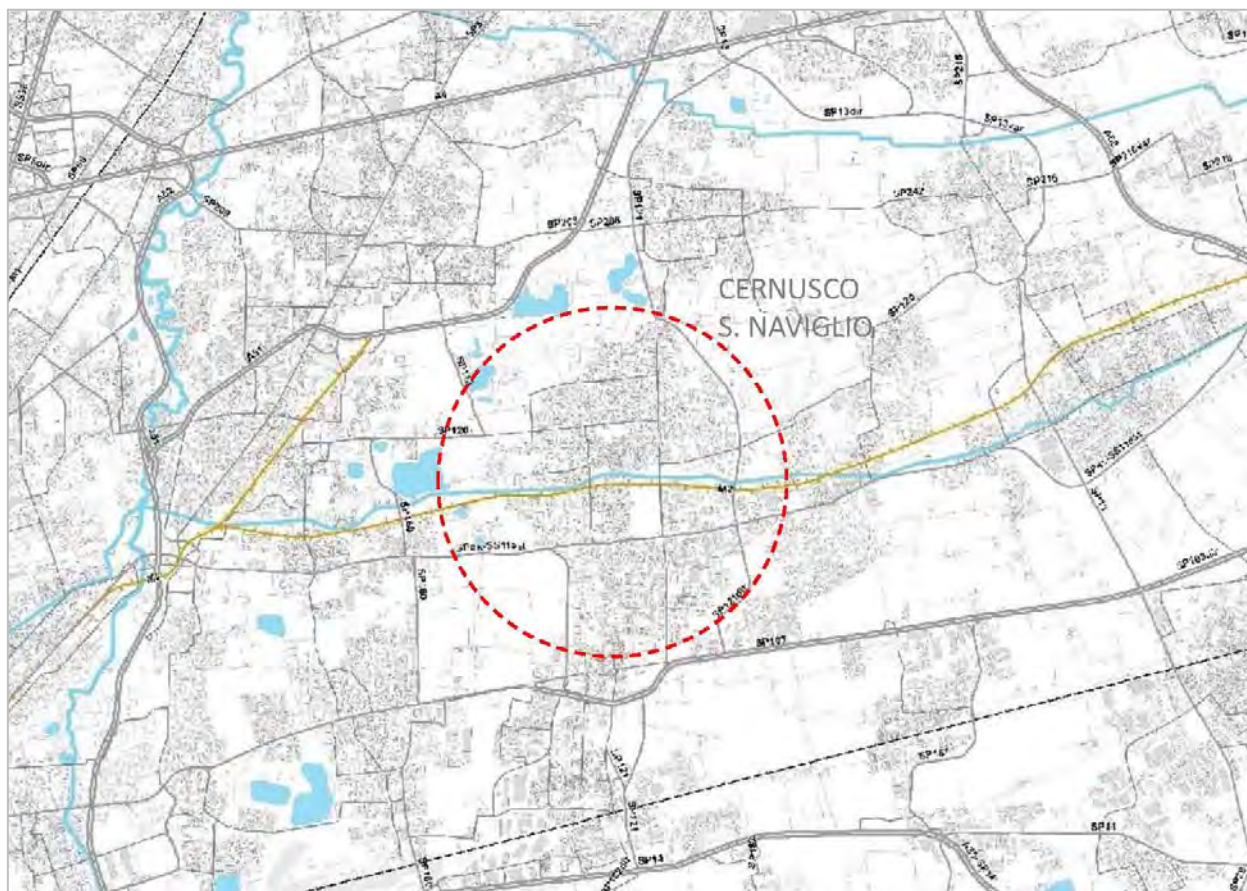


Figura 2.1.3 – La rete viaria a livello territoriale (Fonte: Variante PGT)



Lungo la Circonvallazione Est le “porte” di ingresso e/o uscita dell’Area Centrale sono a Nord Via Verdi, a Est Via Cavour, a Sud, lungo la ex SS 11, Via Mazzini, Viale Assunta, Via Leonardo Da Vinci e Via Melghera.

Lungo l’asse di riaggiornamento urbano le “porte” di ingresso e/o uscita dell’Area Centrale sono la nuova viabilità del PA2/AS con la nuova Via Ambrosoli, Via Adua, Via Cadore e Via Briantea.

Con la realizzazione dell’Asse di Riaggiornamento Urbano è mutata la geografia degli attraversamenti del Centro: rispetto al passato si è consolidato un anello che, seppur composto da “link” di gerarchie diverse (Figura 2.1.4 mostra i settori Est e Sud con una gerarchia superiore rispetto ai settori Nord e Ovest), appare sufficientemente competitivo, in cui l’anello debole risulta essere il transito lungo Via Buonarroti e Via Leonardo da Vinci, strade fortemente urbanizzate.

Ma mentre sulle relazioni Ovest – Nord la presenza del nuovo Asse di Riaggiornamento gradualmente ha sostituito il percorso storico di Via Vespucci – Via Verdi, negli altri settori appare più complicato “sradicare” abitudini ormai consolidate, come l’utilizzo sulle relazioni Est – Ovest del percorso Via Cavour – Via Pavese – Via Dante – Via Vespucci anziché di percorsi più esterni.

Per sapere quale sarà l’assetto infrastrutturale dei prossimi anni, è quanto mai opportuno dare uno sguardo alle previsioni di carattere territoriale prima di interessarsi di quelle che sono di competenza locale contenute nello strumento del PGT.

Ci si riferisce (Figura 2.1.5) al Sistema Viabilistico Pedemontano (nel settore a Nord di Milano), alla TEEM (Tangenziale Est Esterna di Milano), alla BreBeMi (collegamento autostradale Brescia-Bergamo-Milano nel settore Est), e ai nuovi assi viari a scorrimento veloce che, assieme alle numerose “opere connesse” relative alla viabilità ordinaria di adduzione agli svincoli e di by-pass degli abitati, permetteranno di migliorare le connessioni trasversali, di sgravare del traffico improprio di attraversamento la viabilità di rango inferiore, di attuare una più corretta gerarchizzazione della rete stessa ed una generale fluidificazione delle condizioni di circolazione. In questa fase i cantieri aperti si riferiscono alle prime tratte della Pedemontana e della TEEM, mentre i lavori per la BreBeMi riguardano ormai l'intero tracciato, anche quello afferente alle tratte da riqualificare della SP14 Rivoltana e della SP103 Cassanese. Vi è poi il tema dell'attuazione di altri interventi infrastrutturali più diffusi e locali, ma comunque essenziali per garantire un complessivo miglioramento delle condizioni di accessibilità viaria nella regione urbana milanese.

Si tratta di opere che presentano gradi di maturazione alquanto diversificati e che possono essere classificati come progetti “certi”, progetti ad un più avanzato stadio progettuale ed approvativo, progetti che presentano un certo livello di “sofferenza”, soprattutto in termini di disponibilità di risorse, ma anche in relazione al grado di consenso da parte delle realtà territoriali interessate, e previsioni più “incerte”, ancora allo stadio di ipotesi di fattibilità, da valutare in termini di efficacia ed opportunità realizzative (Figura 2.1.6).

Ovviamente il quadro non risulta

Figura 2.1.4 – Assetto funzionale della rete viaria a livello urbano

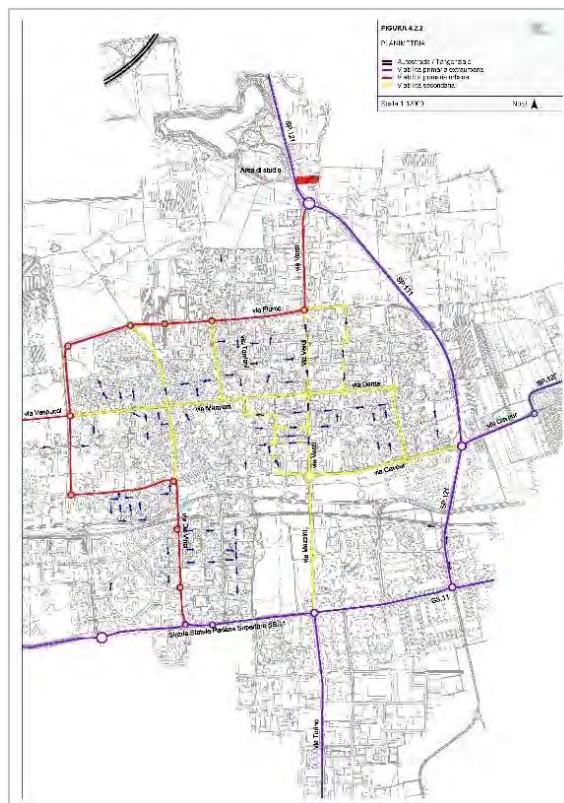
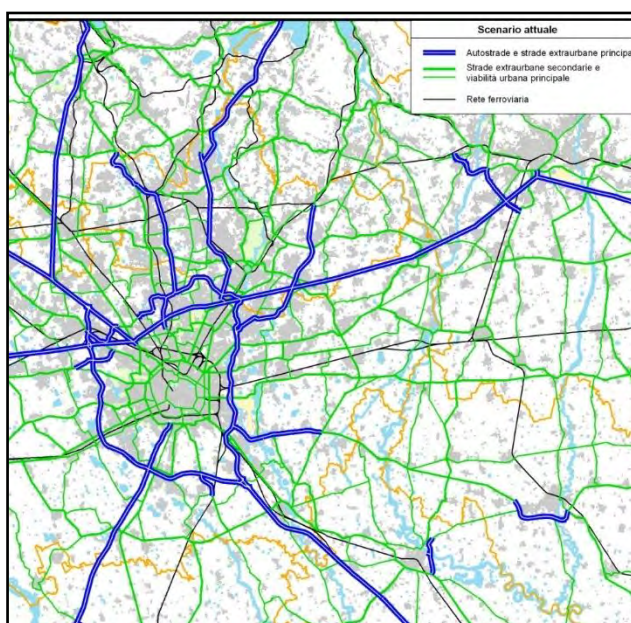
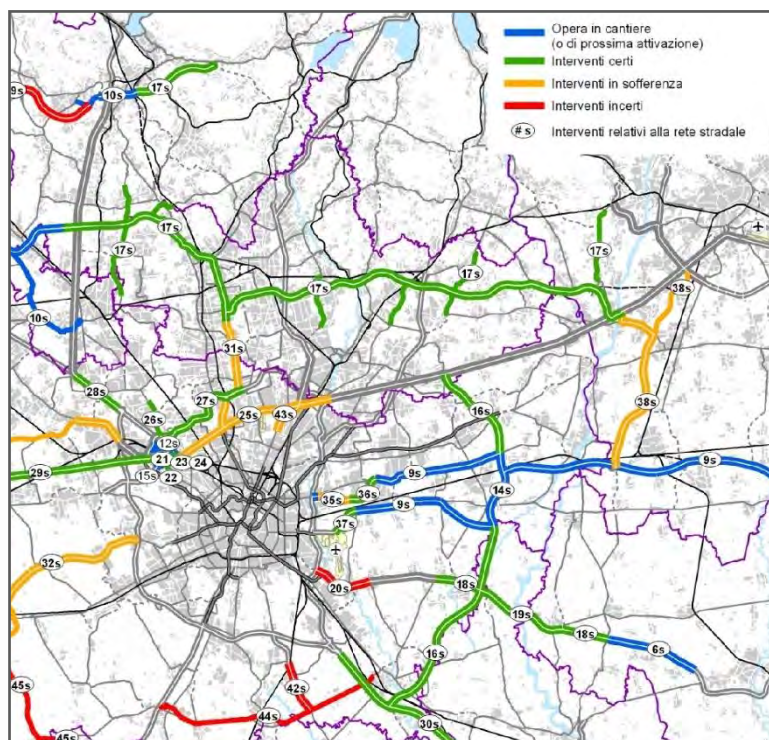


Figura 2.1.5 – Assetto funzionale della rete viaria a livello regionale: Stato di Fatto – (Fonte: Città Metropolitana- Programmazione delle reti di viabilità (Comune di Milano))



esaustivo, completandosi con tutto l'insieme dei progetti di scala "locale", previsti negli strumenti di programmazione provinciale, nei PTCP ad oggi adottati dalle attuali Province di Milano e di Monza e della Brianza e negli strumenti urbanistici comunali (PGT), che, a pieno titolo, contribuiscono al ridisegno della gerarchia ed alla redistribuzione degli spostamenti veicolare. E' evidente che almeno gli interventi più importanti, rispetto ai tempi di redazione del precedente PGU, sono stati nel frattempo realizzati, e in questa sede si valuteranno le ricadute in termini di traffici sulla viabilità di Cernusco s/Naviglio che, nei programmi iniziali, dovevano essere rilevanti: in particolare il decongestionamento della Tangenziale Est e delle radiali di accesso a Milano (Rivoltana, Padana, Cassanese), dovevano indurre interessanti travasi di traffico dalla viabilità primaria urbana, decongestionandola.

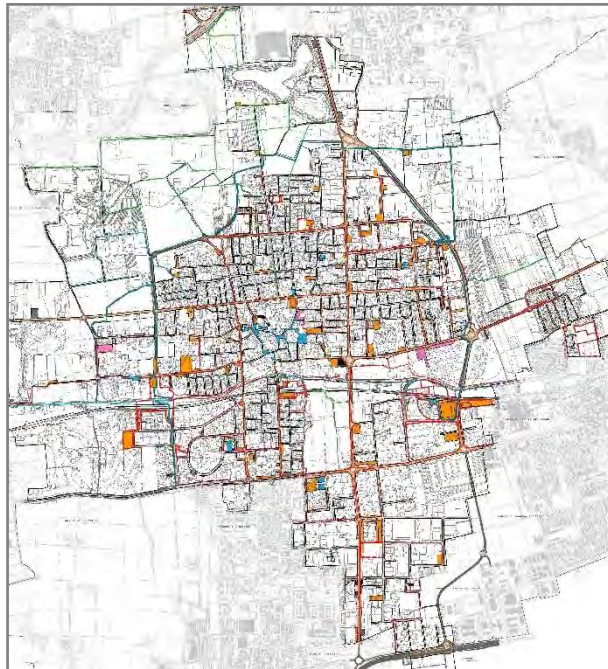
Figura 2.1.6 – Interventi in cantiere e previsti/programmati lungo la rete stradale -Programmazione delle reti di viabilità (Comune di Milano))



Scendendo a livello locale è opportuno fare riferimento alle indicazioni contenute nella Variante 1 del PGT vigente, che “afferma” per la viabilità i seguenti interventi in buona parte realizzati (Figura 2.1.7):

- a) la previsione sovra comunale riguardante il prolungamento di Via I Maggio in Cassina de' Pecchi quale collegamento tra la SP 121 e la futura Cassanese;
- b) la realizzazione di un nuovo sistema viario lungo la Tangenziale Est SP 121 comprendente il progetto di riqualifica della stessa SP 121;
- c) una serie di interventi previsti dallo studio di fattibilità allegato alle analisi sulla viabilità della Variante al PGT, che prevedono la realizzazione delle opere necessarie alla risistemazione delle cosiddette zone a prevalente connotazione commerciale quali l'asse di Via Torino, l'asse di Via Mazzini, l'asse della Via Verdi Nord, l'asse della ex S.S. 11 Padana Superiore tra Via Torino e la S.P. 121, e appunto l'asse della S.P. 121.

Figura 2.1.7 – Sistema della viabilità contenuto nella Variante 1 del PGT



Le opere previste per la realizzazione degli interventi sono, primariamente, quelle relative alla sede stradale, come fondazione e pavimentazione stradale in corrispondenza degli attraversamenti pedonali e delle rotatorie in progetto, opere di realizzazione dei marciapiedi a latere della pista ciclabile, opere di realizzazione della pista ciclabile a latere delle sede stradale, opere di sistemazione a verde tra il camminamento pedonale e i "controviali" nonché per le isole centrali delle rotatorie e delle isole di canalizzazione, opere di illuminazione pubblica, segnaletica orizzontale e verticale, opere complementari e opere di arredo urbano.

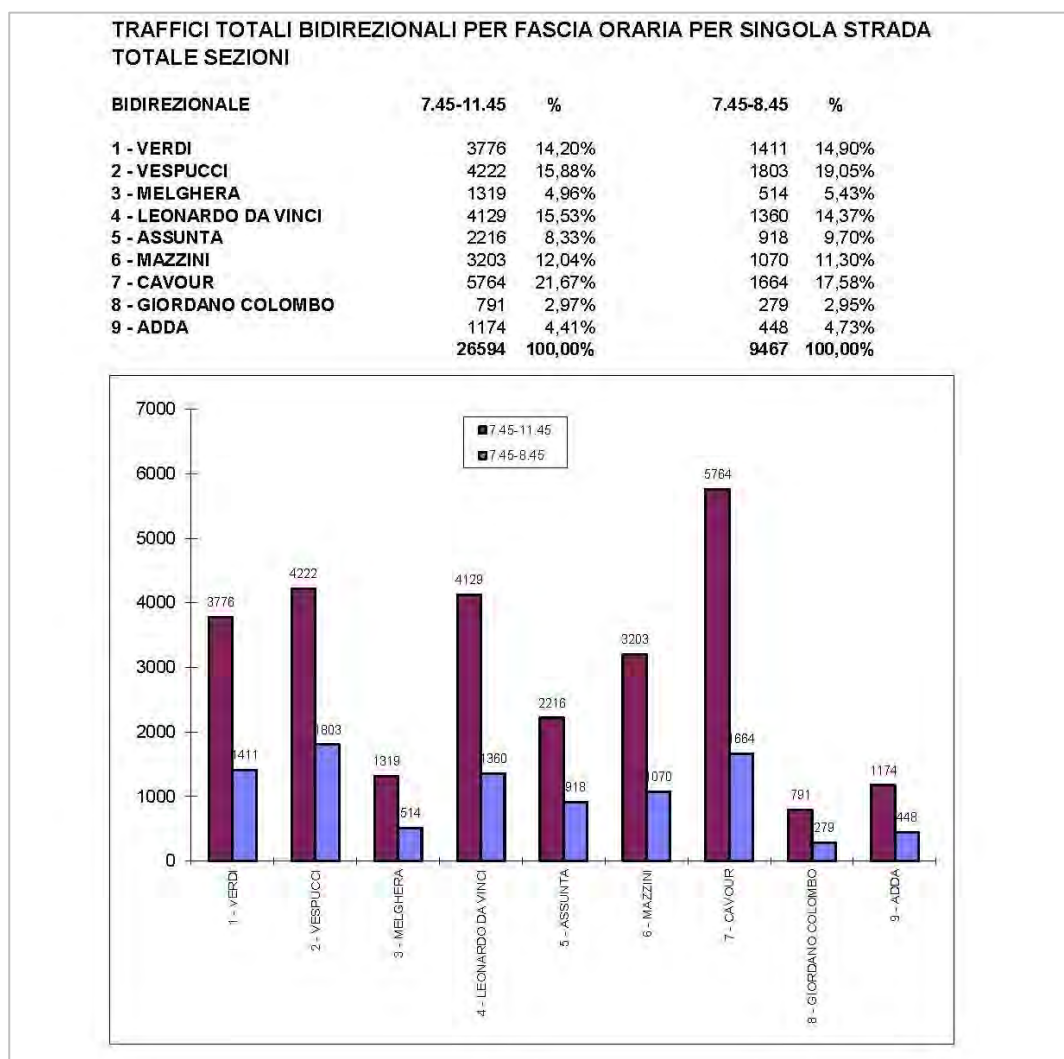
Il quadro programmatico appena descritto verrà valutato al tavolo tecnico del nuovo PGT, al quale questo PGU partecipa con il compito di contribuire alla formazione coerente di questi due nuovi strumenti fondamentali per la pianificazione del territorio.

2.2 I Flussi di Traffico

2.2.1 Risultati dei rilievi del 2024

Il volume di traffico che al 2024 interessava al Cordone l'Area Centrale di Cernusco sul Naviglio nelle fasce orarie più significative di un giorno feriale tipo (fasce di punta del mattino), era pari a circa 26.600 veicoli bidirezionali tra le 7.45 e le 11.45, e pari a circa 9.470 veicoli nell'ora di punta tra le 7.45 e le 8.45 (Figura 2.2.1).

Figura 2.2.1 – Risultati conteggi di traffico lungo le radiali



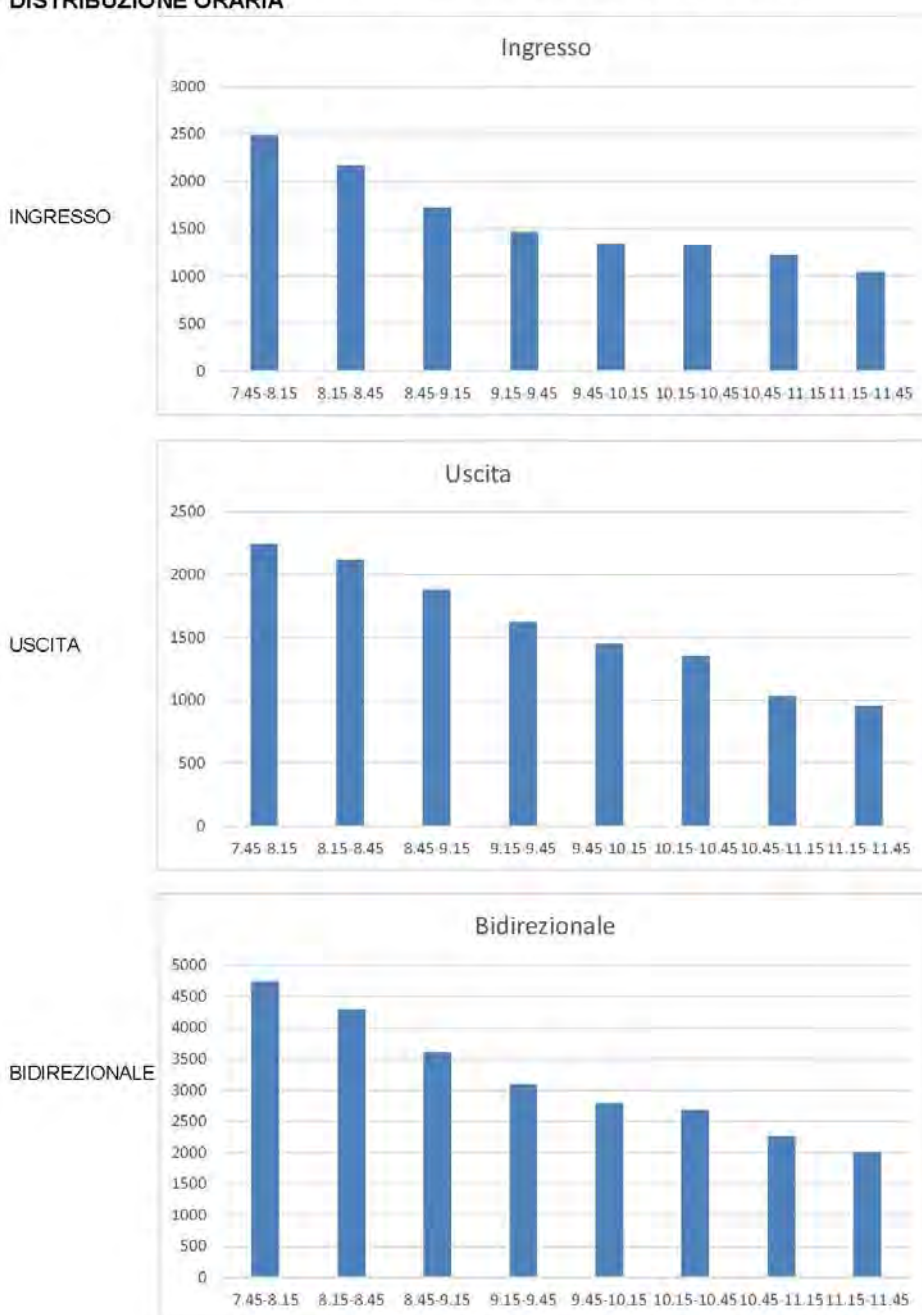
Questo traffico è stato rilevato al cordone dell'Area Centrale, comprendeva tutte le principali radiali di accesso/uscita dell'Area Centrale, riguardava la fascia più significativa del mattino (7.45-11.45) di un giorno feriale tipo e non comprendeva le moto e le bici.

Se si analizzano le singole radiali attraverso i conteggi in ingresso svolti per le indagini O/D, emerge che i traffici orari bidirezionali più elevati sono stati rilevati

in Via Vespucci (circa 1.805 veicoli), lungo Via Cavour (circa 1.665 veicoli) e lungo Via Verdi (circa 1.410 veicoli); lungo le altre radiali erano stati rilevati traffici compresi tra circa 280 veicoli (Via Giordano Colombo) e circa 1.360 veicoli (Via Leonardo da Vinci) (Figura 2.2.1).

L'analisi della distribuzione temporale dei traffici evidenzia che nell'arco del mattino di una giornata feriale tipo, dopo l'ora di massima punta che si verifica tra le 7.45 e le 8.45, quando sono stati rilevati quasi 9.470 veicoli pari a quasi il 36% del traffico rilevato nella fascia oraria di indagine (Figura 2.2.2), il traffico decresce costantemente.

FIGURA 2.2.2
TRAFFICI TOTALI BIDIREZIONALI PER FASCIA ORARIA TOTALE RADIALI
DISTRIBUZIONE ORARIA

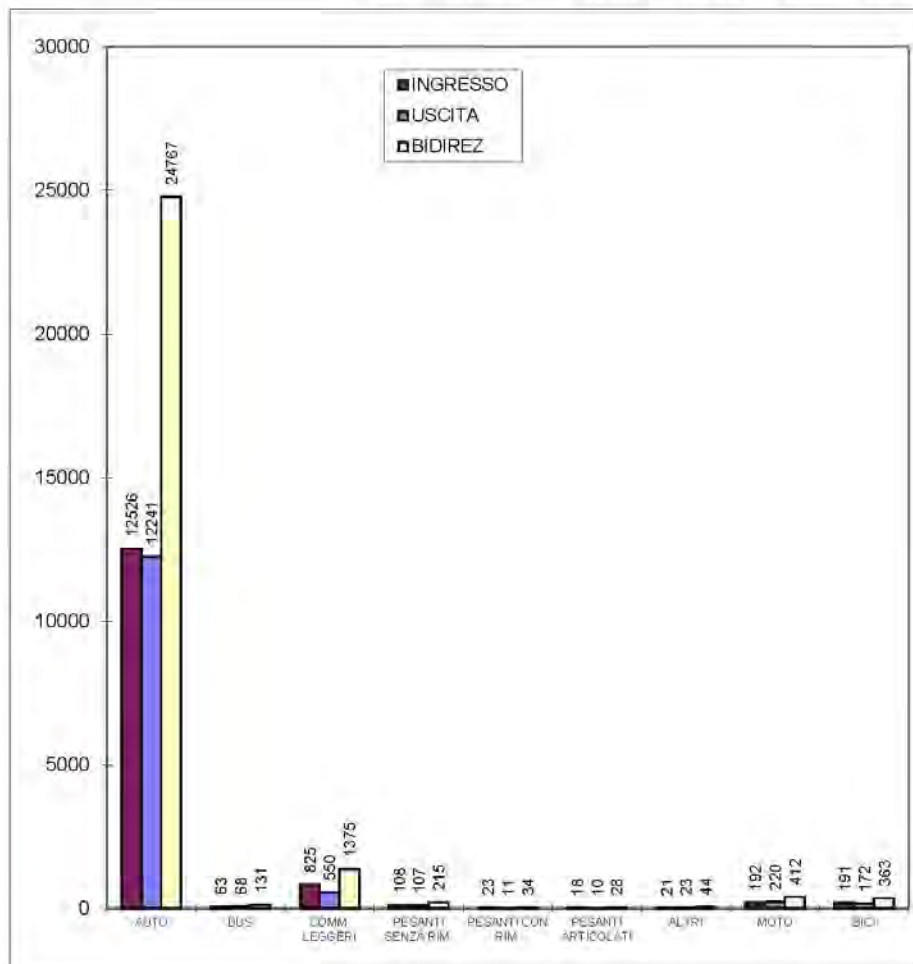


Analizzando la composizione del traffico si determina che circa il 90,5% del traffico è rappresentato dalle auto; i veicoli commerciali leggeri incidevano per il 5%, i veicoli commerciali pesanti per l'1% (Figura 2.2.3).

I mezzi di trasporto pubblico incidono per lo 0,5%, gli altri veicoli per lo 0,15%. Poco significativa è l'incidenza sia delle moto (1,5%), sia delle bici che rappresentavano l'1,3% del traffico totale.

FIGURA 2.2.3
COMPOSIZIONE DEL TRAFFICO SUL TOTALE DELLE FASCE ORARIE E
SUL TOTALE DELLE STRADE PER SENSO DI MARCIA
TOTALE SEZIONI

	INGRESSO	%	USCITA	%	BIDIREZ	%
AUTO	12526	89,68%	12241	91,34%	24767	90,49%
BUS	63	0,45%	68	0,51%	131	0,48%
COMM. LEGGERI	825	5,91%	550	4,10%	1375	5,02%
PESANTI SENZA RIM.	108	0,77%	107	0,80%	215	0,79%
PESANTI CON RIM.	23	0,16%	11	0,08%	34	0,12%
PESANTI ARTICOLATI	18	0,13%	10	0,07%	28	0,10%
ALTRI	21	0,15%	23	0,17%	44	0,16%
MOTO	192	1,37%	220	1,64%	412	1,51%
BICI	191	1,37%	172	1,28%	363	1,33%
	13967	100,00%	13402	100,00%	27369	100,00%



I risultati dei rilievi di traffico, per strada o per incrocio, per senso di marcia, per tipo di veicolo, per mezzogiorno, sono riportati nell'Allegato Tecnico A1e A2 riportato al termine di questo rapporto. Questa banca dati è risultata di fondamentale importanza per ricostruire i flussogrammi della viabilità primaria urbana.

2.3 Caratteristiche della Mobilità con Mezzo Privato

2.3.1 Struttura Origine/Destinazione del Traffico

L'indagine Origine/Destinazione mediante interviste dirette agli automobilisti ha riguardato i traffici in ingresso delle radiali di accesso all'Area Centrale: OD1 Via Verdi, OD2 Via Vespucci, OD3 Via Melghera, OD4 Via Leonardo da Vinci, OD5 Viale Assunta, OD6 Via Mazzini, OD7 Via Cavour, OD8 Via Colombo (oltre alla OD9 Via Adda nella frazione di Ronco).

Sono state effettuate complessivamente circa 1.400 interviste, controllando un campione sufficiente del 12% del traffico totale.

TOTALE FASCIA ORARIA DI INDAGINE

Se si incrociano le origini con le destinazioni degli spostamenti si definisce per l'area delimitata dalle sezioni O/D (approssimativamente paragonabile all'area denominata Centro), l'entità del traffico interno (origine e destinazione interne al Cordone), del traffico specifico (origine o destinazione interna al Cordone) e del traffico di attraversamento (origine e destinazione esterne al Cordone), sul totale delle radiali (Figura 2.3.1).

Dal momento che l'indagine O/D è stata svolta ai limiti esterni del Centro (in ingresso alla Città), il traffico interno di questa area rappresenta giustamente una quota non elevata (5,7% del traffico totale).

Il traffico specifico dell'Area Centrale Centro incide per il 56,8% rispetto al traffico totale, mentre l'incidenza del traffico di attraversamento è pari al 37,5%, distinguibile in traffico di attraversamento al Cordone (20,8%) e traffico di attraversamento extra comunale (16,7%).

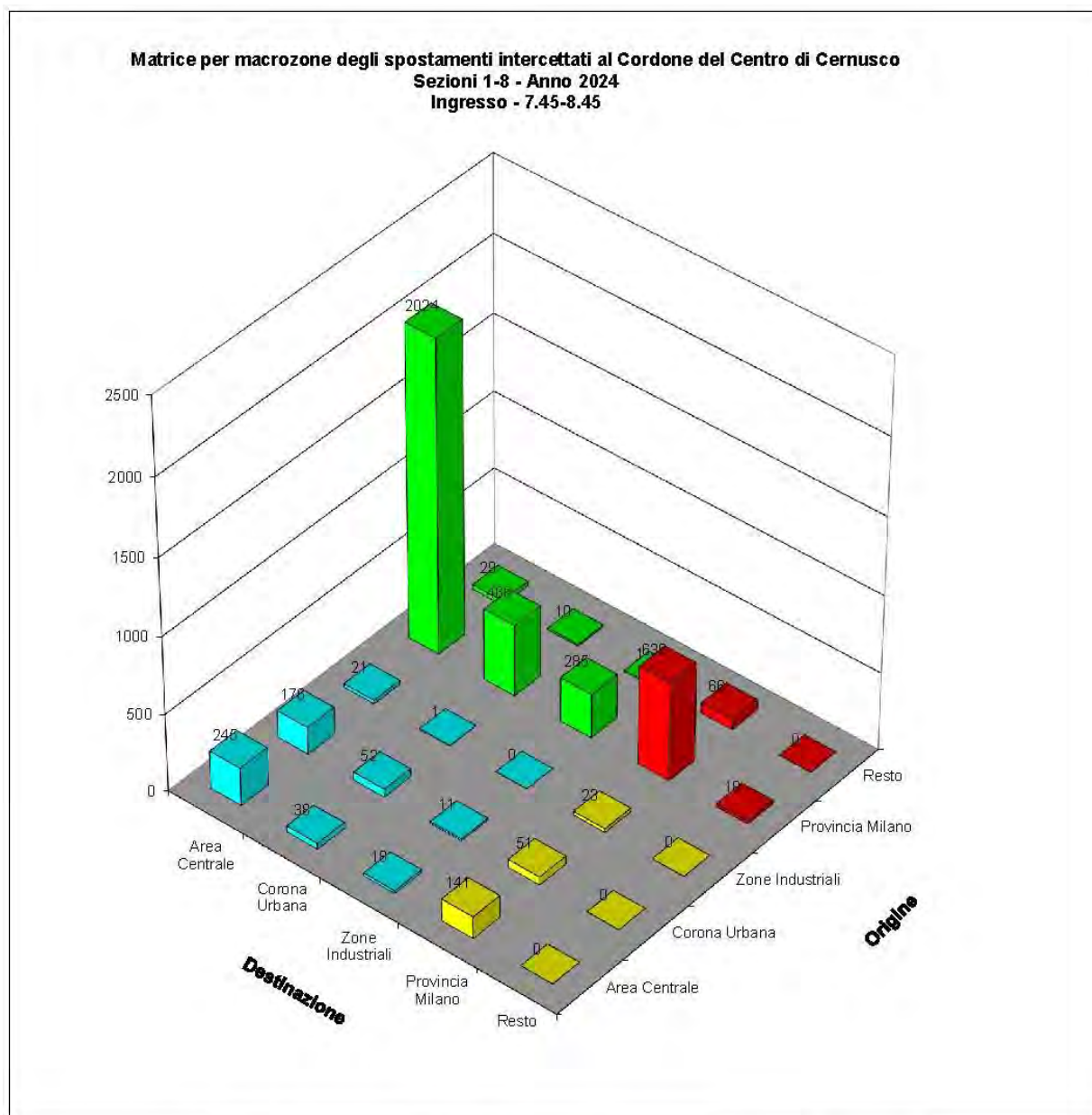
Si può affermare quindi che la componente di mobilità che interessa o in origine o in destinazione il Comune è elevata, mentre il traffico di attraversamento totalmente extra comunale non è particolarmente elevata (16,7%).

La ripartizione tra traffico interno, specifico e di attraversamento del Centro di Cernusco sulle singole radiali evidenzia (Figure 2.3.2-2.3.9):

- i) una incidenza trascurabile del traffico interno in tutte le sezioni (arriva al massimo al 10% in Via Leonardo da Vinci e al 22% in Viale Assunta per la presenza della stazione della MM2);
- ii) una incidenza del traffico specifico del Centro variabile: si passa da un minimo del 38,6% di Via Verdi ad un massimo del 70,8% di Via Melghera;
- iii) una rilevante incidenza del traffico di attraversamento al Cordone: si passa dal 13% di Viale Assunta al 42,6% di Via Giordano Colombo;
- iv) una alta incidenza del traffico di attraversamento extra comunale su Via Verdi e Via Vespucci (22%), mentre sulle altre sezioni questa componente si riduce fortemente variando tra il 5% di Via Mazzini e il 19% di Via Cavour. La maggior parte del traffico catturato al cordone ha quindi relazioni con il comune di Cernusco, con origine o destinazione comunale, con uno spostamento predominante casa-lavoro.

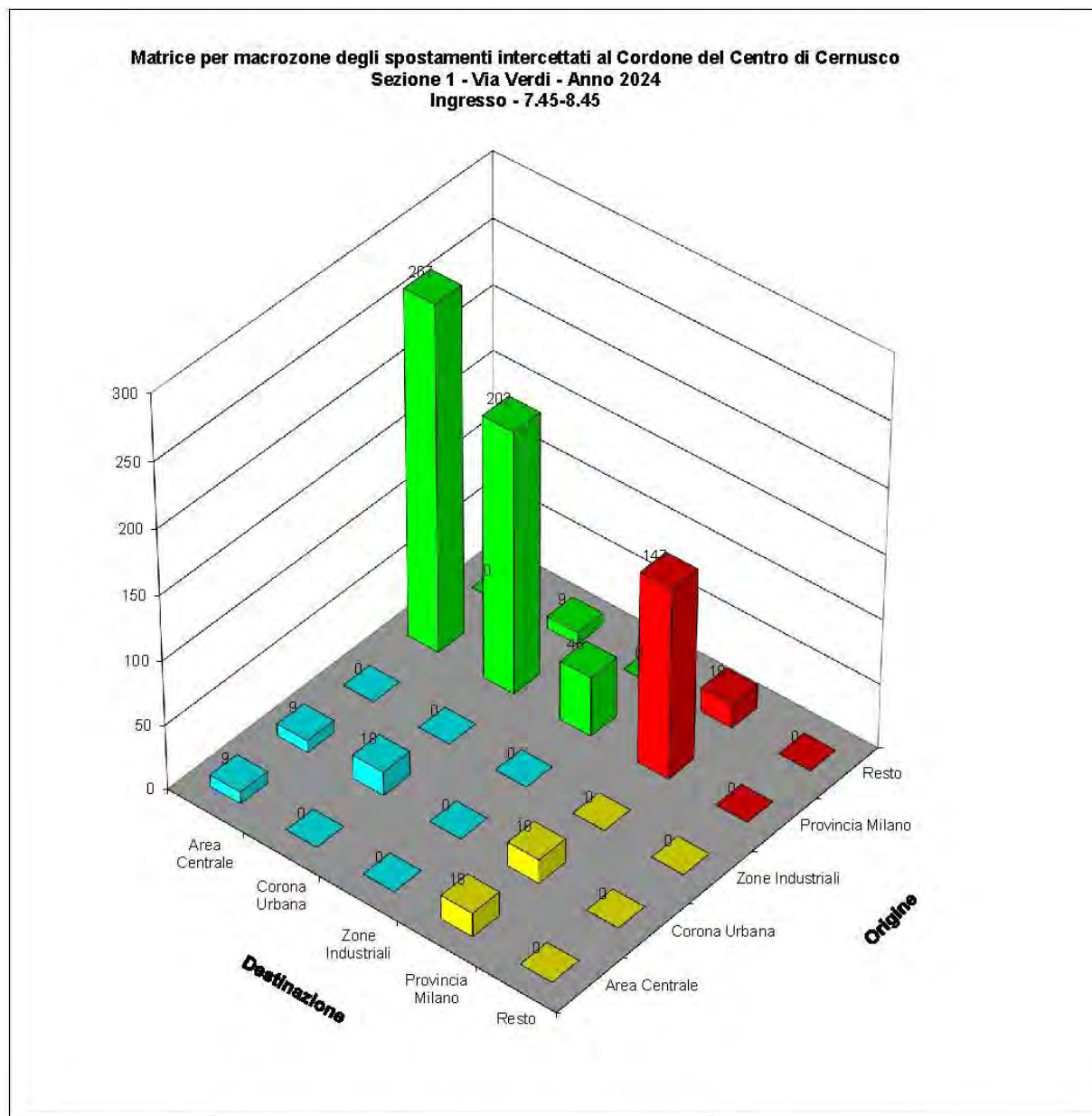
Le interviste hanno fornito un altro dato interessante riguardo i problemi più sentiti dagli automobilisti (Tabella 2.3.1).

Figura 2.3.1 – Struttura O/D del traffico privato totale delle radiali



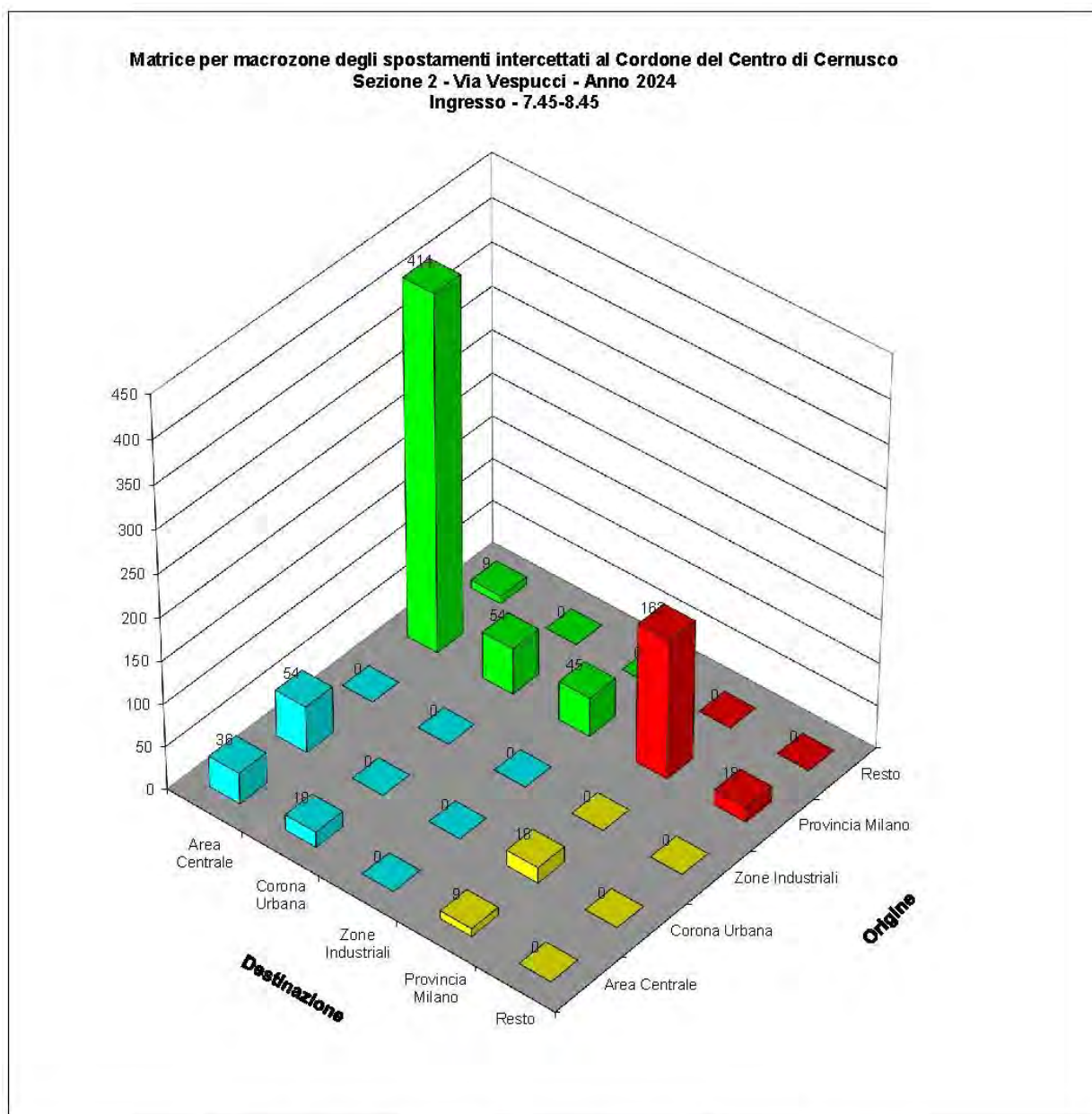
ORIGINI	DESTINAZIONI					Totale	Totale		
	Area Centrale	Corona Urbana	Zone Industriali	Provincia Milano	Resto				
Area Centrale	245	38	18	141	0	441	561	13%	Interni
Corona Urbana	176	52	11	51	0	290	2809	65%	Ingressi
Zone Industriali	21	1	0	23	0	45	215	5%	Uscite
Provincia Milano	2024	460	285	636	18	3423	720	17%	Attraversamento
Resto	29	10	1	66	0	106	4304	100%	
Totale complessivo	2494	561	315	916	18				

Figura 2.3.2 – Struttura O/D del traffico privato di Via Verdi



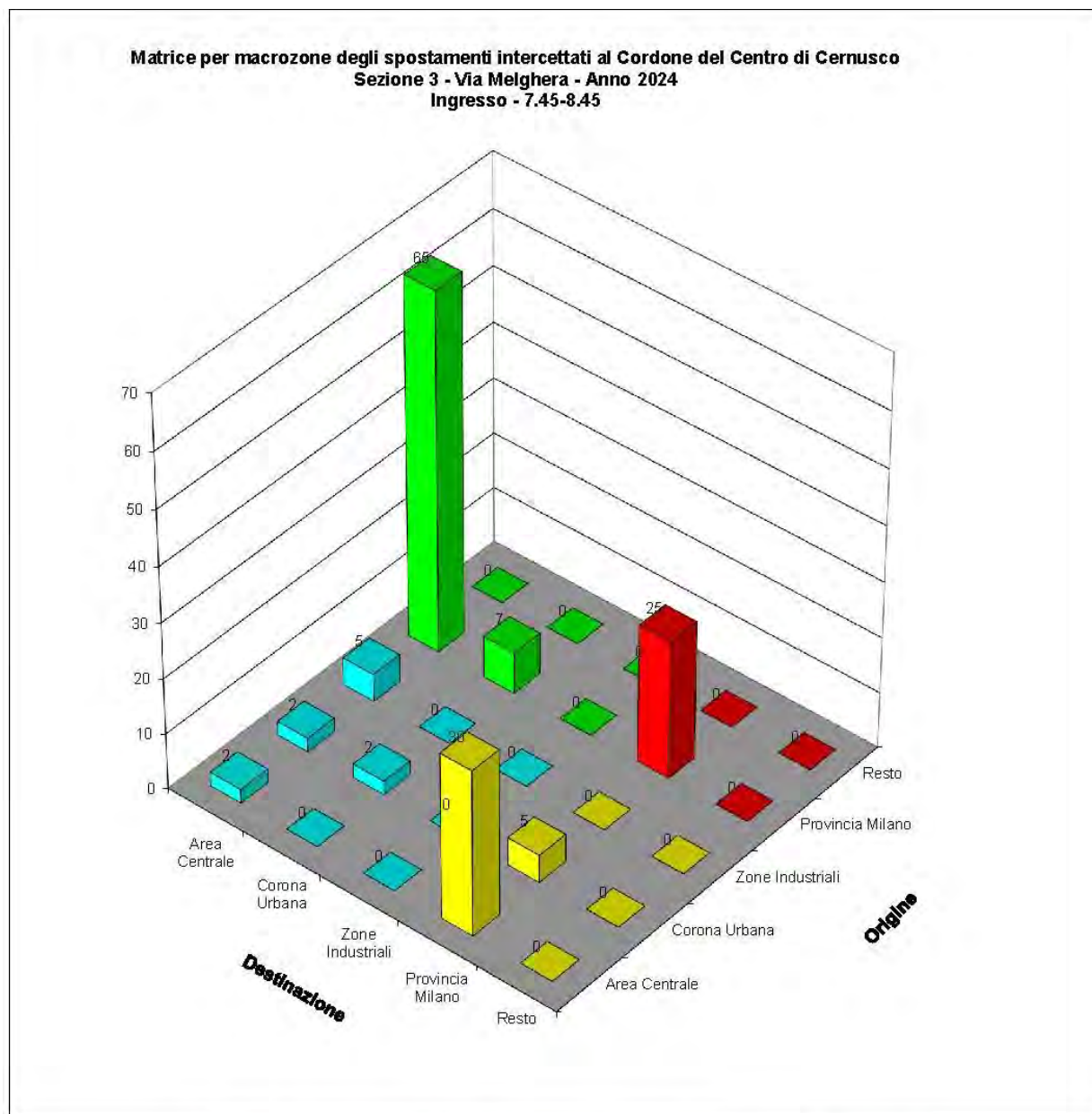
ORIGINI	DESTINAZIONI					Totale	Totale		
	Area Centrale	Corona Urbana	Zone Industriali	Provincia Milano	Resto				
Area Centrale	9	0	0	18	0	28	37	5%	Interni
Corona Urbana	9	18	0	18	0	46	524	69%	Ingressi
Zone Industriali	0	0	0	0	0	0	37	5%	Uscite
Provincia Milano	267	202	46	147	0	662	165	22%	Attraversamento
Resto	0	9	0	18	0	28	763	100%	
Totale complessivo	285	230	46	202	0				

Figura 2.3.3 – Struttura O/D del traffico privato di Via Vespucci



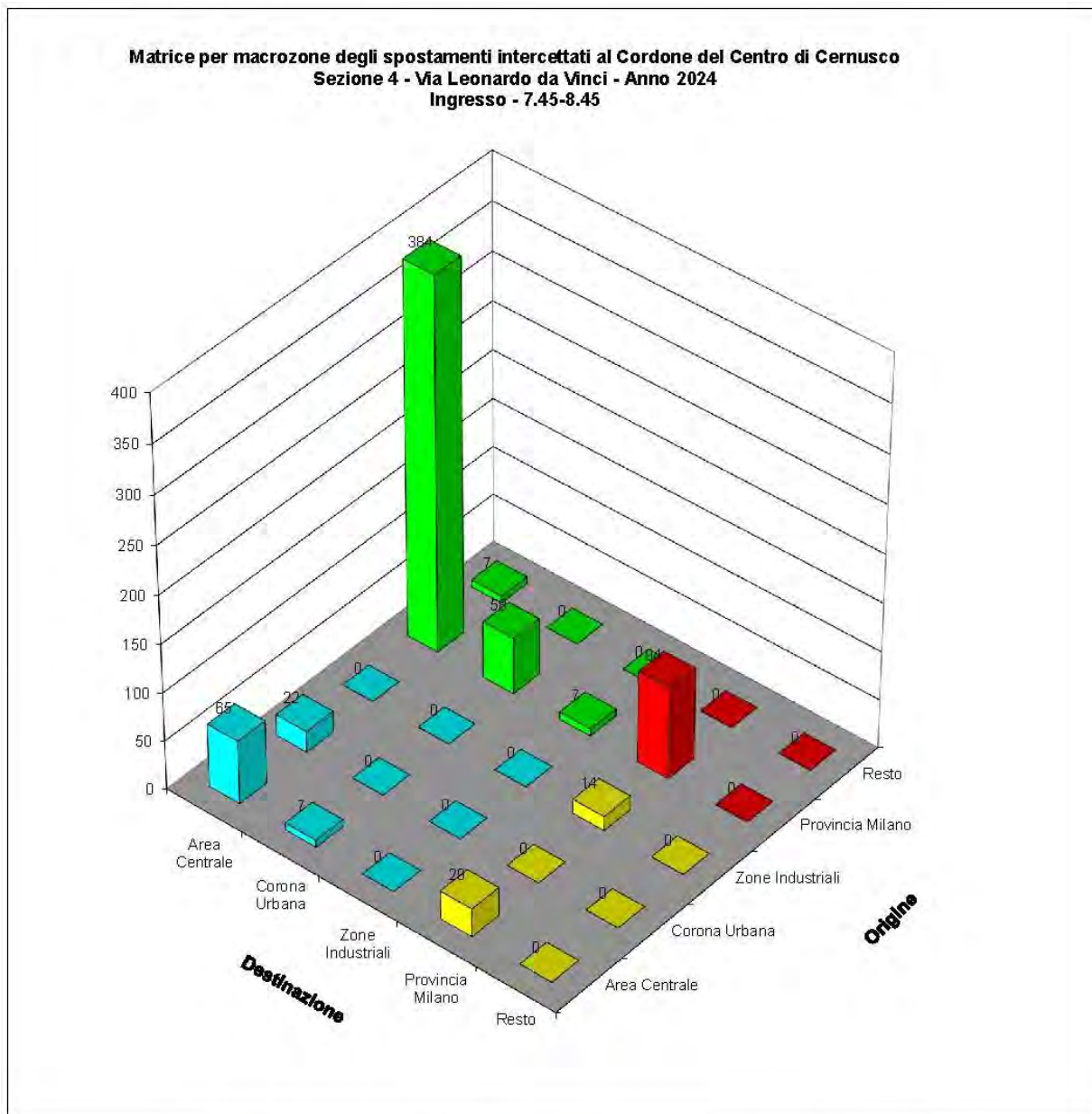
ORIGINI	DESTINAZIONI					Totale	Totale		
	Area Centrale	Corona Urbana	Zone Industriali	Provincia Milano	Resto				
Area Centrale	36	18	0	9	0	63	108	13%	Interni
Corona Urbana	54	0	0	18	0	72	521	62%	Ingressi
Zone Industriali	0	0	0	0	0	0	27	3%	Uscite
Provincia Milano	414	54	45	162	18	692	160	22%	Attraversamento
Resto	9	0	0	0	0	9	836	100%	
Totale complessivo	512	72	45	189	18				

Figura 2.3.4 – Struttura O/D del traffico privato di Via Melghera



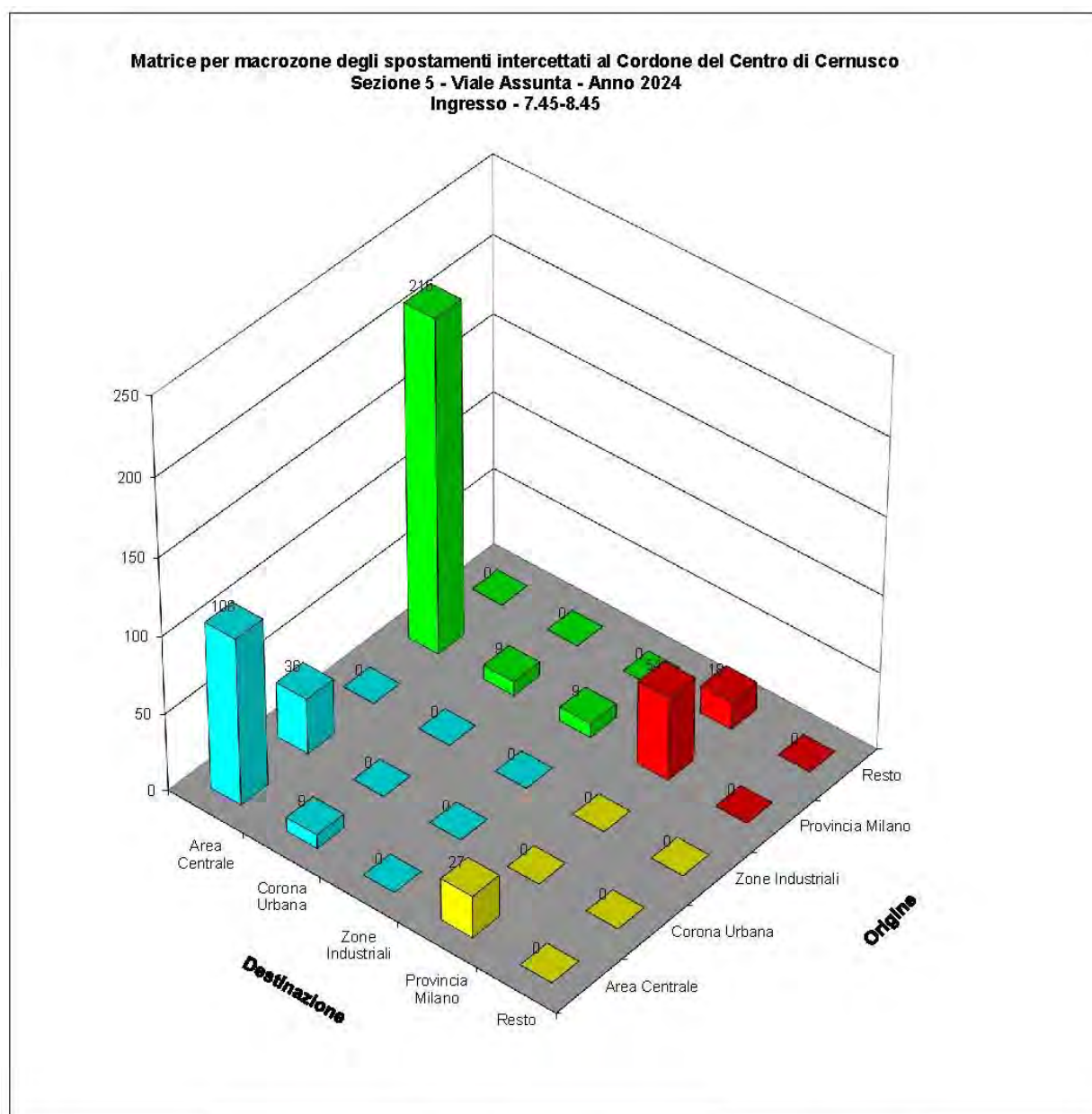
DESTINAZIONI									
ORIGINI	Area Centrale	Corona Urbana	Zone Industriali	Provincia Milano	Resto	Totale	Totale		
Area Centrale	2	0	0	30	0	32	12	9%	Interni
Corona Urbana	2	2	0	5	0	10	72	50%	Ingressi
Zone Industriali	5	0	0	0	0	5	35	24%	Uscite
Provincia Milano	65	7	0	25	0	97	25	17%	Attraversamento
Resto	0	0	0	0	0	0	144	100%	
Totale complessivo	74	10	0	60	0				

Figura 2.3.5 – Struttura O/D del traffico privato di Via Leonardo da Vinci



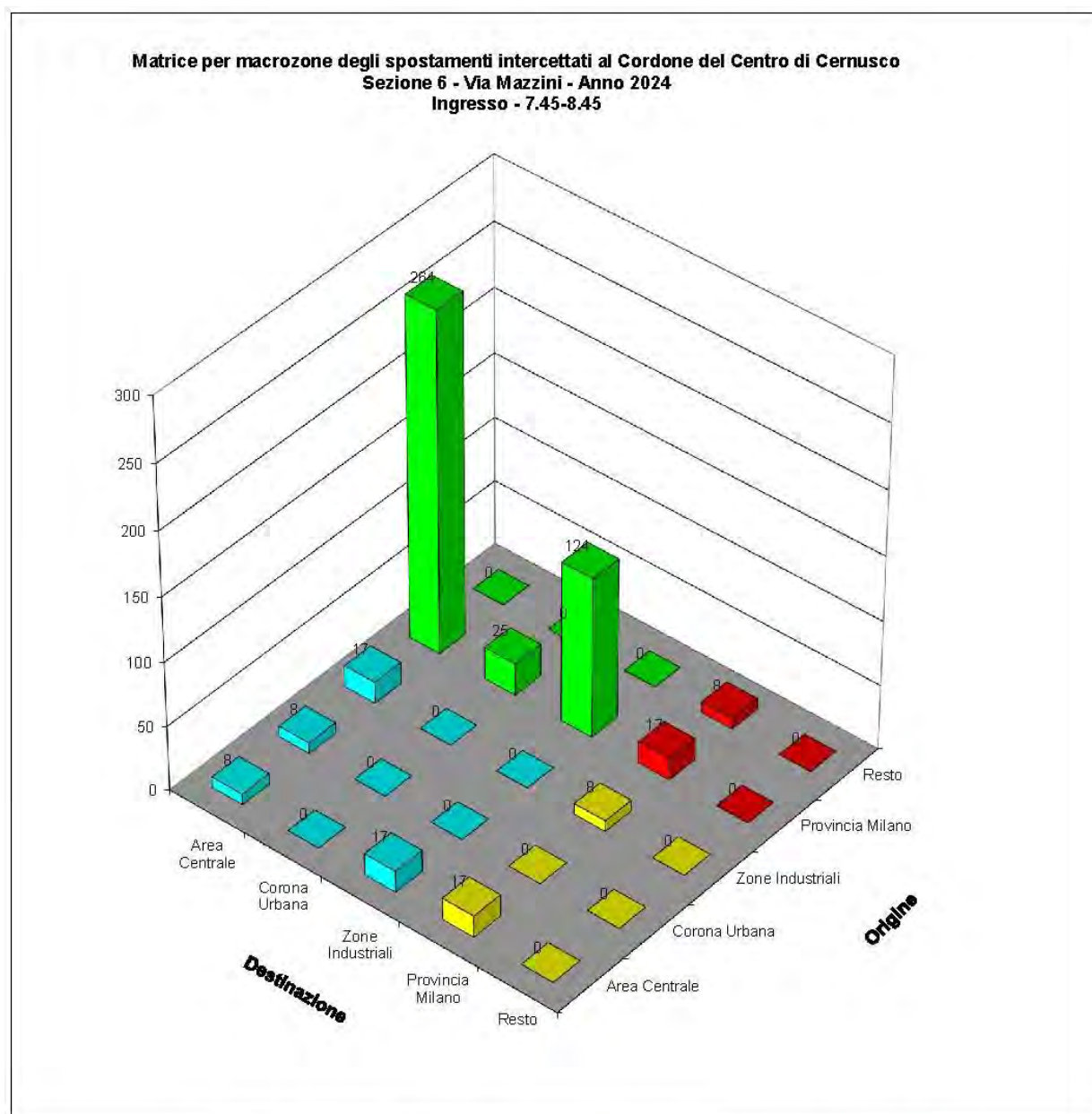
ORIGINI	DESTINAZIONI					Totale	Totale		
	Area Centrale	Corona Urbana	Zone Industriali	Provincia Milano	Resto				
Area Centrale	65	7	0	29	0	101	94	14%	Interni
Corona Urbana	22	0	0	0	0	22	456	66%	Ingressi
Zone Industriali	0	0	0	14	0	14	43	6%	Uscite
Provincia Milano	384	58	7	0	0	543	54	14%	Attraversamento
Resto	7	0	0	0	0	7	688	100%	
Totale complessivo	478	65	7	138	0				

Figura 2.3.6 – Struttura O/D del traffico privato di Viale Assunta



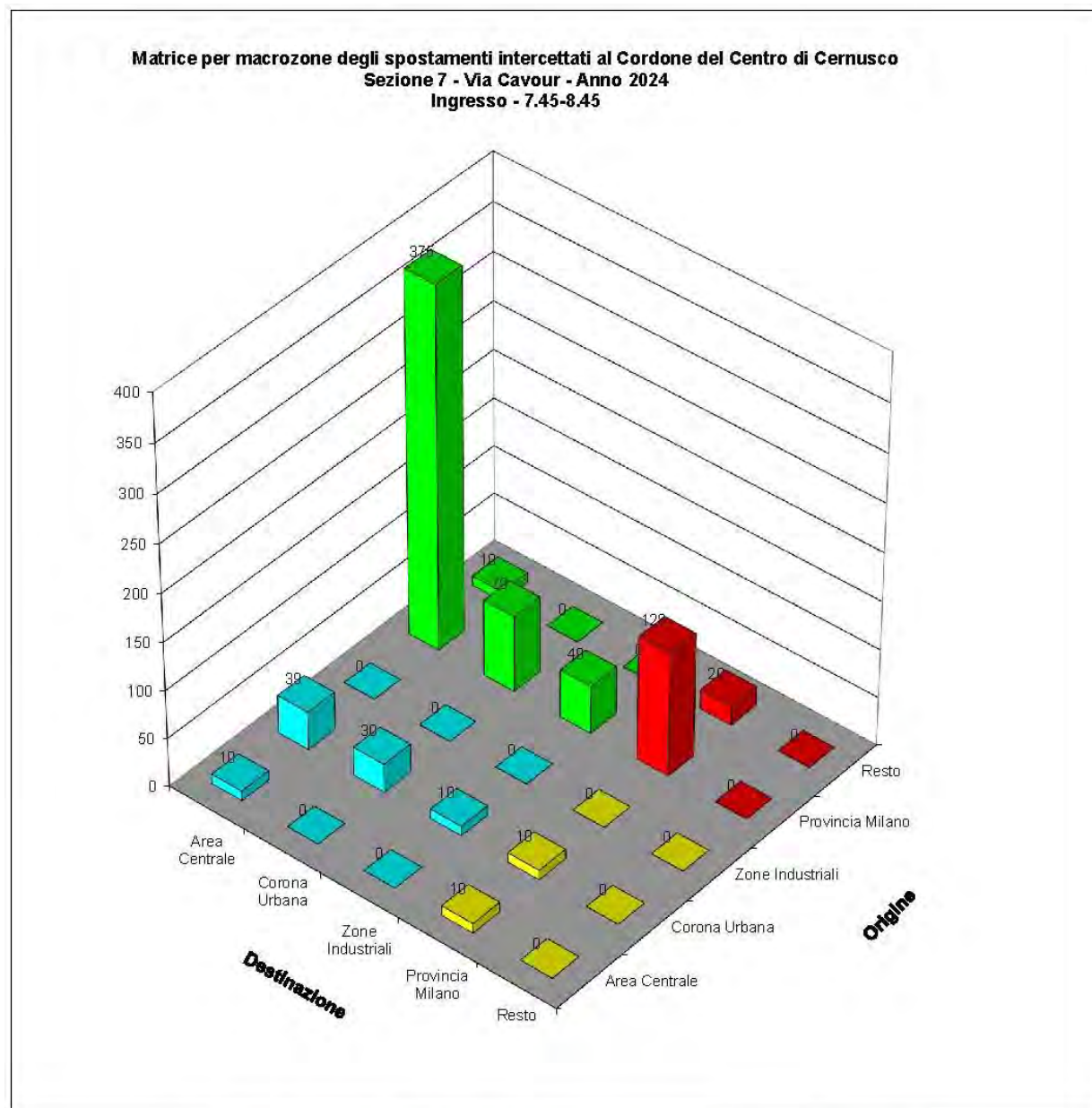
ORIGINI	DESTINAZIONI					Totale	Totale		
	Area Centrale	Corona Urbana	Zone Industriali	Provincia Milano	Resto				
Area Centrale	108	9	0	27	0	143	152	31%	Interni
Corona Urbana	36	0	0	0	0	36	233	48%	Ingressi
Zone Industriali	0	0	0	0	0	0	27	6%	Uscite
Provincia Milano	215	9	9	54	0	287	72	15%	Attraversamento
Resto	0	0	0	18	0	18	484	100%	
Totale complessivo	359	18	9	99	0				

Figura 2.3.7 – Struttura O/D del traffico privato di Via Mazzini



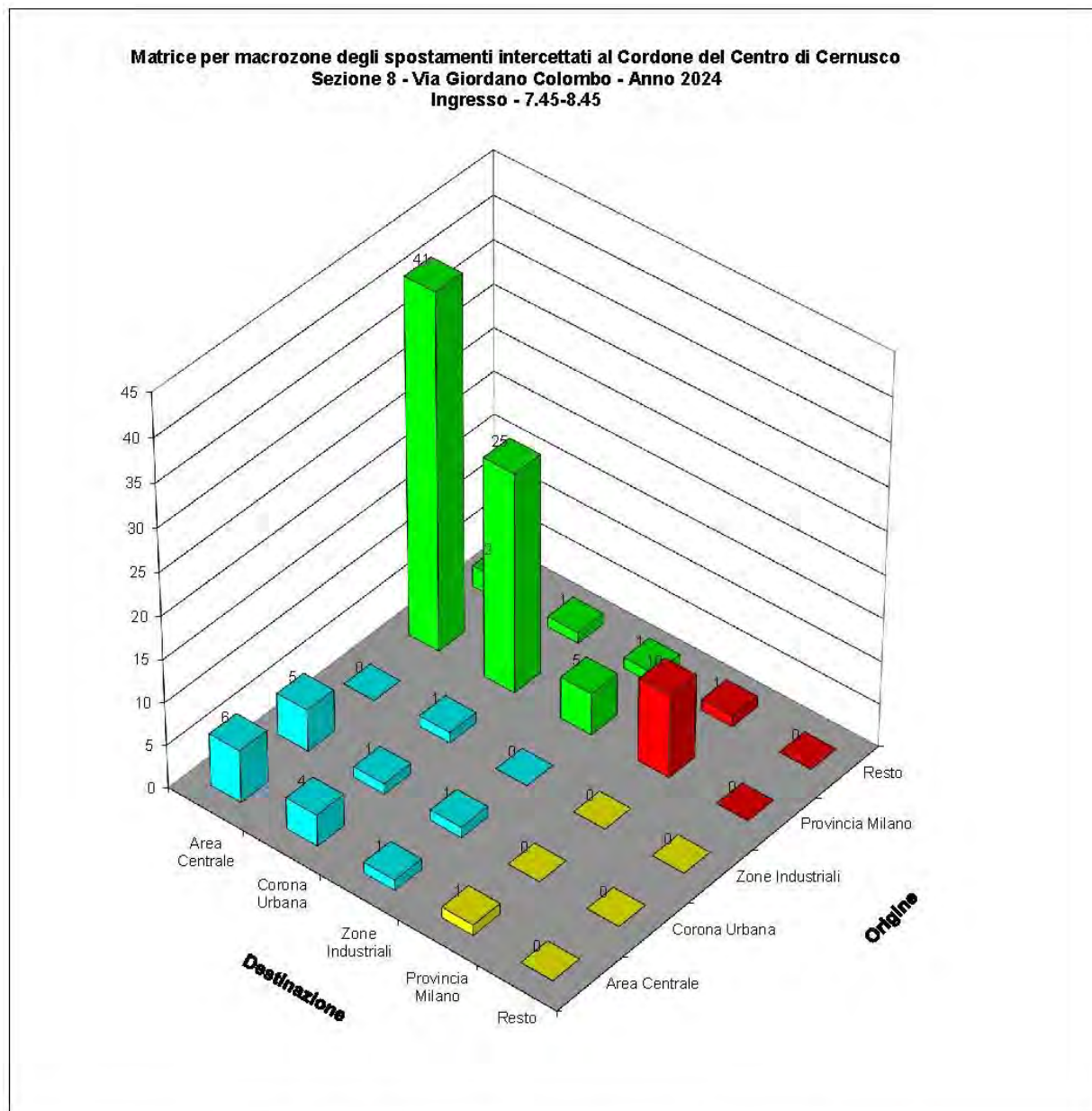
ORIGINI	DESTINAZIONI					Totale	Totale		
	Area Centrale	Corona Urbana	Zone Industriali	Provincia Milano	Resto				
Area Centrale	8	0	17	17	0	41	50	10%	Interni
Corona Urbana	8	0	0	0	0	8	413	81%	Ingressi
Zone Industriali	17	0	0	8	0	25	25	5%	Uscite
Provincia Milano	264	25	124	17	0	429	25	5%	Attraversamento
Resto	0	0	0	8	0	8	512	100%	
Totale complessivo	297	25	140	50	0				

Figura 2.3.8 – Struttura O/D del traffico privato di Via Cavour



ORIGINI	DESTINAZIONI					Totale	Totale		
	Area Centrale	Corona Urbana	Zone Industriali	Provincia Milano	Resto				
Area Centrale	10	0	0	10	0	20	89	12%	Interni
Corona Urbana	39	30	10	10	0	89	513	67%	Ingressi
Zone Industriali	0	0	0	0	0	0	20	3%	Uscite
Provincia Milano	375	79	49	128	0	631	145	19%	Attraversamento
Resto	10	0	0	20	0	30	769	100%	
Totale complessivo	434	108	59	168	0				

Figura 2.3.9 – Struttura O/D del traffico privato di Via Giordano Colombo



ORIGINI	DESTINAZIONI					Totale	Totale		
	Area Centrale	Corona Urbana	Zone Industriali	Provincia Milano	Resto				
Area Centrale	6	4	1	1	0	12	19	18%	Interni
Corona Urbana	5	1	1	0	0	7	76	71%	Ingressi
Zone Industriali	0	1	0	0	0	1	1	1%	Uscite
Provincia Milano	41	25	5	10	0	81	11	10%	Attraversamento
Resto	2	1	1	1	0	6	108	100%	
Totale complessivo	55	33	8	12	0				



I giudizi negativi si concentrano sul tema dei parcheggi e della saturazione della rete viaria.

Tabella 2.3.1 – Risposta alla domanda: Giudizio relativo ai problemi del traffico di Cernusco sul Naviglio

Risposta alla domanda "Giudizio relativo ai problemi del traffico di Cernusco sul Naviglio"

Giudizio generalmente positivo	437	36%
Giudizio generalmente negativo	164	14%
Necessita' di Tangenziale	3	1%
Difficile accesso al Centro Storico	4	
Carenza generale di parcheggi	102	14%
Carenza di parcheggi a servizio del Centro	17	
Necessita' di parcheggio libero	42	
Carenza di parcheggio in zona di mercato	4	
Congestione generalizzata	106	28%
Congestione nelle ore di punta	107	
Congestione agli incroci	8	
Tempi semaforici lunghi	2	
Congestione in Centro	3	
Congestione nei giorni festivi o nei giorni di mercato	1	
Congestione in particolari zone	62	
Traffico in Via Manzoni	16	
Traffico in Via Vespucci	7	
Traffico in Via Masaccio	10	
Traffico in Viale Assunta	5	6%
Traffico in Via Leonardo da Vinci	11	
Rete stradale inadeguata in generale	18	
Semafori insufficienti o inadeguati	5	
Segnaletica insufficiente o poco chiara	2	
Strade rotte	7	
Regime dei sensi unici inadeguato	36	0%
Troppi dossi	7	
Area pedonale da ampliare	1	1%
Libera circolazione nel Centro	1	
Necessità del trasporto pubblico urbano	2	1%
Costruzione ciclopiste	1	
Problemi con i vigili	7	
Pulizia strade	3	
Totale risposte	1201	100,0%

2.4 Sistema dei Parcheggi

L'indagine sul sistema dei parcheggi ha compreso il rilievo dell'offerta e dell'occupazione di tutto il Centro allargato fino a comprendere parte della corona dell'Area Centrale.

Per questa area è stato definito il quadro dettagliato (strada per strada) dell'offerta per tipo di regolamentazione, e sono stati effettuati rilievi sull'occupazione in 4 diverse fasce orarie di un giorno ferial tipo.

In questa parte del rapporto si riportano unicamente i dati di sintesi di questi rilievi; i dati disaggregati dell'offerta di parcheggio per strada e per tipo di sosta e dell'occupazione per strada e per fascia oraria, sono riportati nell'Allegato Tecnico.

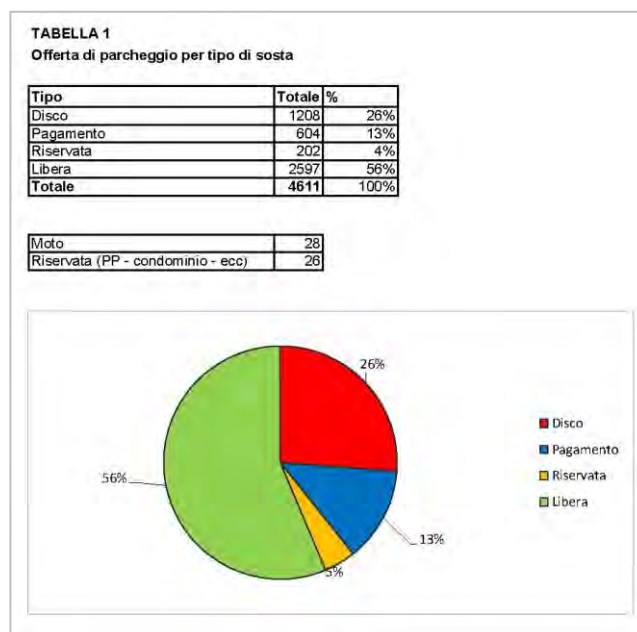
2.4.1 Offerta di sosta

Il rilievo, effettuato per le singole tratte stradali, ha fornito dati che, per essere interpretati in modo efficace, sono stati aggregati per zone di limitate dimensioni identiche a quelle definite per l'indagine O/D.

Il quadro dell'offerta fa riferimento alla situazione reale, cioè prende in considerazione i posti - auto regolari e quelli che di fatto vengono tollerati, come avviene per tutti i centri storici delle Città italiane. In caso contrario verrebbero trascurati numerosi parcheggi utilizzati dagli automobilisti nelle numerose strade strette del Centro, che vengono tollerati perché, pur non essendo perfettamente a norma del N.C.S. (e quindi come tali non sono segnalati da opportuna segnaletica orizzontale), non creano intralci fisicamente intollerabili alla circolazione delle auto.

Nell'area di indagine della sosta è stata rilevata una offerta di sosta complessiva ad uso pubblico pari a circa 4.611 posti - auto (Figura 2.4.1). Questa quantità comprende una quota di parcheggi riservati (circa 202 stalli). Circa 2.597 p.a. non sono regolamentati (il 56% del totale), circa 1.208 p.a. sono a disco orario (26% del totale) e circa 604 p.a. sono a pagamento (13% del totale).

Figura 2.4.1 – Sistema dell'offerta di parcheggi dell'Area Centrale di Cernusco sul Naviglio



Il rilievo ha consentito di raccogliere informazioni molto dettagliate strada per strada (per ciglio stradale, per disposizione geometrica e per tipo di regolamentazione); le zone dotate di maggiore capacità di parcheggio sono la zona 3 (circa 1.024 p.a.), la zona 11 (744 p.a.) e la zona 1 (circa 655 p.a.) (Figure 2.4.2-2.4.3).

Figura 2.4.2 – Zonizzazione del sistema dell'offerta di parcheggi dell'Area Centrale di Cernusco sul Naviglio

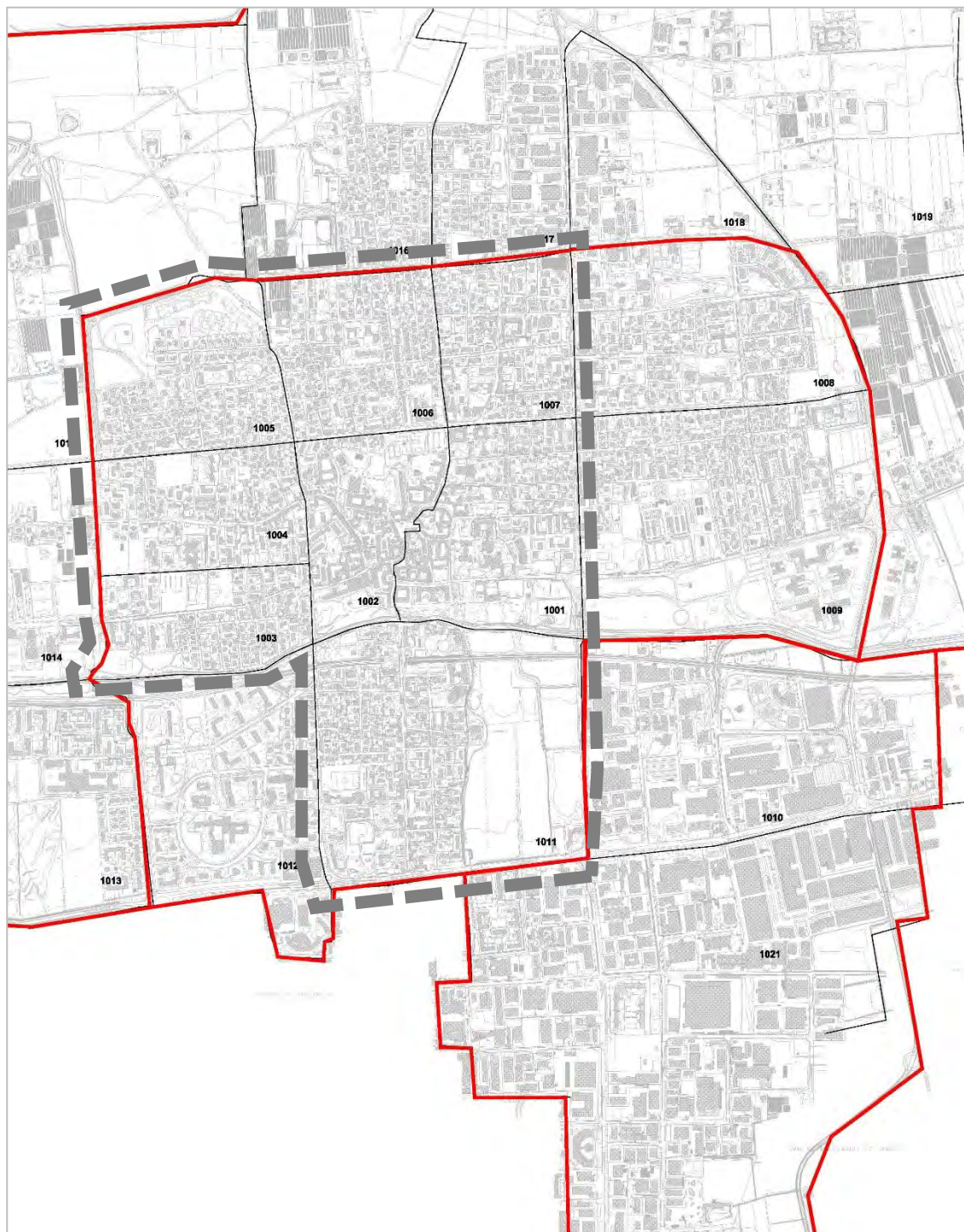
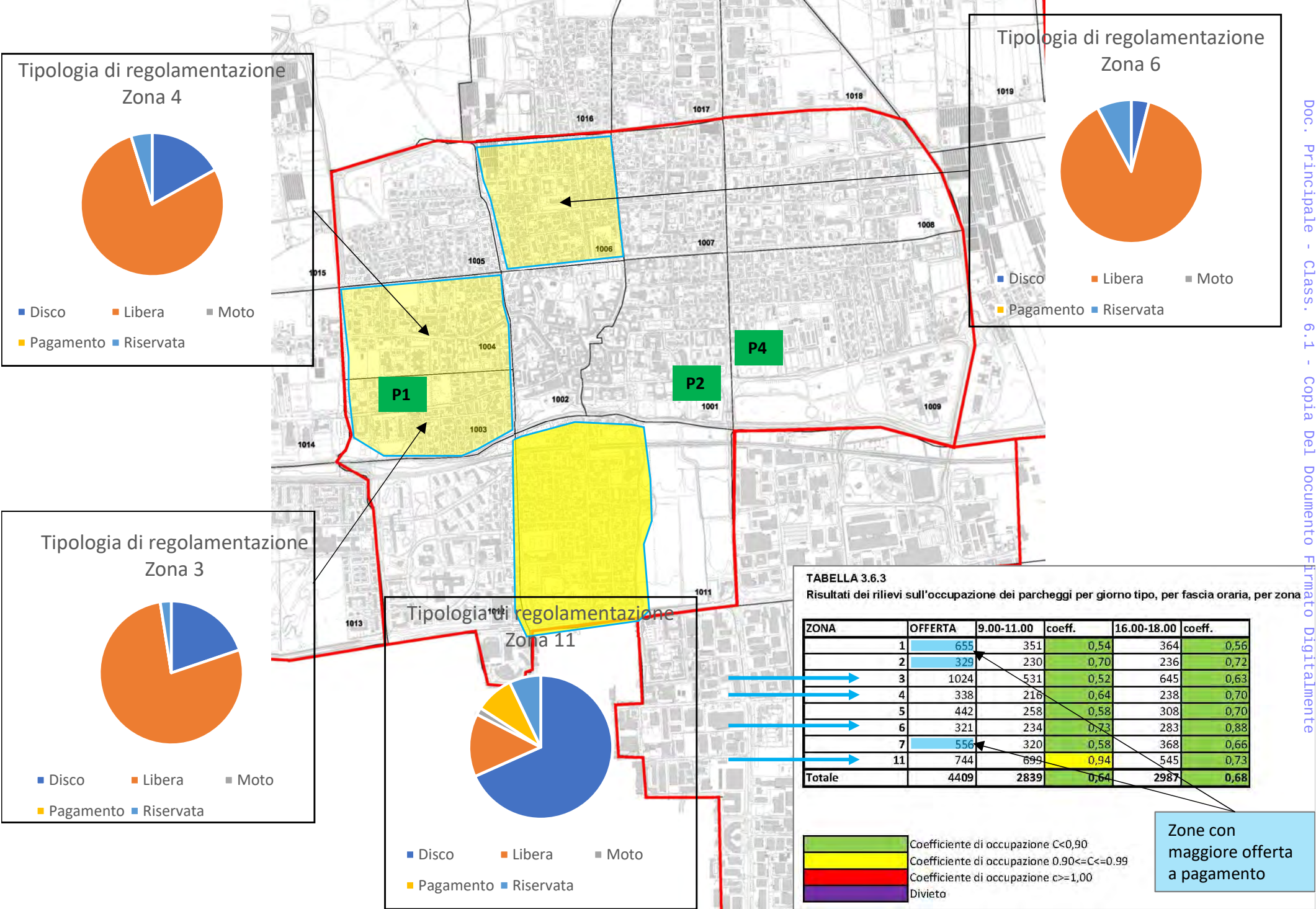


FIGURA 2.4.3
IL QUADRO SUL SISTEMA DEI PARCHEGGI



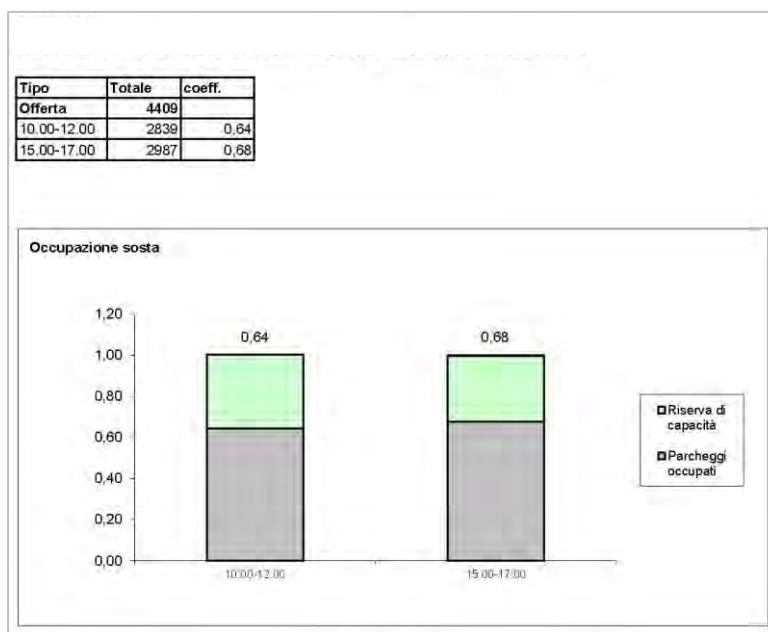
I parcheggi a disco orario sono concentrati nelle zone 11,3 e 4 (Figura 2.4.3).

2.4.2 Occupazione dei parcheggi

Analizzando i risultati dei rilievi sull'occupazione dei parcheggi effettuati in 2 diverse fasce orarie diurne (mattino e pomeriggio) di un giorno feriali tipo, emerge una situazione complessivamente soddisfacente, per la presenza perlomeno a livello complessivo di area di indagine, di coefficienti di occupazione medi totali non troppo elevati.

Il sistema complessivamente infatti presenta coefficienti medi di occupazione diurna che oscillano tra 0,64 (al mattino) e 0,68 (al pomeriggio), valori che equivalgono a circa 2.840 – 2.990 auto in sosta su parcheggi ad uso pubblico a fronte di una offerta di circa 4.410 posti - auto (Figura 2.4.4).

Figura 2.4.4 – Livelli di occupazione dei parcheggi dell'Area Centrale di Cernusco sul Naviglio per fascia oraria



L'analisi di dettaglio dell'occupazione fornisce risultati ancora in gran parte soddisfacenti, con riferimento alle singole zone (Tabella 2.4.1): infatti a livello di singole zone si raggiungono valori che oscillano tra lo 0,52 (zona 3 al mattino) e lo 0,88 (zona 6 al pomeriggio); l'unica eccezione riguarda la zona 11 che presenta 0,94 al mattino (Tabella 2.4.1).

In sostanza nessuna zona di Cernusco risulta satura, solo una zona presenta qualche auto in divieto di sosta avendo un coefficiente medio di occupazione superiore a 0,90.

Se si scende a livello di singola strada alcune criticità naturalmente si rivelano (Tabella 2.4.2).

Durante il giorno si hanno situazioni o vicine alla saturazione (coefficiente di occupazione compreso tra 0,90 e 0,99 ed evidenziato con il colore giallo), o

situazioni di criticità (coefficiente superiore a 1,0 ed evidenziato in rosso), o casi di auto in divieto di sosta evidenziati in viola.

Se si analizzano i dati di dettaglio a livello di singola strada (Tabella 2.4.2), si trova che le zone 1, 2, 3 6 e 11 sono quelle più a rischio; con numerose strade in crisi.

Tabella 2.4.1 – Livelli di occupazione dei parcheggi dell'Area Centrale di Cernusco sul Naviglio per fascia oraria per zona per regolamentazione

ZONA	OFFERTA	9.00-11.00	coeff.	16.00-18.00	coeff.
1	655	351	0,54	364	0,56
2	329	230	0,70	236	0,72
3	1024	531	0,52	645	0,63
4	338	216	0,64	238	0,70
5	442	258	0,58	308	0,70
6	321	234	0,73	283	0,88
7	556	320	0,58	368	0,66
11	744	699	0,94	545	0,73
Totale	4409	2839	0,64	2987	0,68

	Coefficiente di occupazione $C < 0,90$
	Coefficiente di occupazione $0,90 \leq C \leq 0,99$
	Coefficiente di occupazione $C \geq 1,00$
	Divieto

TABELLA 5
Occupazione dei parcheggi per tipo

Tipo	Offerta	10.00-12.00	Occ. %	15.00-17.00	Occ. %
Disco orario	1208	888	74%	842	70%
Libera	2597	1589	61%	1766	68%
Pagamento	604	286	47%	264	44%
Riservati	202	55	27%	72	36%
Divieto	0	76		115	

TABELLA 2.4.2
IL QUADRO SUL SISTEMA DEI PARCHEGGI: STATO DI SALUTE AI VARI LIVELLI (PER STRADA)

6	Adua	35	30	0,86	30	0,86
	D'Annunzio	12	12	1,00	12	1,00
	D'Aragona	36	16	0,44	15	0,42
	De Amicis	6	6	1,00	5	0,83
	Fogazzaro	12	4	0,33	8	0,67
	Gadda	8	1	0,13	2	0,25
	Gen. Dalla Chiesa	0	0		2	
	Giusti	10	11	1,10	13	1,30
	Grossi	18	15	0,83	15	0,83
	Istria	14	11	0,79	10	0,71
6	Leopardi	31	30	0,97	31	1,00
	Monte Grappa	7	5	0,71	8	1,14
	Montello	13	14	1,08	14	1,08
	Piave	11	7	0,64	12	1,09
	Pirandello	18	12	0,67	14	0,78
	Trento	5	4	0,80	5	1,00
	Tripoli, vicolo	0	2		2	
	Visconti	76	47	0,62	75	0,99
	Zara	9	7	0,78	10	1,11
	6 Totale	321	234	0,73	283	0,88
7	Asiago	20	13	0,65	12	0,60
	Brianza	113	60	0,53	87	0,77
	Cadore	14	10	0,71	7	0,50
	Dalmazia	39	20	0,51	27	0,69
	Don Minzoni	15	19	1,27	14	0,93
	Fiume	59	23	0,39	16	0,27
	Gonzia	47	38	0,81	44	0,94
	Isonzo	59	34	0,58	53	0,90
	Pola	15	6	0,40	8	0,53
	Svevo	23	20	0,87	0	0,00
7	Torriani	31	15	0,48	34	1,10
	Trento	19	9	0,47	16	0,84
	Verdi	89	48	0,54	43	0,48
	Videmari	13	5	0,38	7	0,54
	7 Totale	556	320	0,58	368	0,66
11	Alberto da Giussano	10	8	0,80	4	0,40
	Amendola	19	20	1,05	16	0,84
	Assunta, viale	46	43	0,93	41	0,89
	Cadorna	24	23	0,96	22	0,92
	Chiesa	10	11	1,10	6	0,60
	De Gasperi	35	29	0,83	4	0,11
	della Lupa	4	9	2,25	8	2,00
	della Martesana	16	14	0,88	12	0,75
	Diaz	71	73	1,03	48	0,68
	Fermini	16	10	0,63	16	1,00
11	Filzi	25	25	1,00	22	0,88
	Lega Lombarda	15	15	1,00	15	1,00
	Leonardo da Vinci	56	57	1,02	42	0,75
	Lungo Naviglio	6	6	1,00	6	1,00
	Milano	12	12	1,00	7	0,58
	San Francesco	121	94	0,78	38	0,31
	Santa Caterina	5	7	1,40	2	0,40
	Sciesa	58	54	0,93	62	1,07
	SS 11 Padana Superiore	37	38	1,03	37	1,00
	Toti	21	22	1,05	16	0,76
11	Volta	137	129	0,94	121	0,88
	11 Totale	744	699	0,94	545	0,73
	Totale complessivo	4409	2839	0,64	2987	0,68

	Coefficiente di occupazione C<0,90
	Coefficiente di occupazione 0,90<=C<=0,99
	Coefficiente di occupazione c>=1,00
	Divieto

TABELLA
Risultati dei rilievi sull'occupazione dei parcheggi per giorno tipo, per fascia oraria, per zona, per via

ZONA	VIA	OFFERTA	9.00-11.00	coeff.	16.00-18.00	coeff.
1	Caio Asinio	1	1	1,00	0	0,00
	Card. Ferrari	26	16	0,62	19	0,73
	Carroccio	25	10	0,40	22	0,88
	Cavour	342	174	0,51	143	0,42
	dei Barnabiti	0	1		0	
	Don Gnocchi	14	11	0,79	17	1,21
	Don Minzoni	0	2		4	
	Fatebenefratelli	35	13	0,37	33	0,94
	Giuliani, piazza	1	1	1,00	1	1,00
	Marconi	137	58	0,42	59	0,43
1	Matteotti, piazza	1	2	2,00	3	3,00
	Mons. Biraghi	36	29	0,81	28	0,78
	Roma	0	1		1	
	San Giovanni Bosco	15	12	0,80	14	0,93
	Tizzoni	5	4	0,80	0	0,00
	Unità d'Italia, piazza	0	2		1	
	Verdi	17	14	0,82	19	1,12
	1 Totale	655	351	0,54	364	0,56
2	Balconi	4	2	0,50	4	1,00
	delle Filerine	0	1		0	
	Gavazzi, piazza	4	2	0,50	4	1,00
	IV Novembre	0	1		1	
	Leonardo da Vinci	9	7	0,78	11	1,22
	Manzoni	11	13	1,18	13	1,18
	Marcelline	137	100	0,73	76	0,55
	Martiri della Libertà, piazz	0	0		2	
	Mons. Guidali	13	12	0,92	10	0,77
	Monza	7	7	1,00	5	0,71
2	Pietro da Cernusco	142	83	0,58	107	0,75
	Repubblica, piazza	2	2	1,00	3	1,50
	2 Totale	329	230	0,70	236	0,72
3	Buonarrotti	597	229	0,38	329	0,55
	Caravaggio	39	41	1,05	37	0,95
	Cimabue	15	18	1,20	22	1,47
	Correggio	14	10	0,71	12	0,86
	Donatello	21	8	0,38	14	0,67
	Fontanile	30	34	1,13	22	0,73
	Giorgione	15	7	0,47	8	0,53
	Giotto	12	10	0,83	12	1,00
	Luini	12	13	1,08	12	1,00
	Mosè Bianchi	86	85	0,99	84	0,98
3	Picasso	25	19	0,76	22	0,88
	Raffaello Sanzio	20	11	0,55	16	0,80
	Tintoretto	11	12	1,09	9	0,82
	Tiziano	43	12	0,28	8	0,19
	Verrocchio	15	2	0,13	10	0,67
	Villoresi	69	20	0,29	28	0,41
	3 Totale	1024	531	0,52	645	0,63
4	Baracca	15	14	0,93	16	1,07
	Battisti	21	17	0,81	20	0,95
	Castagnone	14	13	0,93	17	1,21
	Fontanile	16	9	0,56	9	0,56
	Gioia	22	14	0,64	13	0,59
	Monza	102	66	0,65	70	0,68
	Oberdan	11	11	1,00	11	1,00
	Sauro	18	16	0,89	19	1,06
	Vespucci	119	56	0,47	63	0,53
	4 Totale	338	216	0,64	238	0,70
5	Ambrosoli	52	39	0,75	49	0,94
	Battisti	12	9	0,75	9	0,75
	Calvino	31	25	0,81	24	0,77
	Carducci	14	7	0,50	12	0,86
	D'Azeglio	22	22	1,00	12	0,55
	De Amicis	17	10	0,59	8	0,47
	Elba, vicolo	10	3	0,30	3	0,30
	Gioberetti	32	13	0,41	18	0,56
	Mameli	24	12	0,50	23	0,96
	Manin	41	14	0,34	20	0,49
5	Marco Polo	17	8	0,47	8	0,47
	Pascoli	15	12	0,80	12	0,80
	Pertini	42	27	0,64	30	0,71
	Romita	42	29	0,69	26	0,62
	Rosmini	17	9	0,53	17	1,00
	Settembrini	0	0		12	
	Visconti	54	19	0,35	25	0,46
	5 Totale	442	258	0,58	308	0,70

2.5 Quadro Ambientale (*)

Per caratterizzare l'area di studio sotto l'aspetto ambientale si fa riferimento al sito regionale sulla qualità dell'aria, e in particolare alla centralina collocata a Pioltello che è quella più pertinente per vicinanza.

La campagna svolta nei periodi 17 Aprile – 27 Maggio 2024 e 26 Settembre – 23 Ottobre 2024, ha permesso di caratterizzare, in maniera generale, la qualità dell'aria nel comune di Pioltello e aree circostanti. L'analisi dei dati raccolti non ha evidenziato particolari criticità diverse da quelle già impattanti in pianura padana e, comunque, non differiscono dal monitoraggio effettuato in continuo presso la cabina fissa della RRQA di Pioltello, posta in via Palermo.

In particolare, gli inquinanti legati al traffico come NO_x, CO, benzene non mostrano alcuna specifica criticità nel sito indagato. Le concentrazioni rilevate durante la campagna di monitoraggio, in generale risultano simili, sia nei valori assoluti che negli andamenti, a quelle delle stazioni fisse della rete di rilevamento della qualità dell'aria della zona.

Durante la campagna di misura sono stati registrati superamenti dei limiti normativi solo per quanto riguarda l'O₃, in maniera analoga a quanto avvenuto nelle altre stazioni della zona.

Le concentrazioni di PM₁₀ e PM_{2.5} sono risultate ben al di sotto del valore medio annuale: le condizioni meteo hanno favorito la dispersione degli inquinanti analogamente alle altre stazioni della rete. In particolare, la stazione fissa in Pioltello può essere presa come riferimento per le concentrazioni di PM₁₀ mentre quella di Milano-Pascal per il PM_{2.5}.

Per l'ozono il valore obiettivo di 120 µg/m³ sulla concentrazione media di 8 ore da non superare per più di 25 giorni all'anno, è stato superato 3 volte durante la campagna estiva. Non si sono registrati superamenti del limite orario giornaliero di 180 µg/m³.

Il biossido di azoto ha mostrato la classica stagionalità con valori più elevati nel periodo invernale senza però mai superare il valore limite.

Le concentrazioni di monossido di carbonio e benzene sono notevolmente al di sotto dei limiti imposti dalla normativa. I livelli sono così bassi da non mostrare un particolare andamento durante l'anno. Non essendo previsti limiti normativi, i dati statistici relativi al black carbon di Pioltello sono stati confrontati con quelli delle stazioni di Milano in cui questo parametro viene misurato: i valori e gli andamenti sono simili. Analogamente per l'ammoniaca i valori sono confrontabili con quanto rilevato nelle stazioni della rete, in particolare nella stagione estiva quando le concentrazioni sono maggiori.

ARPA fornisce ogni giorno una stima sulle concentrazioni di PM₁₀, NO₂ ed O₃ presenti in ciascun comune lombardo, anche in quelli in cui non è installata una centralina fissa. Tali stime sono state studiate per valutare l'esposizione media della popolazione rispetto alle misure delle stazioni che, prese singolarmente, sono in ogni caso valutazioni puntuali. Le valutazioni modellistiche sono consultabili all'indirizzo:

<https://www.arpalombardia.it/temi-ambientali/aria/stime-modellistiche/>

Pertanto, il costante monitoraggio mediante la rete di ARPA, rispondente ai criteri del D. Lgs. 155/2010 integrato con l'inventario delle emissioni (INEMAR) e con gli strumenti modellistici, forniscono la base di dati per effettuare la valutazione della qualità dell'aria quotidianamente anche per questa area.

(*) Fonte: Sito Regione Lombardia: Qualità dell'Aria – Ultimo Report disponibile del 2024

2.6 Incidentalità

E' possibile effettuare una analisi del fenomeno in sede storica dal 2004 al 2023 (Figura 2.6.1).

Il passaggio dal 2004 al 2014 è assolutamente virtuoso visto che evidenzia una riduzione del 40% perfettamente in linea con gli obiettivi della legislazione nazionale ed europea, poi dal 2016 si è verificata una inversione di tendenza che si è declinata con un andamento altalenante che ha portato negli ultimi 10 anni ad avere valori che da un lato non sono migliorati (+3% tra il 2023 e il 2014), e dall'altro nell'ultimo anno ad avere un valore di 147 eventi non soddisfacente, visto che è superiore a quasi tutti i valori degli ultimi anni compreso quello del 2014 e che l'obiettivo indicato dalle linee di indirizzo europee sulla sicurezza stradale di una riduzione del 40% in dieci anni viene del tutto disatteso.

L'analisi particolareggiata della banca dati ha consentito di ricostruire la mappatura degli incidenti per il triennio 2021-2023 (Figura 2.6.2), analisi che fornisce indicazioni chiare e utili anche per individuare le strade e gli incroci più pericolosi.

I siti che si segnalano per pericolosità possono essere suddivisi in due gruppi: il primo che comprende le strade caratterizzate da un numero in assoluto elevato di fenomeni lungo il loro sviluppo, il secondo che comprende gli incroci e le piazze con il maggior numero in assoluto di incidenti.

Nel primo gruppo (strade con il maggior numero di incidenti), spiccano in primo luogo la Padana Superiore (esterna e urbana), Via Visconti e la SP 121.

Per il secondo gruppo (incroci) i dati forniscono indicazioni ancora più chiare sui nodi più pericolosi:

- incroci lungo Via Visconti;
- incroci lungo la Padana;
- incroci lungo Via Torino.

Dal momento che su alcuni nodi sono stati effettuati recentemente degli interventi, è opportuno distinguere questi nodi oggetto di modifiche per sottoporli a monitoraggio nei prossimi anni.

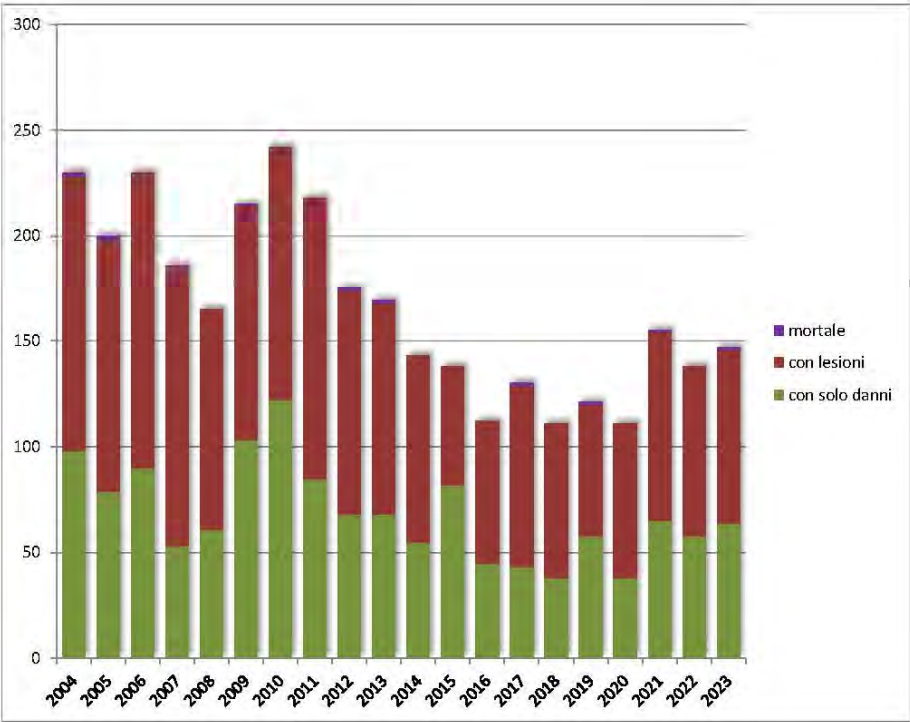
2.7 Piste Ciclabili

L'attuale assetto della rete ciclabile, fornita dagli Uffici Tecnici Comunali, fa riferimento al PGT e al precedente PGTU. Gli elaborati (Figura 2.7.1) riportano i percorsi esistenti e una serie di numerose previsioni che il redigendo PGTU ha il compito di riordinare per definire una rete continua, sicura ma anche realistica, che tenga presente le esigenze degli utenti e basata su criteri precisi:

- i) realizzazione di piste ciclabili protette lungo le direttrici dove più alta è la domanda e maggiore è la conflittualità con il traffico automobilistico;
- ii) interventi di moderazione del traffico che privilegiano come principio le utenze più deboli, nelle zone residenziali e di salvaguardia ambientale;
- iii) realizzazione di connessioni sicure in corrispondenza dei nodi viari importanti per garantire continuità e sicurezza anche nelle aree di massima conflittualità con il traffico privato;
- iv) realizzazione di aree di sosta attrezzata per biciclette a servizio dei principali poli generatori di traffico e diffuse nelle aree centrali.

FIGURA 2.6.1
INCIDENTALITA' IN SEDE STORICA DAL 2004 AL 2023

Anno	Tipologia incidente			Totale	VAR. %	VAR. %
	con solo danni	con lesioni	mortale		2004	2014
2004	98	130	2	230	-	
2005	79	119	2	200	-13%	
2006	90	140	0	230	0%	
2007	53	132	1	186	-19%	
2008	61	104	0	165	-28%	
2009	103	111	1	215	-7%	
2010	122	120	0	242	5%	
2011	85	133	0	218	-5%	
2012	68	106	1	175	-24%	
2013	68	100	1	169	-27%	
2014	55	88	0	143	-38%	
2015	82	56	0	138	-40%	-3%
2016	45	67	0	112	-51%	-22%
2017	43	86	1	130	-43%	-9%
2018	38	73	0	111	-52%	-22%
2019	58	62	1	121	-47%	-15%
2020	38	73	0	111	-52%	-22%
2021	65	89	1	155	-33%	8%
2022	58	80	0	138	-40%	-3%
2023	64	82	1	147	-36%	3%
Totale	1373	1951	12	3336		



DIAGNOSI

- 1) Andamento virtuoso nei primi 10 anni dal 2004 al 2014: quasi -40%;
- 2) Dal 2016 in poi si è avuta prima una brusca inversione di tendenza che si è declinata successivamente attraverso un andamento altalenante;
- 3) Ciò ha portato negli ultimi 10 anni ad avere valori che da un lato non sono migliorati (+3% tra il 2023 e il 2014) e dall'altro nell'ultimo anno sono, rispetto al 2004, peggiorati rispetto ai risultati raggiunti in alcuni anni di questo ventennio

FIGURA 2.6.2

MAPPATURA DELL'INCIDENTALITA' PER IL TRIENNIO 2021-2023

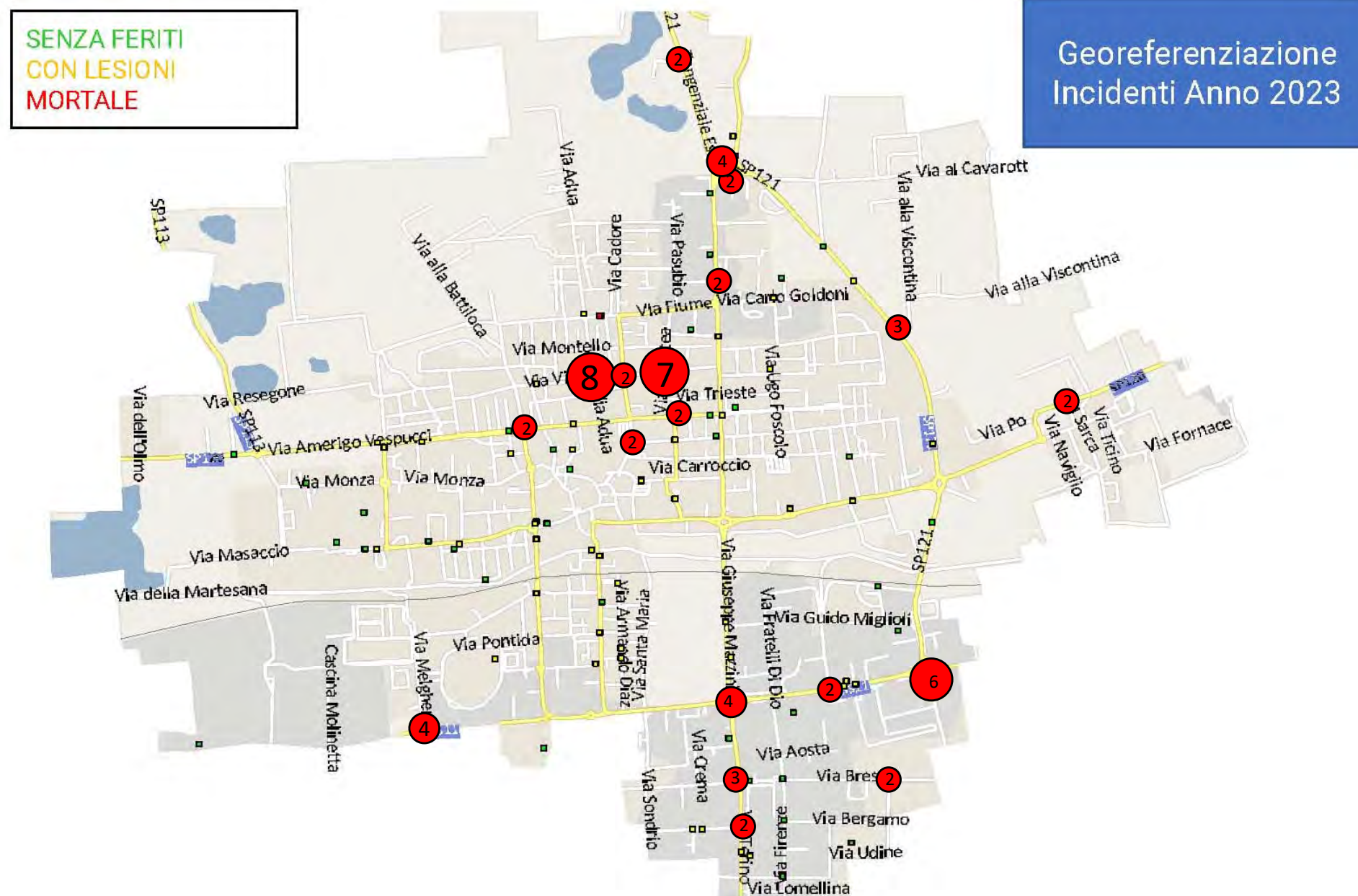
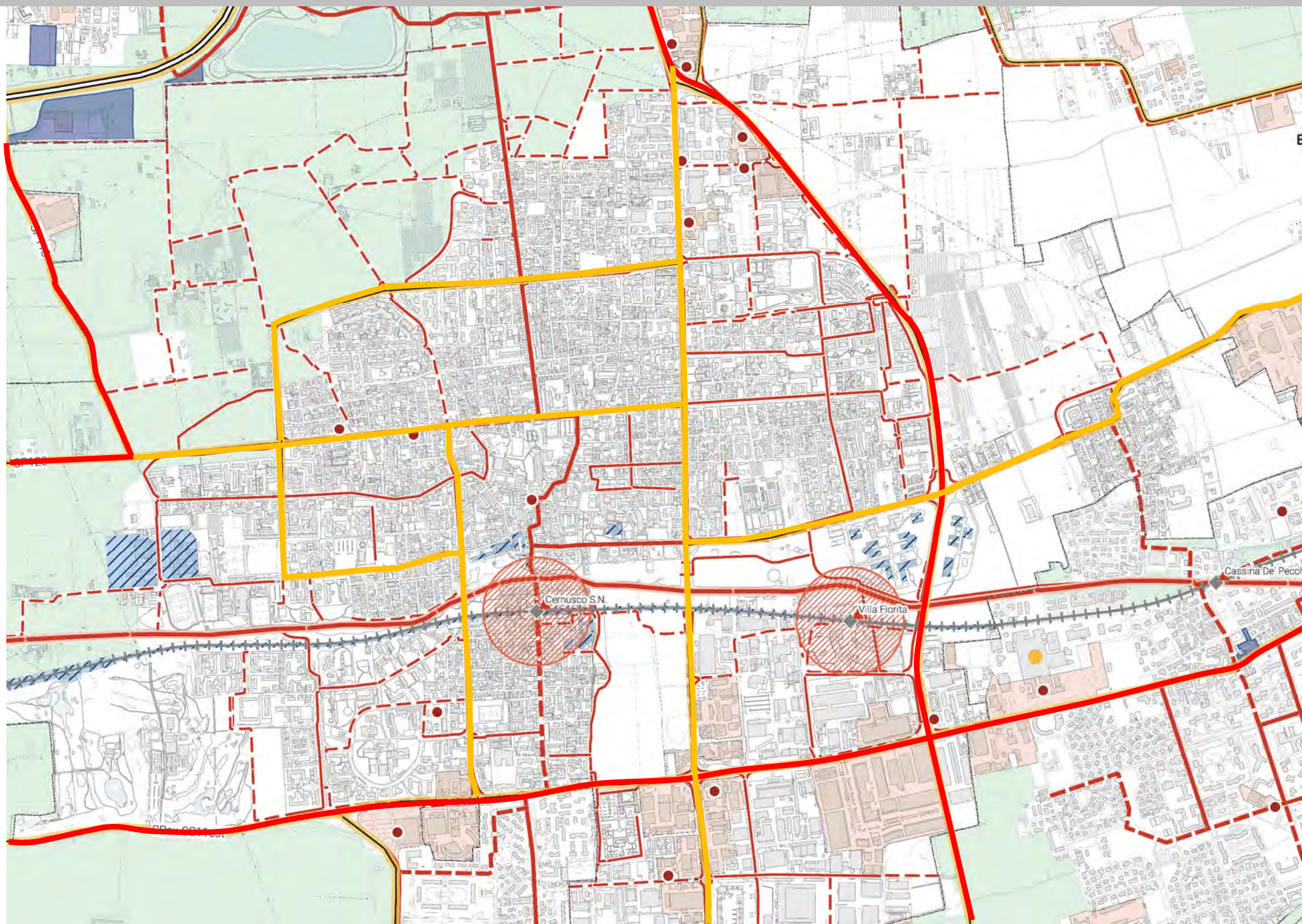


FIGURA 2.7.1

IL QUADRO DI SINTESI DEL SISTEMA CICLOPEDONALE: STATO DI FATTO E PREVISIONI



Nel caso di Cernusco sul Naviglio il perseguimento di questi obiettivi è quanto mai opportuno alla luce di quanto sia stata incentivata la mobilità lenta in tutti questi anni, con la realizzazione di numerosissimi percorsi ciclabili.

2.8 Trasporto Pubblico

Nel settore del trasporto pubblico urbano Cernusco sul Naviglio può contare su 7 linee e 133 corse (oltre alle 7 linee scolastiche e alla Z305 Cologno Nord M2 – Cernusco Villa Fiorita M2 con 49 coppie di corse) (Figura 2.8.1).

Nel 2013 è stato effettuato uno studio sul TPL che è stata l'occasione per sondare anche le caratteristiche della domanda, che ammonta a circa 1.780 pax/giorno.

I carichi più consistenti vennero rilevati sulla Linea 26 (di colore arancione in Figura 2.8.1), con circa 475 pax/giorno, corrispondenti a quasi il 27% della domanda (Figure 2.8.2), mentre le tre linee 22-24 e 25 non arrivano a catturare ciascuna il 10% della domanda (da circa 135 a 175 pax/giorno).

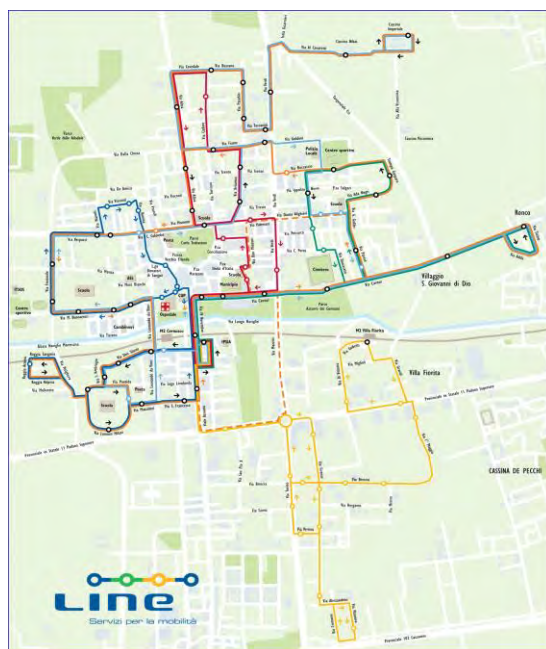
Durante la giornata si hanno due picchi, il primo dalle 7.00 alle 8.00 e il secondo dalle 13.00 alle 14.00, uniche fasce orarie in cui si raggiungono livelli di domanda significativi (Figura 2.8.3).

La grande maggioranza degli utenti termina lo spostamento in destinazione a piedi (75%), e una quota molto meno significativa in metropolitana (17%) (Figura 2.8.4); il motivo in destinazione (escluso ritorno a casa) prevalente è il lavoro abituale (31%), seguito dallo studio (22%), gli altri motivi presentano percentuali poco significative (Figura 2.8.5).

Il Comune di Cernusco è chiaramente il principale polo generatore di spostamenti del servizio urbano (circa 3 utenti su 4) (Figure 2.8.6).

Gli altri dati evidenziano che il Comune di Milano genera il 16% circa degli spostamenti dell'utenza che ricorre al trasporto urbano di Cernusco, che è presente una forte dispersione degli spostamenti sul territorio con 17 comuni che generano su base giornaliera il 10% degli spostamenti complessivi su mezzo pubblico, e infine che Cernusco e Milano insieme rappresentano oltre il 91% della domanda attratta complessivamente.

Figura 2.8.1 – Rete del trasporto pubblico urbano



Linea	Numero Corse
Linea 21	15
Linea 22	19
Linea 23	30
Linea 24	21
Linea 25	22
Linea 26	15
Linea 27	11

Figura 2.8.2 – Numero di passeggeri/giorno per linea in valore assoluto (a) e percentuale (b)
(Fonte: Indagini sui mezzi di trasporto pubblico urbani (2013))

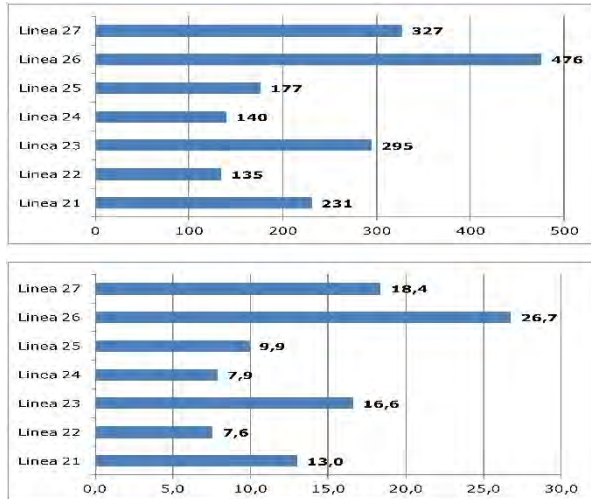


Figura 2.8.4 – Mezzo di interscambio a destinazione
(Fonte: Indagini sui mezzi di trasporto pubblico urbani (2013))

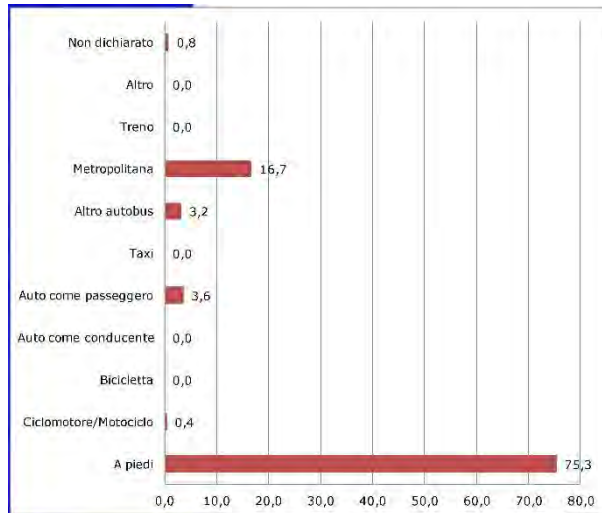


Figure 2.8.6 – Struttura O/D della domanda del mezzo pubblico - (Fonte: Indagini sui mezzi di trasporto pubblico urbani (2013))

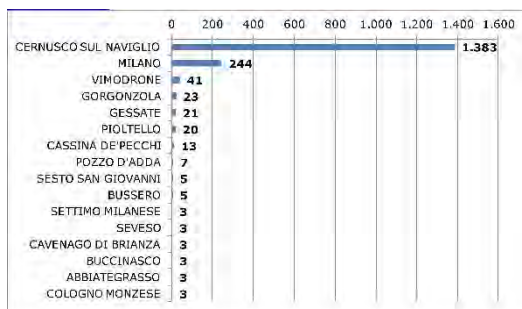


Figura 2.8.3 – Distribuzione oraria dei passeggeri complessivi
(Fonte: Indagini sui mezzi di trasporto pubblico urbani (2013))

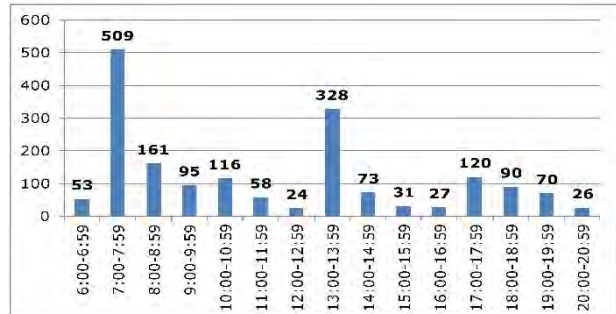
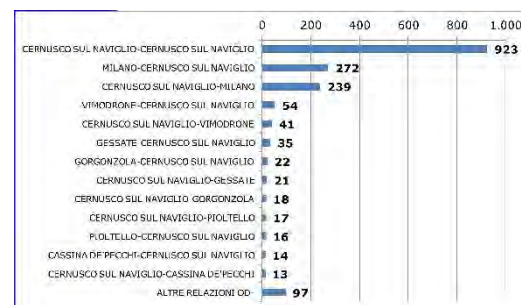
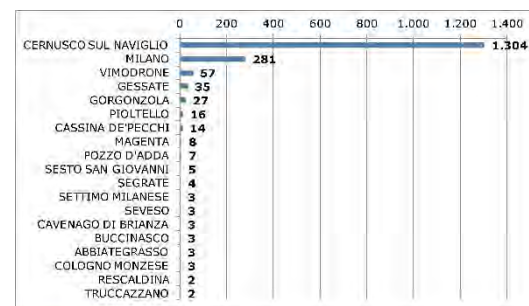
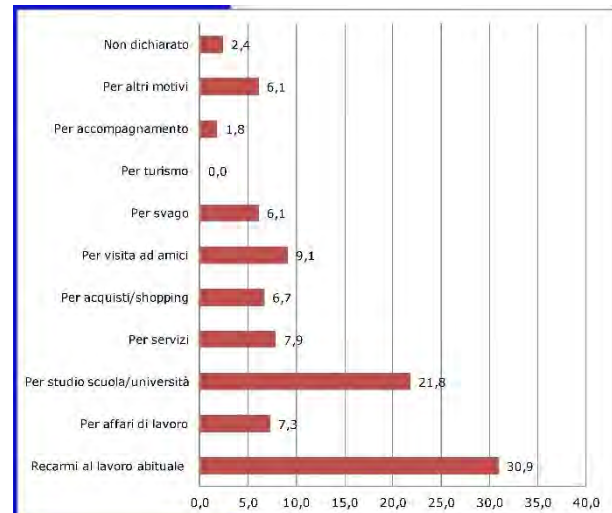


Figura 2.8.5 – Motivo dello spostamento escluso ritorno a casa
(Fonte: Indagini sui mezzi di trasporto pubblico urbani (2013))



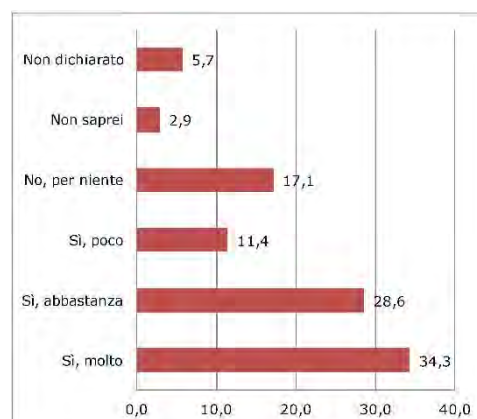
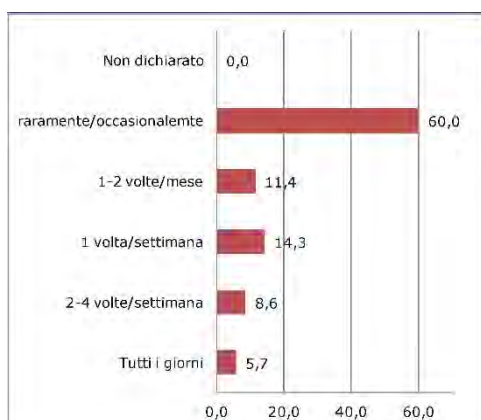
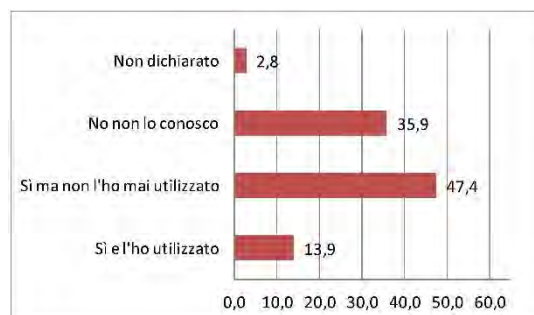
L'indagine rivolta agli attuali utilizzatori del servizio urbano ha voluto anche sondare anche la conoscenza ed il livello di penetrazione del servizio a chiamata denominato MYLINE attivo sul territorio comunale (Figura 2.8.7). Il 14% circa dell'utenza del servizio tradizionale ha avuto occasione di utilizzare anche il servizio MYLINE e circa 1 utente su 2 pur non avendolo utilizzato è a conoscenza dell'esistenza del servizio. Alta la quota di quanti, tra gli utenti del servizio urbano, non sono a conoscenza del servizio (1 utente su 3).

Tra quanti hanno detto di conoscere e di aver utilizzato il servizio a chiamata MYLINE, oltre il 71% lo utilizza con carattere erratico e poco più del 14% con carattere sistematico. Circa 2 utenti su 3 del servizio urbano tradizionale che hanno utilizzato il servizio chiamato si ritengono soddisfatti del servizio stesso, alta la quota di quanti si dichiarano non soddisfatti del servizio MYLINE (oltre il 17%) (Figure 2.8.8).

Figura 2.8.7 – Mappatura delle fermate del Servizio pubblico a chiamata



Figure 2.8.8 – Utilizzo e giudizio sul Myline
(Fonte: Indagini sui mezzi di trasporto pubblico urbani (2013))



2.9 I Fenomeni in Sede Storica

La collaborazione continuativa con l'Amministrazione Comunale dalla fine degli anni '90 consente di effettuare analisi in sede storica di alcuni fenomeni a parità di metodologia di indagine.

Innanzitutto i flussi di traffico.

A livello di Cordone dell'Area Centrale, considerato sempre anche nei precedenti Piani, il traffico al 2024 è cresciuto del 20% rispetto al 2014 ed è inferiore del 6% rispetto al traffico del 2003, anno in cui la pressione del traffico ha raggiunto livelli da convincere l'Amministrazione Comunale a prendere provvedimenti attraverso una pianificazione coordinata (Figura 2.9.1).

I risultati positivi sono stati riscontrati nel 2014, anno in cui il traffico è risultato inferiore del 22% rispetto al 2003.

I dati del 2024 evidenziano un dato decisamente allarmante: il +107% del traffico di Viale Assunta.

Altro dato estremamente interessante riguarda la composizione del traffico (Figura 2.9.2): si è dimezzata l'incidenza della componente bici.

Anche le caratteristiche del traffico in termini di origine/destinazione dei flussi (Figura 2.9.3) fornisce indicazioni molto utili: nel passaggio dal 2003 al 2014 la pianificazione ha effettuato il suo sforzo massimo riducendo il traffico di attraversamento al Cordone dal 59% a circa il 25% (Figura 2.9.4), nel 2024 il traffico di attraversamento si è ridotto ulteriormente (17%), ma naturalmente in modo meno consistente che in passato (Figura 2.9.5), non potendo andare al di sotto delle soglie fisiologiche di questo tipo di traffico.

Questo significa che oggi, la riduzione della pressione del traffico non passa attraverso il trasferimento dei traffici di attraversamento che si attestano ormai su livelli minimi, ma piuttosto attraverso una gestione più virtuosa e sostenibile dei traffici urbani.

Il sistema dei parcheggi.

L'evoluzione dei fenomeni riguardanti i parcheggi è chiara dal momento che il confronto tra il 2014 e il 2024 avviene praticamente a parità di offerta: 4.655 stalli 10 anni fa e 4.611 stalli oggi (-0,9%) (Figura 2.9.6).

Anche la regolamentazione non ha subito evidenti scossoni: allora il 58% degli stalli era non regolamentata, oggi questa componente vale il 56%, la componente a disco orario è passata dal 27% al 26% e quella a pagamento dal 10% al 13% (Figura 2.9.6).

In questo contesto anche i livelli di occupazione non sono mutati in modo significativo.

A livello di intera area di indagine nel 2014 il coefficiente di occupazione medio complessivo variava tra 0,65 e 0,68 mentre nel 2024 lo stesso coefficiente varia tra 0,64 e 0,68 (Figura 2.9.7).

Nel 2014 c'era la sola zona 2 (centro sopra al Naviglio) con valori superiori a 0,9, nel 2024 c'è la sola zona 11 (centro sotto al Naviglio) con valori superiori allo 0,9.

E' chiaro che il polo gravitazionale è la stazione MM e i comportamenti sono mutati a seguito della regolamentazione di alcuni parcheggi del Centro.

FIGURA 2.9.1
L'ANDAMENTO DELLA PRESSIONE DEL TRAFFICO

TRAFFICI BIDIREZIONALI PER SINGOLA STRADA
Ora di punta del Mattino

	anno 2003	%	anno 2014	%	Var 2003	Var%	anno 2024	Var% 2014	Var% 2003
VIA VERDI	1360	14,57%	1137	15,69%	-223	-16,40%	1411	24,10%	3,75%
VIA VESPUCCI	2074	22,22%	1782	24,60%	-292	-14,08%	1803	1,18%	-13,07%
VIA MELGHERA	636	6,82%	474	6,54%	-162	-25,47%	514	8,44%	-19,18%
VIA LEONARDO DA VINCI	1318	14,12%	1035	14,29%	-283	-21,47%	1360	31,40%	3,19%
VIALE ASSUNTA	974	10,44%	442	6,10%	-532	-54,62%	918	107,69%	-5,75%
VIA MAZZINI	1049	11,24%	1051	14,51%	2	0,19%	1070	1,81%	2,00%
VIA CAVOUR	1921	20,59%	1324	18,27%	-597	-31,08%	1664	25,68%	-13,38%
Totale cordone	9332	100,00%	7245	100,00%	-2087	-22,36%	8740	20,63%	-6,34%

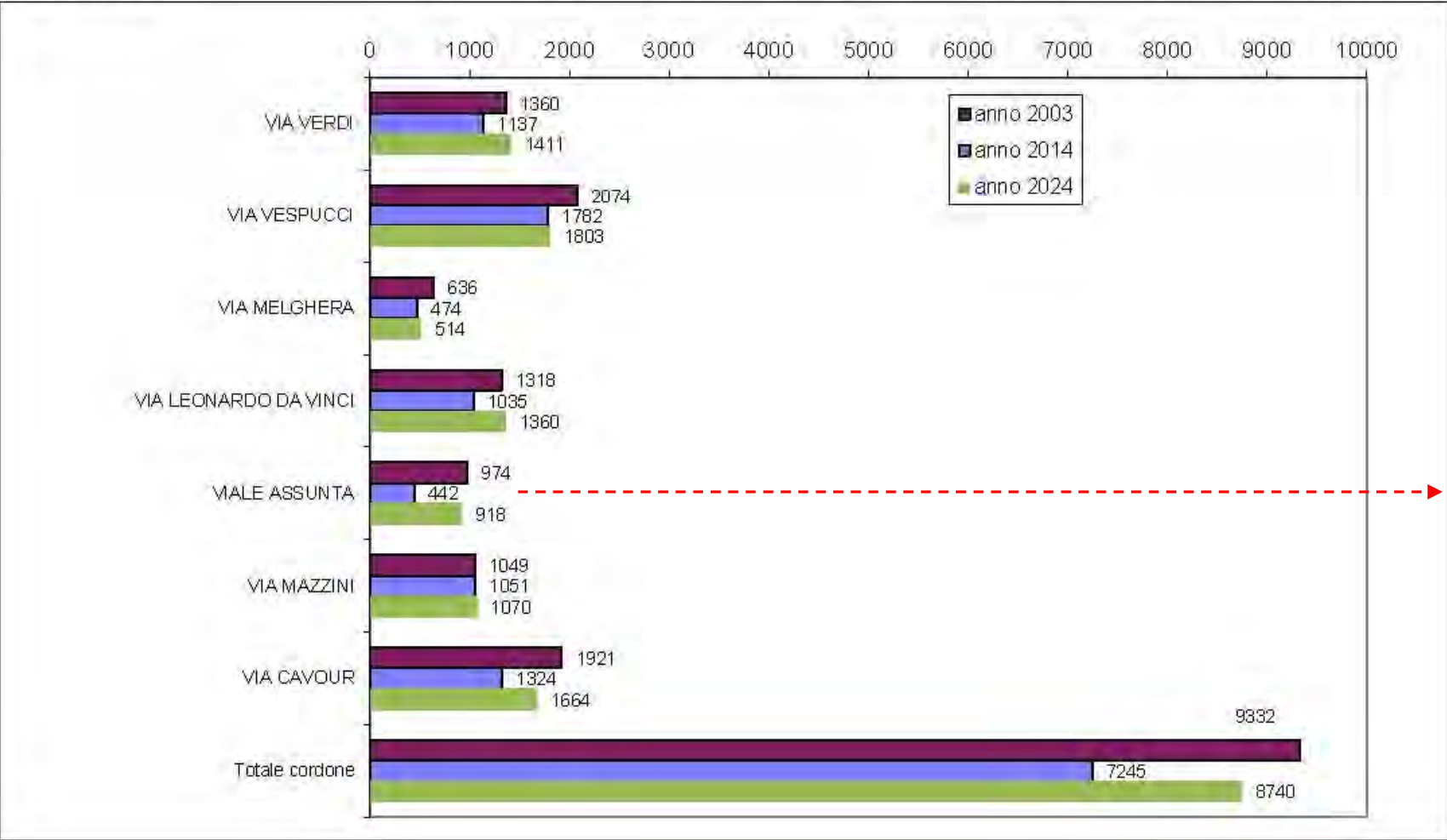


FIGURA 2.9.2
L'ANDAMENTO DEL RUOLO DELLA BICICLETTA

INCIDENZA DELLA BICI SUI TRAFFICI BIDIREZIONALI PER SINGOLA STRADA
Ora di punta del Mattino

	anno 2003			anno 2014			anno 2024		
	Totale	Bici	%	Totale	Bici	%	diff	%	Bici
VIA VERDI	1360	37	2,72%	1137	77	6,77%	40	108,11%	41
VIA VESPUCCI	2074	1	0,05%	1782	9	24,60%	8	800,00%	7
VIA MELGHERA									6
VIA LEONARDO DA VINCI	1318	25	1,90%	1035	29	14,29%	4	16,00%	18
VIALE ASSUNTA	974	39	4,00%	442	134	6,10%	95	243,59%	31
VIA MAZZINI	1049	10	0,95%	1051	3	14,51%	-7	-70,00%	0
VIA CAVOUR	1921	10	0,52%	1324	3	18,27%	-7	-70,00%	10
Totale cordone	9332	122	1,31%	7245	255	3,52%	133	109,02%	113

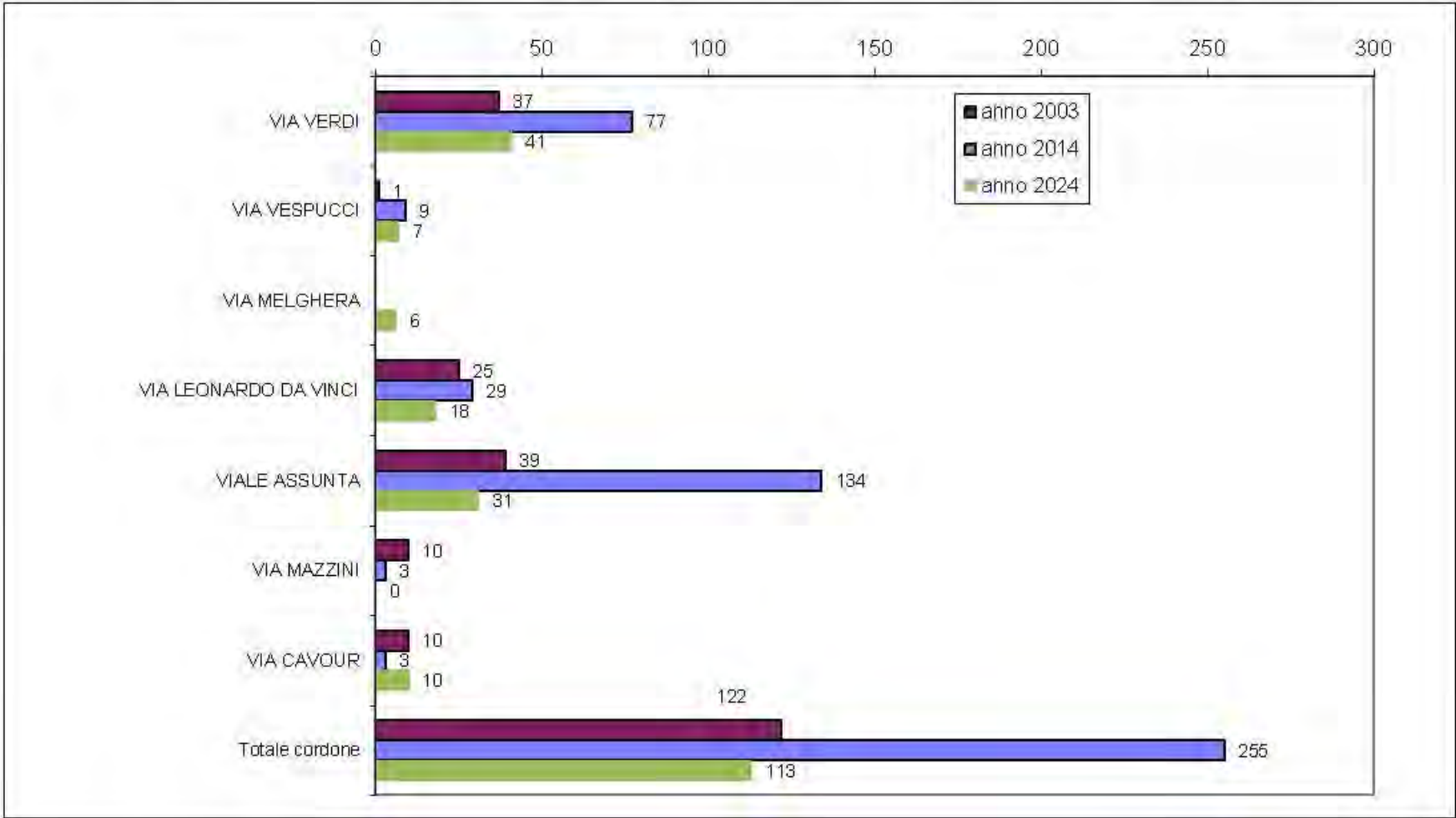


FIGURA 2.9.3
LE CARATTERISTICHE DEL TRAFFICO

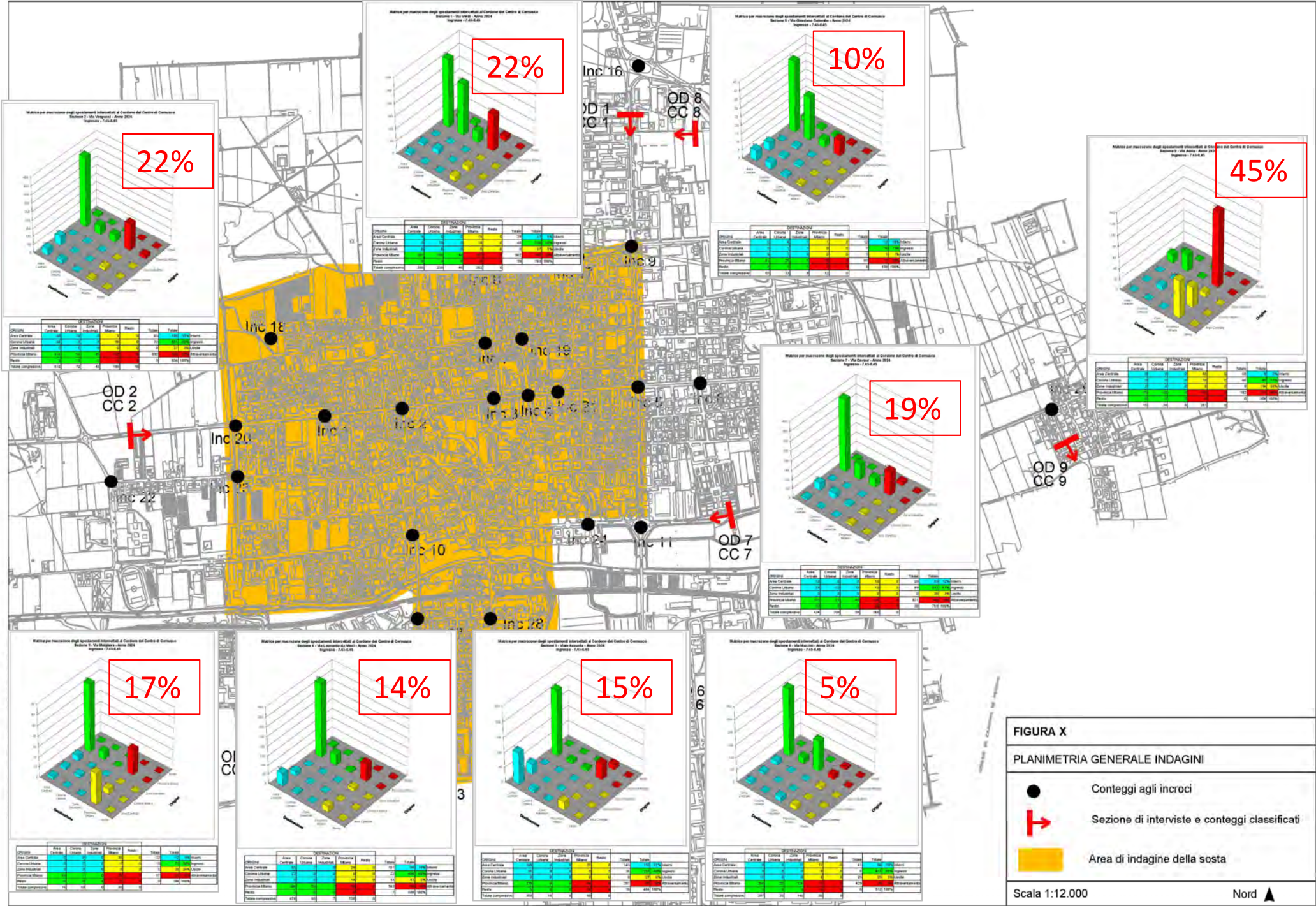


FIGURA 2.9.4 - CARATTERISTICHE DEL TRAFFICO A CONFRONTO PERIODO 2003-2014

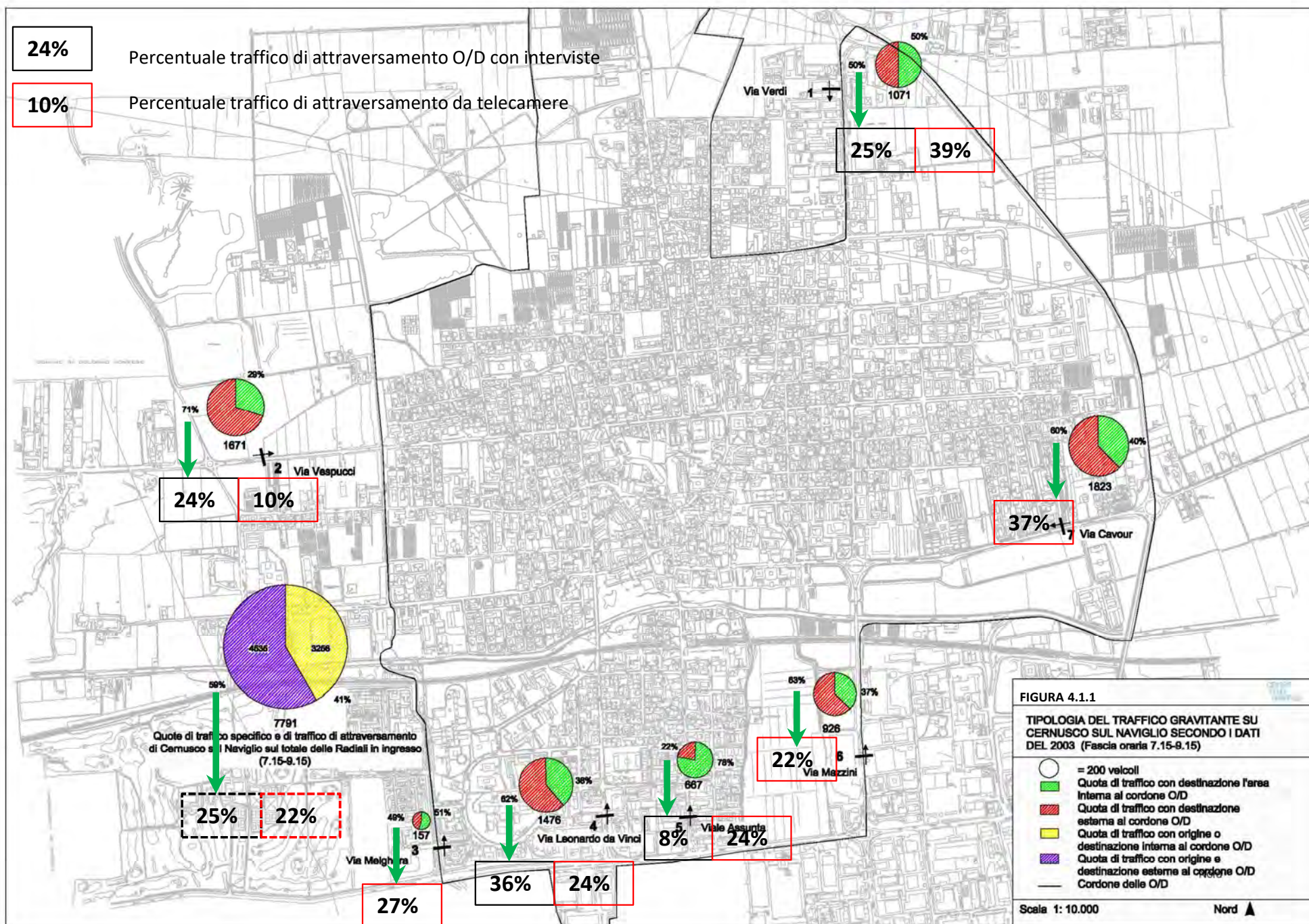


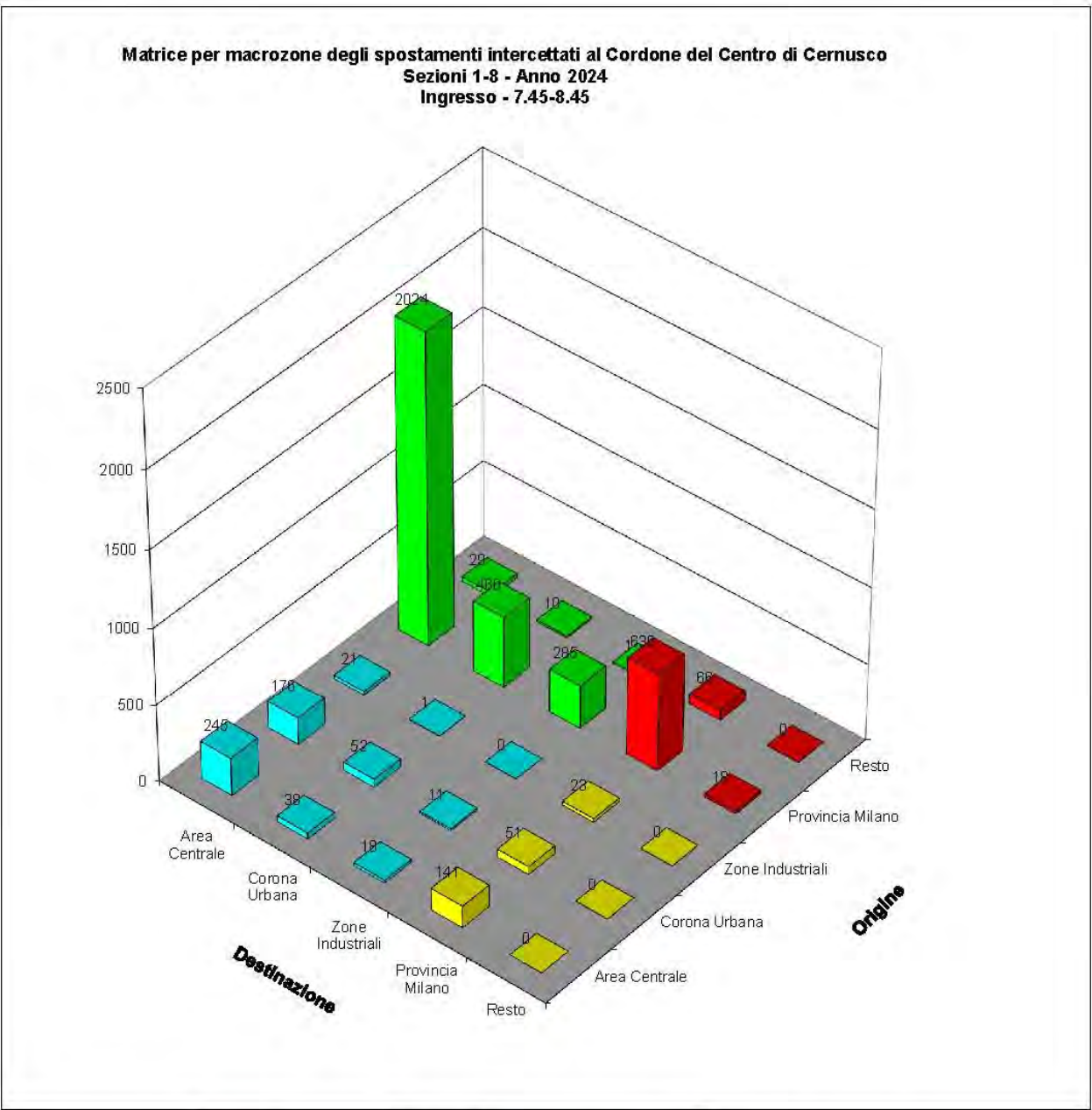
FIGURA 2.9.5
TREND DELLE CARATTERISTICHE DEL TRAFFICO

IL TRAFFICO DI ATTRAVERSAMENTO NEL

NEL 2003 ERA AL 59%

NEL 2014 ERA AL 25%

NEL 2024 E' AL 17%



DESTINAZIONI									
ORIGINI	Area Centrale	Corona Urbana	Zone Industriali	Provincia Milano	Resto	Totale	Totale		
Area Centrale	245	38	18	141	0	441	561	13%	Interni
Corona Urbana	176	52	11	51	0	290	2809	65%	Ingressi
Zone Industriali	21	1	0	23	0	45	215	5%	Uscite
Provincia Milano	2024	460	285	636	18	3423	720	17%	Attraversamento
Resto	29	10	1	86	0	106	4304	100%	
Totale complessivo	2494	561	315	916	18				

IL QUADRO SUL SISTEMA DEI PARCHEGGI: TREND DELL'OFFERTA 2014-2024

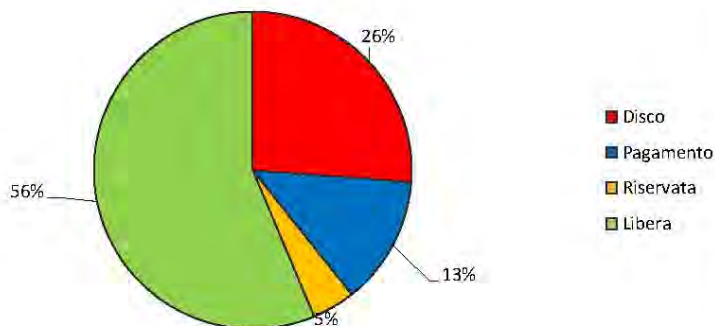
2024

2014

Offerta di parcheggio per tipo di sosta

Tipo	Totale	%
Disco	1208	26%
Pagamento	604	13%
Riservata	202	4%
Libera	2597	56%
Totale	4611	100%

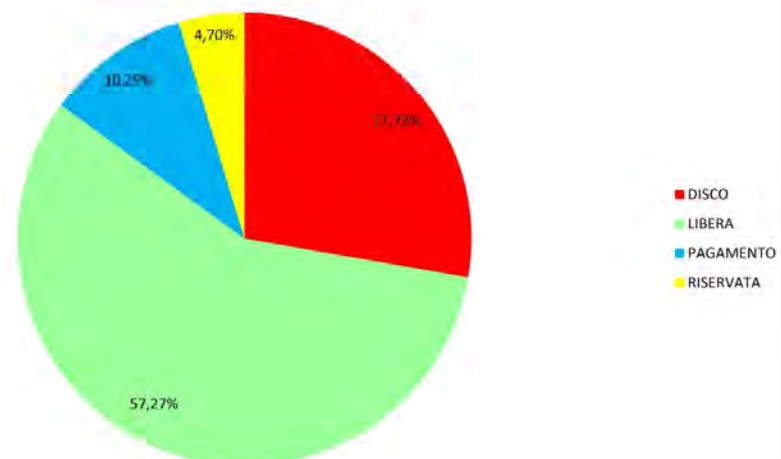
Moto	28
Riservata (PP - condominio - ecc)	26



ZONA	DISCO	%	LIBERA	%	PAGAMENTO	%	RISERVATA	%	TOTALE
1	351	25,0%	292	48,7%	120	20,0%	38	6,3%	60
2	52	20,8%	63	14,3%	249	56,3%	38	8,6%	44
3	221	23,4%	706	74,9%	0	0,0%	16	1,7%	94
4	142	33,6%	208	49,3%	37	8,8%	35	8,3%	42
5	0	0,0%	437	96,9%	0	0,0%	14	3,1%	45
6	4	1,0%	391	93,3%	0	0,0%	24	5,7%	41
7	114	19,8%	446	77,3%	0	0,0%	17	2,9%	57
11	309	70,9%	123	15,4%	73	9,1%	37	4,6%	80
Totale	1251	27,7%	2666	53,3%	479	10,3%	219	4,7%	465

RIS. P.P.	MOTO
0	0
0	10
0	26
0	0
2	13
7	9
0	0
37	23
46	62

RIPARTIZIONE PERCENTUALE DEI PARCHEGGI PER TIPO DI REGOLAMENTAZIONE



IN 10 ANNI L'OFFERTA DI PARCHEGGIO E' RIMASTA IMMUTATA SIA IN QUANTITA' SIA
PER REGOLAMENTAZIONE

2024

TABELLA 3.6.3
Risultati dei rilievi sull'occupazione dei parcheggi per giorno tipo, per fascia oraria, per zona

ZONA	OFFERTA	9.00-11.00	coeff.	16.00-18.00	coeff.
1	655	351	0,54	364	0,56
2	329	230	0,70	236	0,72
3	1024	531	0,52	645	0,63
4	338	216	0,64	238	0,70
5	442	258	0,58	308	0,70
6	321	234	0,73	283	0,88
7	556	320	0,58	368	0,66
11	744	699	0,94	545	0,73
Totale	4409	2839	0,64	2987	0,68

	Coefficiente di occupazione C<0,90
	Coefficiente di occupazione 0.90<=C<=0.99
	Coefficiente di occupazione c>=1,00
	Divieto

2014

TABELLA 3.4.2
RISULTATI DEI RILIEVI DELL'OCCUPAZIONE DEI PARCHEGGI PER GIORNO TIPO, PER ZONA, PER FASCIA

ZONA	OFFERTA	9.00-10.00	coeff.	11.00-12.00	coeff.	15.00-16.00	coeff.	17.00-18.00	coeff.
1	600	431	0,72	413	0,69	317	0,53	221	0,37
2	442	382	0,86	422	0,95	408	0,92	428	0,97
3	943	428	0,45	478	0,51	463	0,49	668	0,71
4	422	294	0,70	297	0,70	317	0,75	299	0,71
5	451	213	0,47	226	0,50	246	0,55	236	0,52
6	419	305	0,73	304	0,73	320	0,76	314	0,75
7	577	362	0,63	361	0,63	377	0,65	378	0,66
11	801	628	0,78	587	0,73	609	0,76	642	0,80
Totale	4655	3043	0,65	3088	0,66	3057	0,66	3186	0,68

IN 10 ANNI L'OCCUPAZIONE DEI PARCHEGGI E' RIMASTA INVARIATA



3. PRINCIPALI PROBLEMATICHE ESISTENTI E OBIETTIVI STRATEGICI DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) deve essere per legge un “piano processo” di breve periodo, cioè deve prevedere un programma coordinato di interventi, integrato tra i diversi sistemi della mobilità, che deve poter essere avviato da subito e attuato gradualmente (Figura 1.1.1).

Il PGTU di Cernusco sul Naviglio rispetta questi obiettivi: esso è totalmente svincolato da interventi infrastrutturali viari significativi (si prendono in considerazione unicamente i progetti già previsti dall'Amministrazione Comunale, che hanno ormai raggiunto il necessario livello di maturazione e che quindi hanno tempi di realizzazione compatibili con quelli del PGTU, o la sistemazione strutturale di taluni incroci), e può essere attuato per fasi graduali e coerenti tra loro.

In concreto ciò significa che il PGTU di Cernusco sul Naviglio fa riferimento ad uno scenario che può essere realizzato in pochi anni e a stralci, successivi e coerenti tra loro, che sono parte integrante di un “processo” che, una volta concluso, consentirà di realizzare l'assetto finale, che il PGTU individua nel possibile “Scenario Obiettivo”. Ogni stralcio rappresenta pertanto una tappa di avvicinamento allo “Scenario Obiettivo”.

Il livello di gradualità funzionale e temporale degli stralci potrà essere deciso dall'Amministrazione Comunale; le modalità di applicazione delle priorità di intervento appartenenti ad ogni singolo stralcio dovranno essere concordate a livello tecnico, affinché possa essere definito un “iter” di attuazione del PGTU, che contenga il più possibile i disagi iniziali, che individui la sequenza tecnica più corretta degli interventi e che tenga conto anche della fattibilità economica degli stessi, e che avvii in modo adeguato il monitoraggio dei fenomeni previsto dalla legge.

La redazione del PGTU consente di stabilire e di approvare le linee strategiche di intervento (Master Plan); successivamente sarà necessario procedere alla redazione dei Piani Particolareggiati (secondo livello di pianificazione) e infine dei Piani Esecutivi (terzo livello di pianificazione) (Figura 1.1.1).

Nell'ambito dei Piani Particolareggiati sarà indispensabile definire un programma operativo in grado da un lato di individuare le priorità temporali di intervento nel rispetto di fattibilità tecnica, criticità dei problemi, benefici indotti e risorse economiche disponibili, e dall'altro di sviluppare al massimo livello di dettaglio le scelte di indirizzo effettuate nel PGTU.

3.1 Principali Temi Problematiche Esistenti

La comprensione e l'interpretazione dei risultati delle indagini, nonché l'analisi di alcuni fenomeni, hanno fornito durante lo svolgimento della prima fase del Piano, alcune indicazioni chiarissime circa i temi e le problematiche emergenti (Figura 3.1.1).

Il primo dato che risulta evidente è che il traffico complessivamente è tornato a crescere dopo il decennio virtuoso 2003-2014 in cui la pressione del traffico si era ridotta in modo consistente. In questa cornice generale si riscontra anche un dato positivo: il traffico di attraversamento continua invece a decrescere.

Il secondo dato riguarda, come si è già anticipato, le caratteristiche del traffico privato.

- LA PRESSIONE DEL TRAFFICO E' AUMENTATA. SIGNIFICA CHE LA SPINTA VIRTUOSA DELLA VECCHIA PIANIFICAZIONE (RIDUZIONE TRAFFICO DAL 2003 AL 2014) E' TERMINATA
 - PROSEGUE L'ONDA LUNGA POSITIVA DELLA RIDUZIONE DEL TRAFFICO DI ATTRAVERSAMENTO. SIAMO QUASI A LIVELLI FISIologici. SIGNIFICA CHE TRASFERIREMO ALTRE QUOTE DI TRAFFICO MOLTO FATICOSAMENTE
- LA COMBINAZIONE DEI DUE PRECEDENTI ELEMENTI SIGNIFICA UNA SOLA COSA: IL TRAFFICO SPECIFICO E' NETTAMENTE PREVALENTE ED E' FORTEMENTE CRESCIUTO E NON PUO' CHE ESSERE GOVERNATO DALLA PIANIFICAZIONE. CIOE' NON E' TRASFERIBILE MA PER ESSERE GOVERNABILE DEVE ESSERE GESTITO ATTRAVERSO SCELTE CHIARE E PRECISE. DA QUI IL QUESITO CRUCIALE: QUALE MODELLO DI ACCESSIBILITA' SI VUOLE SPOSARE?
- E' EVIDENTE CHE IL RUOLO DEI TRASPORTI ALTERNATIVI E' DEFICITARIO, A COMINCIARE DALLA BICICLETTA, VISTO CHE NELLA TORTA MODALE IL SUO VALORE E' DECISAMENTE DIMINUITO. DOBBIAMO CHIEDERCI E CAPIRE IL PERCHE' VISTI I GROSSI INVESTIMENTI FATTI SULLA RETE CICLABILE
- IL SISTEMA DEI PARCHEGGI IN 10 ANNI NON HA SUBITO VARIAZIONI ED E' IN EQUILIBRIO. E' POSITIVO VISTO L'INCREMENTO DI TRAFFICO, E' NEGATIVO IN QUANTO SIGNIFICA CHE NON SI E' FATTO LEVA SULLA REGOLAMENTAZIONE PER GOVERNARE L'ACCESSIBILITA'
- I DATI CI DICONO CHE E' NECESSARIO PROMUOVERE UN NUOVO GRANDE PROGRAMMA PER LA SICUREZZA STRADALE



Lo svolgimento delle indagini O/D con interviste agli automobilisti, ha consentito di definire con esattezza la struttura degli spostamenti effettuati con mezzo privato, all'altezza del Cordone a ridosso dell'Area Centrale, e in particolare di verificare che la componente di traffico che è cresciuta in modo significativo è quella urbana.

In termini strategici significa che il PGTU dovrà porsi innanzitutto il problema di come gestire e soddisfare questa componente elevata di mobilità destinata in Area Centrale e dei residenti; essa ha la responsabilità dell'eccessiva pressione di traffico sulla Città. L'obiettivo consisterà nel cercare di ridurre il peso di questa componente nella consapevolezza da un lato che questi traffici non sono trasferibili, e dall'altro che molto faticosamente potranno essere controllati o gestiti all'origine dello spostamento sposando un modello di mobilità diverso rispetto ad oggi e più sostenibile.

Il terzo dato riguarda il ruolo dei trasporti alternativi.

Oggi il trasporto pubblico viene utilizzato solo nelle fasce di punta da chi non ha alternative (studenti e persone anziane), e la mobilità ciclabile ha avuto un arretramento nella "torta modale".

Occorre comprendere se interessa offrire un nuovo modello di mobilità in cui il trasporto pubblico ha un ruolo quasi obbligato per gli spostamenti interni, e la mobilità ciclabile viene premiata.

Il quarto dato riguarda il sistema dei parcheggi.

Negli ultimi 10 anni il sistema non ha modificato le sue caratteristiche con livelli di occupazione inalterati a parità di offerta di parcheggi: è positivo vista la crescita dei flussi di traffico, è negativo in quanto significa che la pianificazione/progettazione non ha usato questo strumento per governare l'intero sistema della mobilità.

Questa situazione si presta ad una duplice riflessione: da un lato le criticità sono limitate e quindi gestibili, dall'altro la presenza di potenziali riserve di capacità significative offre delle opportunità.

La possibilità di sposare un nuovo modello di mobilità passa attraverso una più incisiva regolamentazione della sosta che, se opportunamente articolata e calibrata sulle caratteristiche locali della domanda, elimina le sofferenze anche locali del sistema dei parcheggi, ha la capacità di "calmierare" i traffici entranti in Centro, e quindi crea le condizioni per razionalizzare e migliorare i percorsi di ingresso/uscita della Città.

La disponibilità di riserve di capacità apre invece alla possibilità di riconvertire se necessario, spazi alla ciclopeditonalità.

Il quinto dato che merita grossa attenzione riguarda l'incidentalità.

I dati non positivi dell'ultimo decennio dicono che è necessario promuovere un nuovo grande programma di interventi per la sicurezza stradale integrati da interventi di moderazione del traffico, per tornare a rivedere i risultati positivi rilevati dopo gli interventi realizzati tra il 2000 e il 2010.

3.2 Obiettivi Strategici

L'analisi dei problemi sui diversi aspetti che caratterizzano il sistema della mobilità di Cernusco sul Naviglio e i confronti con l'Amministrazione Comunale e con il Tavolo Tecnico per la Variante Generale del PGT, hanno portato a definire gli obiettivi e le strategie di questa pianificazione che si prefigge di gestire la mobilità urbana nel suo complesso e di affrontare temi specifici nel breve termine.

La scelta degli indirizzi strategici per la gestione della mobilità dei prossimi anni, è stata ricavata dall'analisi dei Piani e Progetti, dalle normative settoriali di riferimento, e



dall'interpretazione critica dei dati, che consente di individuare le problematiche e le priorità, da verificare queste ultime alla luce degli obiettivi di pianificazione dell'Amministrazione Comunale in tema di mobilità e di sviluppi del territorio con il nuovo PGT.

Gli elementi programmatici di medio lungo termine che hanno consentito di maturare gli obiettivi generali e le linee strategiche di intervento e di caratterizzare lo scenario progettuale per il breve periodo del PGTU sono partiti dall'analisi e dal confronto con gli obiettivi del PGT (Figura 3.2.1), obiettivi che poi sono stati declinati all'interno dei temi settoriali del PGTU insieme ai temi più specifici del PGTU stesso (Figura 3.2.2).

Il PGTU rappresenta uno strumento di pianificazione di breve termine che deve porsi obiettivi specifici da perseguire che siano coerenti con gli obiettivi strategici di più lungo periodo; gli interventi di breve periodo devono trovare sede per legge in un "piano processo", cioè in un programma coordinato di interventi, integrato tra i diversi sistemi della mobilità, che deve poter essere avviato da subito e attuato gradualmente. In questa cornice in parte legislativa e in parte strategica per il lungo periodo, **il futuro PGTU di Cernusco sul Naviglio, in un lasso temporale limitato, propone di implementare i seguenti principali obiettivi strategici** (Figura 3.2.2):

- i) Promuovere un modello di mobilità più sostenibile attraverso una maggiore regolamentazione e limitazione del traffico privato, la promozione di parcheggi di interscambio per la domanda di sosta di lunga durata, e l'offerta sempre più articolata di sistemi di mobilità ecologici;
- ii) Promuovere un sistema di mobilità urbana di qualità attraverso progetti di riqualifica, di moderazione del traffico per la sicurezza stradale, la promozione/realizzazione della Smart Mobility, e di un sistema ciclabile di pregio sempre maggiore che guarda non solo alla mobilità urbana ma anche a quella territoriale e turistica;
- iii) Promuovere un progetto urbano che avvicini sempre di più le zone meno centrali e di minore pregio (Villa Fiorita, Via Torino) al Centro;
- iv) Sposare un progetto innovativo per la gestione dei parcheggi da porre alla base di un nuovo modello di mobilità;
- v) Promuovere un progetto di logistica sostenibile;
- vi) Fornire un metodo per la gestione delle emergenze ambientali;
- vii) Fornire contributi specialistici a supporto del PGT.

Temi per il futuro

Quattro temi prioritari orientano il disegno della Cernusco prossima.



Cernusco città sostenibile



**Essere Cernuschesi:
un abitare di qualità**



Dare valore al territorio



**Parco dell'innovazione e
rigenerazione urbana diffusa**



FIGURA 3.2.2

LINEE DI INDIRIZZO DEL PGTU

1) CERNUSCO CITTA' SOSTENIBILE

- MOBILITA' SOSTENIBILE
- ESTENSIONE CENTRO STORICO TRAMITE ZONE A TRAFFICO REGOLAMENTATO
- INCENTIVARE L'INTERSCAMBIO MODALE SPECIALIZZANDO SEMPRE PIU' LE DUE FERMATE DELLA MM
- PROMUOVERE I SISTEMI DI MOBILITA' ECOLOGICI (SHARING, POOLING, PEDIBUS, NAVETTE ECOLOGICHE)

2) ABITARE DI QUALITA'

- PROGETTI DI RIQUALIFICA PER LA SICUREZZA STRADALE E DI MDT
- GOVERNARE I TRAFFICI DI ATTRAVERSAMENTO
- PROMUOVERE LA SMART MOBILITY E LE NUOVE TECNOLOGIE

3) DARE VALORE AL TERRITORIO

- SVILUPPO RETE CICLABILE TERRITORIALE E TURISTICA

4) PARCO DELL'INNOVAZIONE E RIGENERAZIONE URBANA DIFFUSA

- UN SISTEMA DELLA MOBILITA' PER RICUCIRE LE AREE PRODUTTIVE (VILLA FIORITA, VIA TORINO) CON IL CENTRO

5) UN PROGETTO INNOVATIVO DI GESTIONE DEI PARCHEGGI

6) UN PROGETTO PER UNA LOGISTICA SOSTENIBILE

7) UN METODO PER LA GESTIONE DELLE EMERGENZE/CRITICITA'

8) DECLINAZIONE DI TEMI SPECIFICI A SUPPORTO DEL PGT