



COMUNE DI BESANA IN BRIANZA

# INDIVIDUAZIONE ITINERARI PREFERENZIALI dei **MEZZI PESANTI** e **AZIONI / INTERVENTI** **ATTI A MIGLIORARE LA MOBILITÀ**

(Territori comuni di Besana B., Briosco, Monticello B., Renate, Veduggio.)

giugno 2023



CENTRO STUDI







# **Individuazione Itinerari Preferenziali dei Mezzi Pesanti e Azioni/Interventi atti a migliorare la Mobilità**



Il presente documento **“Individuazione Itinerari preferenziali dei mezzi pesanti e azioni/Interventi atti a migliorare la Mobilità”** è stato realizzato dal Centro Studi PIM nell’ambito del Programma di collaborazione PIM-Comune di Besana in Brianza per l’anno 2021 (IST\_15\_22).

Il gruppo di lavoro che ha curato la realizzazione del documento è composto da:



Centro Studi PIM

dott. Franco Sacchi (Direttore), ing. Mauro Barzizza (capo progetto),  
ing. Matteo Gambino, ing. Maria Evelina Saracchi [staff PIM],



Referenti per il comune di Besana in Brianza

geom. Dario Maino [Responsabile Area Gestione Territorio].



# INDICE

PREMESSA .....	6	4 INDIVIDUAZIONE ITINERARI PREFERENZIALI DEI MEZZI PESANTI E AZIONI/INTERVENTI ATTI A MIGLIORARE LA MOBILITÀ .....	66
1 INQUADRAMENTO DELL'AREA DI STUDIO .....	8		
1.1 <i>Inquadramento territoriale, insediativo e ambientale</i> .....	8		
Assetto generale .....	8		
Polarità sensibili .....	9		
1.2 <i>Inquadramento infrastrutturale</i> .....	10		
Assetto generale .....	10		
Itinerari percorribili per i veicoli eccezionali e i trasporti in condizioni di eccezionalità .....	13		
Strade percorse dal trasporto pubblico su gomma .....	18		
1.3 <i>Interventi infrastrutturali previsti a scala sovracomunale</i> .....	20		
2 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE .....	22		
PTCP della Provincia di Monza e Brianza .....	22		
PTCP della Provincia di Lecco .....	25		
PGT del Comune di Besana in Brianza .....	27		
PGT del Comune di Briosco .....	28		
PGT del Comune di Monticello Brianza .....	29		
PGT del Comune di Renate .....	30		
PGT del Comune di Veduggio con Colzano .....	31		
Piani di Classificazione Acustica comunali .....	32		
Classificazione funzionale e qualificazione della rete viaria della Regione Lombardia .....	34		
3 ANALISI DI DETTAGLIO DEL SISTEMA DELLA VIABILITÀ .....	38		
3.1 <i>Rilievi di traffico</i> .....	38		
Studio viabilistico ambito Bal_P1 e connessione viaria tra le vie Piave- Gerolo-San Camillo .....	38		
Riqualifica Intersezione SP6 – vie Garibaldi-Kennedy-Emanuele II-Puccini - Analisi del sistema viario, dei trasporti e della rete stradale .....	39		
3.2 <i>Caratteristiche dei principali assi di relazione presenti nel         territorio oggetto di analisi</i> .....	40		



# ***TAVOLE FUORI TESTO***

TAVOLA 1. Sistema della viabilità. Gerarchia della rete stradale.....	16
TAVOLA 2. Sistema della viabilità. Qualificazione della rete.....	36
TAVOLA 3. Sistema della viabilità. Rilievo fotografico.....	64
TAVOLA 4. Sistema della viabilità. Itinerari preferenziali per i mezzi pesanti-Scenario di breve periodo .....	80
TAVOLA 5. Sistema della viabilità. Itinerari preferenziali per i mezzi pesanti-Scenario di medio periodo .....	82

## PREMESSA

*Il presente studio, riferito all'ambito territoriale dei comuni di Besana in Brianza, Briosco, Monticello in Brianza, Renate e Veduggio con Colzano, a partire da una lettura della consistenza, delle caratteristiche, degli usi e delle criticità della rete stradale, oltre che delle peculiarità del contesto, ha la finalità di:*

- *individuare uno schema di rete di itinerari preferenziali percorribili dai mezzi pesanti (in particolare per le relazioni da e verso la SS36 dello Spluga), coerente con gli strumenti pianificatori dei singoli comuni interessati e delle relative Province (Monza Brianza e Lecco), che consenta migliori condizioni di circolazione generali, evitando l'utilizzo, da parte di tali mezzi, della viabilità più "delicata" dei centri storici;*
- *definire le azioni e gli interventi da attuarsi, anche per step successivi, sulla rete stradale secondaria e urbana di ciascun comune, al fine di risolvere eventuali criticità dello schema di collegamento individuato e garantire, lungo di esso, la sicurezza di tutte le componenti della mobilità.*

*Lo studio si inserisce nel processo in corso di predisposizione del Piano Generale del Traffico Urbano e del Piano Particolareggiato della Mobilità Attiva del Comune di Besana in Brianza, affiancandosi a questi strumenti pianificatori con una visione di scala sovracomunale, per affrontare in modo più articolato il tema della circolazione dei mezzi pesanti che, appunto, travalica i confini comunali.*

*L'utilizzo non orientato e non coordinato, da parte dei mezzi pesanti, delle strade urbane dei territori dei Comuni della zona induce, infatti, forti criticità per la mobilità e la sicurezza, in particolare della componente attiva (pedoni e biciclette), e i provvedimenti finora assunti autonomamente dalle singole Amministrazioni coinvolte, non hanno permesso di raggiungere gli effetti ordinatori desiderati.*

*Nella prima parte del documento vengono analizzati, per i comuni dell'area allo studio:*

- *l'inquadramento territoriale, insediativo e ambientale, evidenziando la localizzazione delle aree produttive e delle principali polarità sensibili (istituti scolastici e servizi sanitari);*
- *l'inquadramento infrastrutturale generale di stato di fatto, con descrizione delle caratteristiche della rete viaria e delle sue intersezioni (svincoli a più livelli, roatorie, passaggi a livello e manufatti di scavalco e sottopassi) ed evidenziazione, sia dell'assetto amministrativo e gerarchico, che del ruolo funzionale dei diversi itinerari (percorribilità per i veicoli eccezionali e i trasporti in condizioni di eccezionalità, percorsi del trasporto*



*pubblico su gomma, limitazioni al transito e provvedimenti di regolamentazione della circolazione), focalizzando l'attenzione in particolare sugli elementi più attinenti alla mobilità dei mezzi pesanti nelle relazioni tra i comuni e da/per la SS36 dello Spluga;*

- *i principali interventi infrastrutturali previsti a scala sovracomunale;*
- *i contenuti dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale e degli strumenti di pianificazione comunale (Piani di Governo del Territorio e Piani di Classificazione Acustica), con particolare riferimento agli aspetti maggiormente attinenti al sistema della viabilità, alle nuove previsioni infrastrutturali, oltre che alle funzioni insediative produttive esistenti e previste;*
- *i carichi di traffico derivanti dai rilievi disponibili (banca dati dei comuni e del Centro Studi PIM) relativi alla rete viaria secondaria, provinciale e comunale.*

*Un rilievo fotografico degli itinerari più significativi individuati in via preliminare al fine di evidenziare le principali criticità indotte dal traffico di transito dei mezzi pesanti, da affrontare nella fase propositiva.*

*La fase propositiva individua due Scenari sovracomunali: il primo di breve periodo e il secondo di medio periodo entrambi con l'obiettivo di:*

- *mettere a sistema, in maniera coerente ed integrata, le reti stradali urbane in relazione alle caratteristiche e al ruolo gerarchico funzionale al fine di individuare gli assi atti, più di altri, a tollerare il transito dei mezzi pesanti;*
- *definire uno schema di rete nel breve periodo e una nel medio periodo per la mobilità di relazione dei mezzi pesanti tra i territori comunali e la SS36.*

*Viene conseguentemente, tenendo in considerazione quando emerso sia dalla documentazione disponibile che dai rilievi sul campo, definita una rete preferenziale per i mezzi pesanti articolata in 5 sottolivelli:*

- *portante;*
- *portante di nuova realizzazione;*
- *secondaria;*

- *riservata ai frontisti;*
- *generalmente esclusa ai mezzi pesanti;*

*demandando ai rispettivi Piani Urbani del Traffico o in alternativa studi puntuali di settore di ciascun comune, all'attuazione sia in termini di segnaletica che di provvedimenti alla circolazione volti al rispetto e alla facile individuazione degli itinerari innanzi descritti. Resta inteso che qualunque intervento potrà essere contemplato e successivamente sviluppato solo previo accordo e assenso dell'Ente gestore della strada, conseguentemente la limitazione al transito dei mezzi pesanti è demandata all'Ente Gestore della Strada.*



## 1 INQUADRAMENTO DELL'AREA DI STUDIO

### 1.1 Inquadramento territoriale, insediativo e ambientale

#### Assetto generale

L'area di studio è estesa a 5 comuni che si collocano nella porzione centro-nord della Provincia di Monza e Brianza, protesa verso le Province di Lecco e di Como. In particolare, **Besana in Brianza** e **Renate** confinano con la Provincia di Lecco, **Briosco** con la Provincia di Como, **Veduggio con Colzano** con entrambe le Province, mentre **Monticello Brianza** afferisce alla Provincia di Lecco.

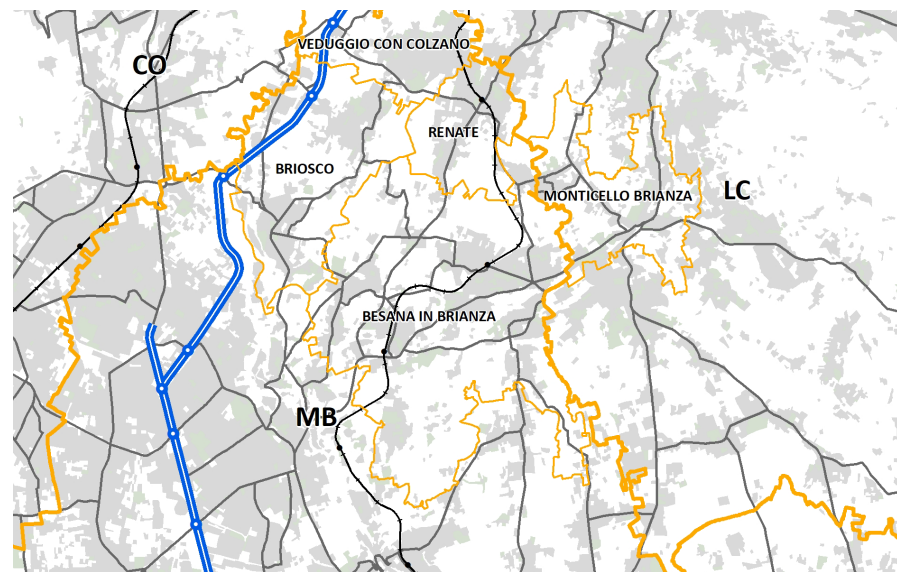
La lettura territoriale effettuata nell'integrazione del PTR – Piano Territoriale Regionale ai sensi della LR n. 31/2014 sul consumo di suolo, attribuisce questa zona al cosiddetto ATO – Ambito Territoriale Omogeneo della Brianza e Brianza Orientale, che ricomprende aree poste a cavallo tra la Brianza ed il Lecchese, contraddistinte da analoghe peculiarità geografiche, territoriali, socio-economiche, urbanistiche, paesaggistiche ed infrastrutturali. Qui l'indice di urbanizzazione è generalmente piuttosto elevato, sebbene con differenziazioni locali dovute all'andamento orografico collinare ed al sistema idrografico a carattere spesso torrentizio.

Lungo le direttrici stradali (in primis la SS36 Valassina e la SPexSS342 Bustese) il sistema insediativo assume i caratteri della conurbazione, con un tessuto caratterizzato dalla significativa presenza di insediamenti produttivi, manifatturieri e commerciali. Allontanandosi delle direttrici di più intensa urbanizzazione, il consumo di suolo resta comunque significativo, ma con tipologie insediative di tipo diffusivo, con centri di dimensioni più contenute, ai margini delle quali spiccano, comunque, insediamenti produttivi di estensione non trascurabile.

Il sistema rurale è molto frammentato, con connotazione prevalentemente periurbana, assumendo un ruolo importante per la regolazione dei sistemi urbani e per la connessione del sistema ambientale. Questo è costituito dai Parchi regionali della Valle del Lambro (lungo il corso del fiume, identificato

anche come corridoio primario ad elevata antropizzazione della RER – Rete Ecologica Regionale), di Montecchia e della Valle del Curone e delle Groane e della Brughiera Briantea, dai PLIS – Parchi Locali di Interesse Sovracomunale Agricolo della Valletta, dei Colli Briantei e della Brianza Centrale, oltre ad alcuni Siti della Rete Natura 2000.

Le previsioni di trasformazione di suolo libero sono diffuse in tutto il territorio, andando ad accentuare i caratteri di frammentazione territoriale e di occlusione frequente dei varchi di connessione ambientale.

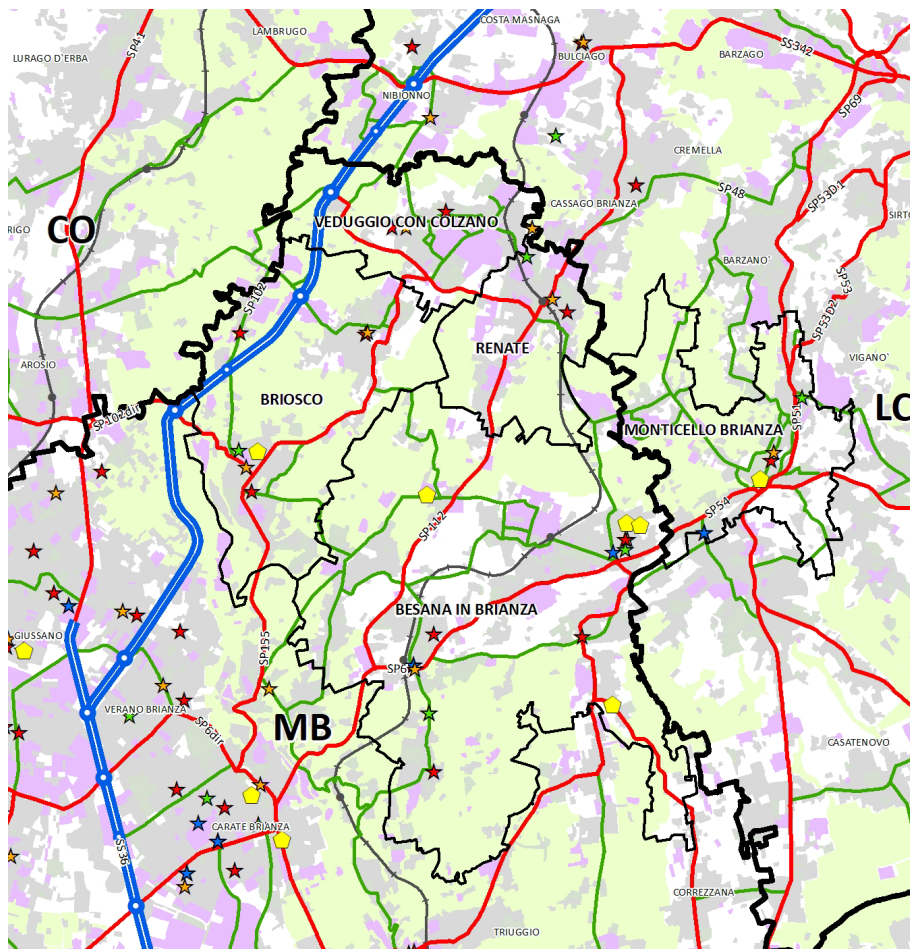


Comuni dell'area di studio

I comuni considerati sono ricompresi nella zona critica di qualità dell'aria di cui alla DGR n. IX/2605 del 30.11.2011 denominata Zona A – pianura ad elevata urbanizzazione, contraddistinta, come detto, da alta densità abitativa, di attività industriali e di traffico, più elevata densità di emissioni di



PM10 primario, NOX e COV e situazione meteorologica avversa per la dispersione degli inquinanti (velocità del vento limitata, frequenti casi di inversione termica, lunghi periodi di stabilità atmosferica caratterizzata da alta pressione).



Localizzazione delle aree produttive e delle polarità sensibili

### Polarità sensibili

Per una caratterizzazione del contesto di riferimento utile ai fini del presente studio occorre analizzare, da un lato, la localizzazione delle aree produttive, generatrici dei traffici di mezzi pesanti, e, dall'altro, la più puntuale localizzazione, all'interno delle aree abitate, degli insediamenti che presentano il maggior grado di sensibilità. Questi ultimi sono rappresentati in particolare dagli **istituti scolastici** di vario ordine e grado (pubbliche o paritarie) e dai **servizi sanitari** (ospedali, centri per anziani – RSA, strutture di ricovero e cura), localizzati generalmente nei nuclei abitati centrali.

Comune	Polarità sensibili *	Localizzazione
Besana in Brianza	7 scuole dell'infanzia	v. Le Rimembranze, v. Beato Angelico, v. Della Valle, v. Don Mandioni, v. Leopardi, v. Manzoni, v. San Siro
	3 scuole primarie	v. Beato Angelico, v. Leopardi, v. Matteotti
	2 scuole secondarie di I° grado	v. Leopardi, v. L. Da Vinci
	2 scuole secondarie di II° grado (diversi indirizzi di studio)	v. Foscolo, v. Garibaldi
	3 strutture sanitarie	v. Visconti, v. Cavour, v. Buozzi
Briosco	3 scuole dell'infanzia	v. Meyer, v. Trivulzio, v. XI Febbraio
	2 scuole primarie	v. Puccini, v. Trivulzio
	1 scuola secondaria di I° grado	v. Marco Polo
	1 struttura sanitaria	v. Marco Polo
Monticello Brianza	2 scuole dell'infanzia	v. Sirtori, v. Rimembranze
	1 scuola primaria	v. Sirtori
	1 scuola secondaria di I° grado	v. Diaz
	1 scuola secondaria di II° grado (diversi indirizzi di studio)	v. dei Mille
	1 struttura sanitaria	v. Sirtori
Renate	1 scuola dell'infanzia	v. Tripoli
	1 scuola primaria	v. Montessori
	1 scuola secondaria di I° grado	v. XXV Aprile
Veduggio con Colzano	1 scuola dell'infanzia	v. Segantini
	1 scuola primaria	v. Libertà

\* Fonte: Geoportale Regione Lombardia, aggiornamento 2016

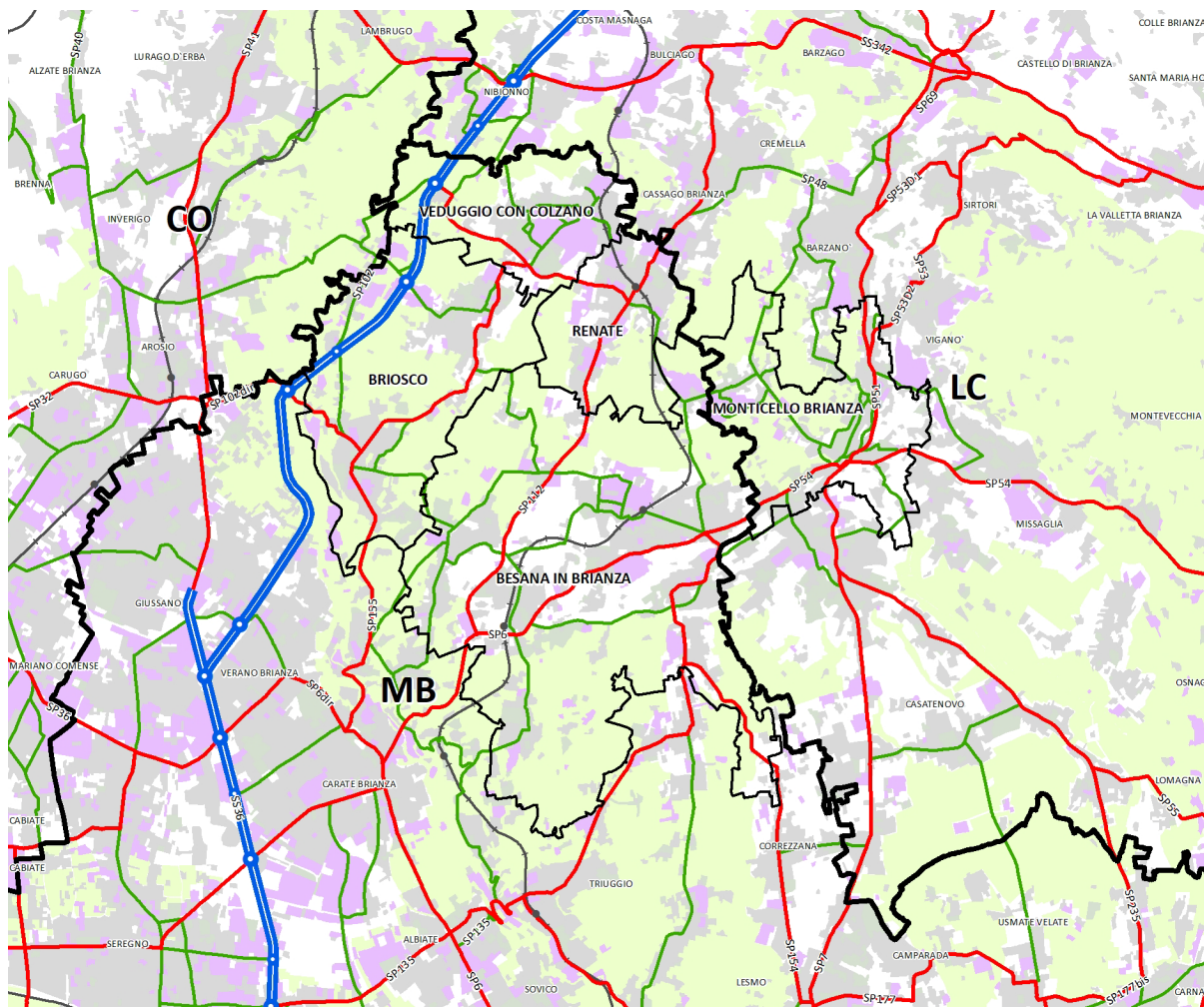


## 1.2 Inquadramento infrastrutturale

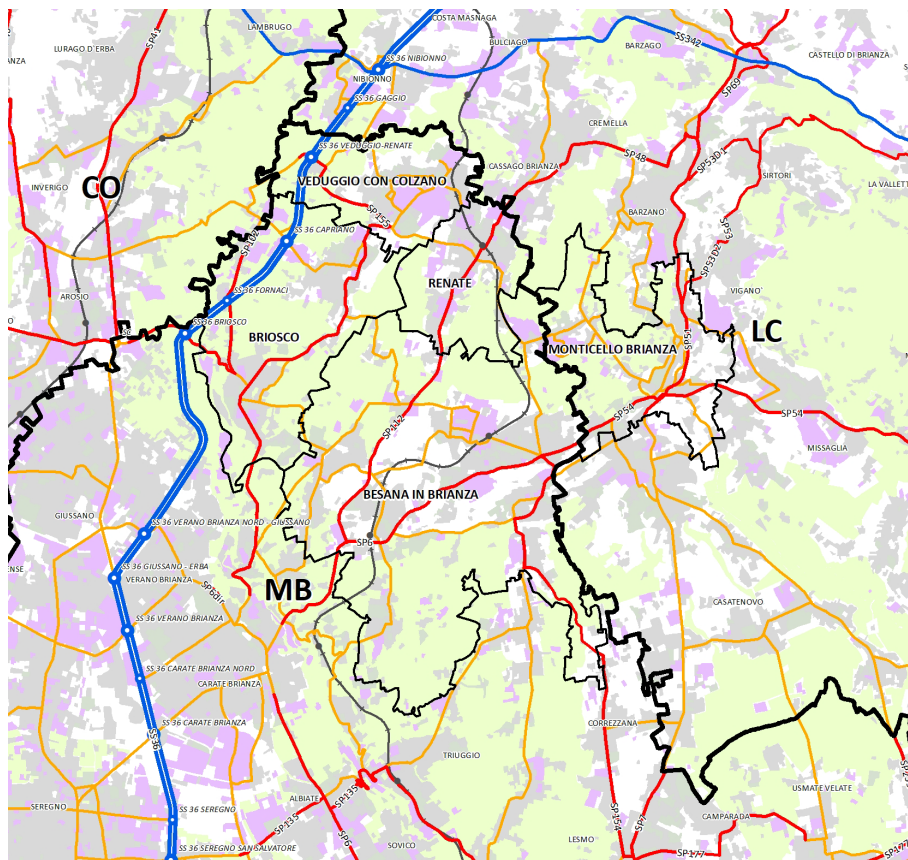
### Assetto generale

L'asse stradale sul quale si struttura il sistema viario dell'area allo studio è la **SS36 dello Spluga**, denominata anche **Superstrada Valassina**, con andamento sud-nord, che collega Milano con Lecco, interessando direttamente il territorio di Briosco e Veduggio con Colzano. Gli svincoli che si susseguono lungo la superstrada da Carate Brianza verso nord sono i seguenti.

Nome svincolo SS36	Comune di localizzazione	Principali territori raccordati
Carate Brianza	Carate B.	Carate, <b>Besana/Renate/Monticello</b>
Carate Brianza Nord	Carate B.	Carate, <b>Besana/Renate/Monticello</b> solo da sud e verso nord
Verano Brianza	Verano B.	Verano B., Carate B., <b>Besana/Renate/Monticello</b>
Giussano - Erba	Verano B.	Giussano
Verano Brianza Nord - Giussano	Verano B.	Verano B., Carate B., <b>Briosco/Veduggio, Besana/Renate/Monticello</b>
Briosco	Giussano	<b>Briosco/Veduggio/Renate</b>
Fornaci	Briosco	<b>Briosco/Veduggio/Renate</b> solo da nord e verso sud
Capriano	Briosco	<b>Briosco/Veduggio/Renate</b>
Veduggio - Renate	Veduggio	<b>Veduggio/Renate</b>
Gaggio	Nibionno	Nibionno
Nibionno	Nibionno	Nibionno



Inquadramento infrastrutturale



Classificazione amministrativa della rete stradale

A nord del bivio di Giuszano della SS36 si dirama l'itinerario della **Valassina storica**, exSP9 in Provincia di Monza e Brianza e SP41 in Provincia di Como. Quest'ultima, così come la SS36 stessa a nord della Provincia di Monza e Brianza incrociano un altro asse viario portante, con andamento est-ovest, rappresentato dalla **SS342 Briantea**, che collega Varese, Como e Bergamo, attraversando anche la Provincia di Lecco.

Ad est della superstrada si sviluppano, sempre con andamento prevalentemente nord-sud, gli itinerari della SP6 Monza-Carate (SP54 Monticello-Paderno d'Adda in territorio di Lecco), della SP112 Rivabella-Renate (SP48 di Cassago in Provincia di Lecco), della SP155 Carate-Veduggio, della SP154 Lesmo-Besana e della SP51 della Santa (interamente in Provincia di Lecco), come di seguito sintetizzato.

**SP6 Monza-Carate (MB) – SP54 Monticello-Paderno d'Adda (LC)**

Comuni attraversati	Toponomastica principale	Raccordi con viabilità di rango superiore
Carate Brianza (N.B.: l'attraversamento del centro abitato è di competenza comunale)	v.le Mosè Bianchi-v. San Michele del Carso-v. Toti-v. Trento e Trieste	Svincolo SS36 Carate Brianza (attraverso v.Briantea)
Besana Brianza	v. Kennedy-v. Monte Grappa	<i>Passaggio a livello</i>
Monticello Brianza	v. Monte Grappa-v. Besozzi	—

**SP112 Rivabella-Renate (MB) – SP48 di Cassago (LC)**

Comuni attraversati	Toponomastica principale	Raccordi con viabilità di rango superiore
Besana Brianza	v. Rivabella	—
Renate	v. Concordia-v. Vittorio Emanuele	<i>Incrocio ferrovia</i>
Cassago Brianza	v. Alighieri-v. Allende	—
Cremella	v. Cadorna	—
Barzanò	V Cadorna-v. dei Mille-v. Verdi	SS342 Briantea (attraverso SP51/SP69)

**SP155 Carate-Veduggio (MB)**

Comuni attraversati	Toponomastica principale	Raccordi con viabilità di rango superiore
Carate Brianza (N.B.: l'attraversamento del centro abitato è di competenza comunale)	v. Milite Ignoto-v. Cavour-v.le Monte Nero	Svincoli SS36 Carate Nord (attraverso v. Donizzetti), Verano (attraverso v. Garibaldi/SP6dir-v. Comasina) e Verano Nord-Giuszano (attraverso v. Garibaldi/SP6dir-v. Sauro)

**SP155 Carate-Veduggio (MB)**

Comuni attraversati	Toponomastica principale	Raccordi con viabilità di rango superiore
Briosco	v. Medici-v. Donizzetti-v. Pascoli-v. Parri-v. Garibaldi/v. Monte Bianco/v. delle Grigne (a senso unico)	Svincoli SS36 Briosco (attraverso v. Puccini-v. Rossini), Fornaci (attraverso v. Puccini-v. Verdi) e Capriano (attraverso v. Carducci-v. Leopardi)
Veduggio con Colzano	v. Montegrappa-v.le della Repubblica	Svincolo SS36 Veduggio-Renate

**SP154 Lesmo-Besana (MB)**

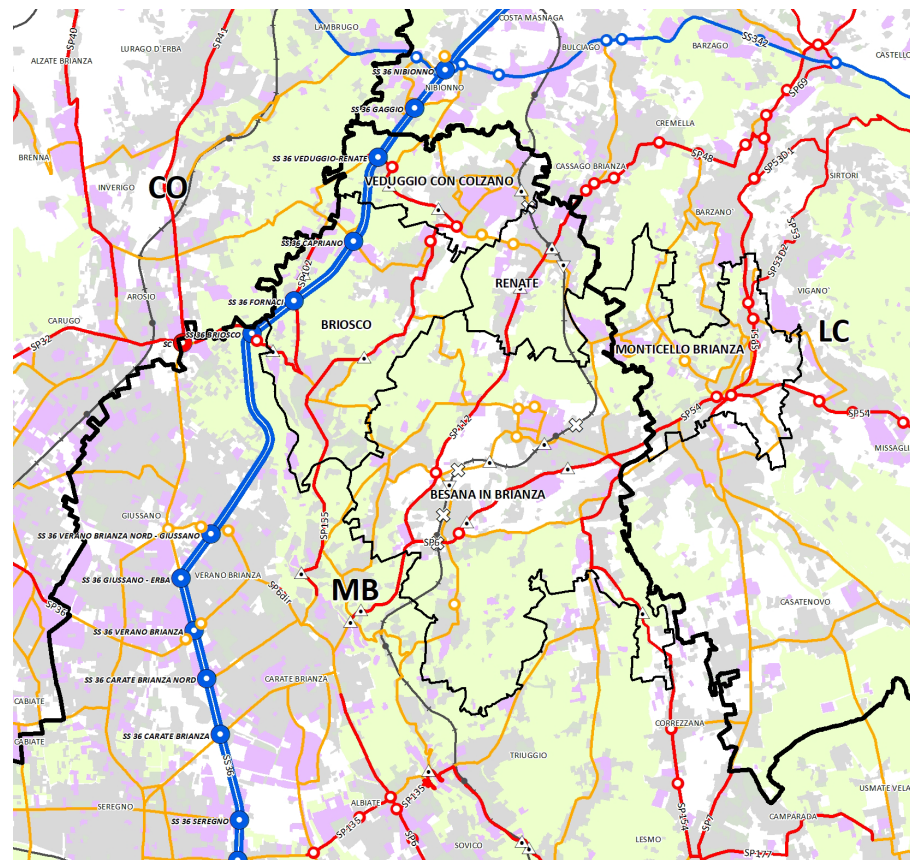
Comuni attraversati	Toponomastica principale	Raccordi con viabilità di rango superiore
Besana Brianza	v. Puccini-v. Buonarroti-v. Cimabue-v. Cavour-v. Cascina Villarosa	—
Correzzana	v. Principale	—
Lesmo	v. A. Messa-v. IV Novembre	—

**SP51 della Santa (LC)**

Comuni attraversati	Toponomastica principale	Raccordi con viabilità di rango superiore
Monticello Brianza	v. Provinciale	—
Barzanò	v. I Maggio-v. IV Novembre	—
Barzago	v. Provinciale della Santa	SS342 Briantea (attraverso SP69)

Completano la maglia viaria numerosi altri assi stradali comunali che collegano le diverse frazioni fra loro, con i comuni contermini e con la viabilità provinciale.

I territori di Besana, Renate e Veduggio sono, inoltre, attraversati dalla linea ferroviaria RFI Monza-Molteno-Lecco a semplice binario non elettrificata (con le stazioni di Besana, Villa Raverio e Renate) che, in più punti, interseca la viabilità comunale, in alcuni casi ancora con passaggi a livello, come di seguito indicato.



Intersezioni, manufatti e passaggi a livello lungo la rete stradale

**RFI Monza-Molteno-Lecco**

Comuni attraversati	Viabilità incrociata	Tipologia
Besana Brianza	SP6/v. Kennedy	Passaggio a livello
	v. Sirtori	Passaggio a livello
	v. Matteotti	Sottopasso
	v. Guidino	Passaggio a livello



RFI Monza-Molteno-Lecco		
Comuni attraversati	Viabilità incrociata	Tipologia
Renate	v. Fogazzaro	Sovrappasso
	v. Zappa	Sovrappasso
	v. Ferrario	Passaggio a livello
	v. Garibaldi	Sottopasso
Veduggio con Colzano	SP112/v. Alighieri	Sovrappasso
	v. Rimembranze	Passaggio a livello
	v. Magenta	Sovrappasso

Lungo la rete stradale sono presenti intersezioni a rotatoria e manufatti di scavalco (tra le diverse strade o per superare la ferrovia ed il reticolo idrografico), la cui localizzazione è stata desunta, per quanto riguarda le strade provinciali, dalle mappe interattive predisposte dal Gestione e manutenzione strade della Provincia di Monza e Brianza<sup>1</sup> e dalla Direzione organizzativa IV – Viabilità della Provincia di Lecco<sup>2</sup>.

La tavola 1 (fuori testo) riporta e riassume le informazioni della gerarchia della rete stradale descritta.

### ***Itinerari percorribili per i veicoli eccezionali e i trasporti in condizioni di eccezionalità***

Oltre alla classificazione amministrativa, la rete stradale può essere qualificata in base al ruolo funzionale assunto, tra gli altri quello attinente alla sua percorribilità da parte dei veicoli eccezionali, dei trasporti in condizioni di eccezionalità, dei mezzi d'opera, delle macchine agricole eccezionali e delle macchine operatrici eccezionali. Questi sono definiti dall'art. 10 del CdS – Codice della Strada e dall'art. 13 del suo Regolamento di attuazione, che stabiliscono, inoltre, la necessità di possesso di specifica autorizzazione per la loro circolazione su strada.

<sup>1</sup> [https://sit.provincia.mb.it/WebApp/WAB\\_GestSPMB Pubbl/](https://sit.provincia.mb.it/WebApp/WAB_GestSPMB Pubbl/)

<sup>2</sup> [http://www.dbt.provincia.lecco.it/map/index2.php?mapset=viabilita\\_provinciale](http://www.dbt.provincia.lecco.it/map/index2.php?mapset=viabilita_provinciale)

### **Tipologia di veicolo e trasporto eccezionale da “Linee Guida” regionali (DGR n. 1341 del 04.03.2019)**

- A. 33 ton. – Mezzi d'opera e veicoli ad uso speciale di massa complessiva fino a 33 ton.
- B. 40 ton. – Mezzi d'opera e veicoli ad uso speciale di massa complessiva fino a 40 ton.
- C. 56 ton. – Mezzi d'opera, macchine operatrici eccezionali, complessi veicolari per il trasporto di macchine operatrici e veicoli ad uso speciale, di massa complessiva fino a 56 ton.
- D. 72 ton. – Macchine operatrici eccezionali, complessi veicolari per il trasporto di macchine operatrici e veicoli ad uso speciale, di massa complessiva fino a 72ton.
- E. 108 ton. – Macchine operatrici eccezionali, veicoli ad uso speciale, di massa complessiva fino a 108 ton, con limite di carico per asse di 13 ton.
- F. Pali – veicoli per il trasporto dei pali per linee elettriche, telefoniche e di pubblica illuminazione.
- G. Carri - veicoli per il trasporto di carri ferroviari di massa complessiva fino a 108 ton, con limite di carico per asse di 13 ton.
- H. Coils - veicoli per il trasporto di coils, laminati grezzi e blocchi di pietra naturale, di massa complessiva fino a 108 ton, con limite di carico per asse di 13 ton.
- I. Pre 25 x 75 – complessi veicolari per il trasporto di elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia con lunghezza fino a 25 m e massa complessiva fino a 75 ton.
- J. Pre 25 x 108 – complessi veicolari per il trasporto di elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia con lunghezza fino a 25m e massa complessiva fino a 108ton.
- K. Pre35 x 108 – complessi veicolari per il trasporto di elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia con lunghezza fino a 35m e massa complessiva fino a 108ton.
- L. Macchine agricole eccezionali.

L'art. 42 della LR n. 6 del 04.04.2012 (con successive modifiche e integrazioni<sup>3</sup>), disciplina la materia dei trasporti eccezionali, delegando a Province/Città metropolitana l'esercizio delle funzioni amministrative di competenza regionale per il rilascio delle relative autorizzazioni alla circolazione e stabilendo la pubblicazione, da parte degli enti proprietari, delle cartografie o degli elenchi delle strade di competenza percorribili dai

<sup>3</sup> LR n. 15/2017, LR n. 9/2019, LR n. 21/2019, LR n. 11/2020 e LR n. 24/2021

veicoli eccezionali e dai trasporti in condizioni di eccezionalità, compresa l'indicazione della massa e della sagoma limite o di altri vincoli puntuali. Per la semplificazione delle procedure, la riduzione dei tempi di rilascio delle autorizzazioni e la redazione di una cartografia uniforme, la Regione ha predisposto specifiche Linee guida di indirizzo e coordinamento, di cui alla DGR n. 6931/2017, poi aggiornata con la DGR n. 7859/2018 e con la DGR n. 1341 del 04.03.2019.

La cartografia evidenzia, con una legenda univoca, gli itinerari stradali provinciali interessati dai più frequenti transiti eccezionali di tipo periodico, differenziati per le diverse tipologie di veicolo e trasporto in termini di massa e sagoma, indicano anche le eventuali limitazioni puntuali presenti.

Dal 15.03.2022 il riferimento unico per la pubblicazione delle cartografie per i trasporti/veicoli in condizioni di eccezionalità (inizialmente effettuata sui siti istituzionali degli Enti proprietari delle infrastrutture) è l'archivio stradale regionale disponibile sul portale "TE on-line"<sup>4</sup>, che raccoglie le cartografie di Città Metropolitana di Milano, Province e Comuni. In particolare, Province/Città metropolitana acquisiscono le cartografie (o elenchi strade) degli Enti proprietari delle opere d'arte varie che interferiscono con la rete stradale regionale inclusi nel territorio di competenza, per poter redigere una cartografia d'insieme che consenta di definire progressivamente la rete stradale percorribile differenziata per tipologia.

Il portale "TE on-line" è consultabile, previa registrazione, per la compilazione e l'inoltro delle richieste di transito per veicoli/trasporti eccezionali e per il successivo procedimento di rilascio delle relative autorizzazioni, tenendo conto che le cartografie pubblicate nell'archivio stradale sostituiscono il nulla osta o il parere per la circolazione richiesto.

Le Province e i Comuni interessati dal presente studio hanno predisposto le rispettive cartografie/elenchi inerenti alla transitabilità lungo la rete viaria di propria competenza come di seguito indicato.

<sup>4</sup> <https://www.teonline.servizirl.it/WAMswf40/Default.aspx>

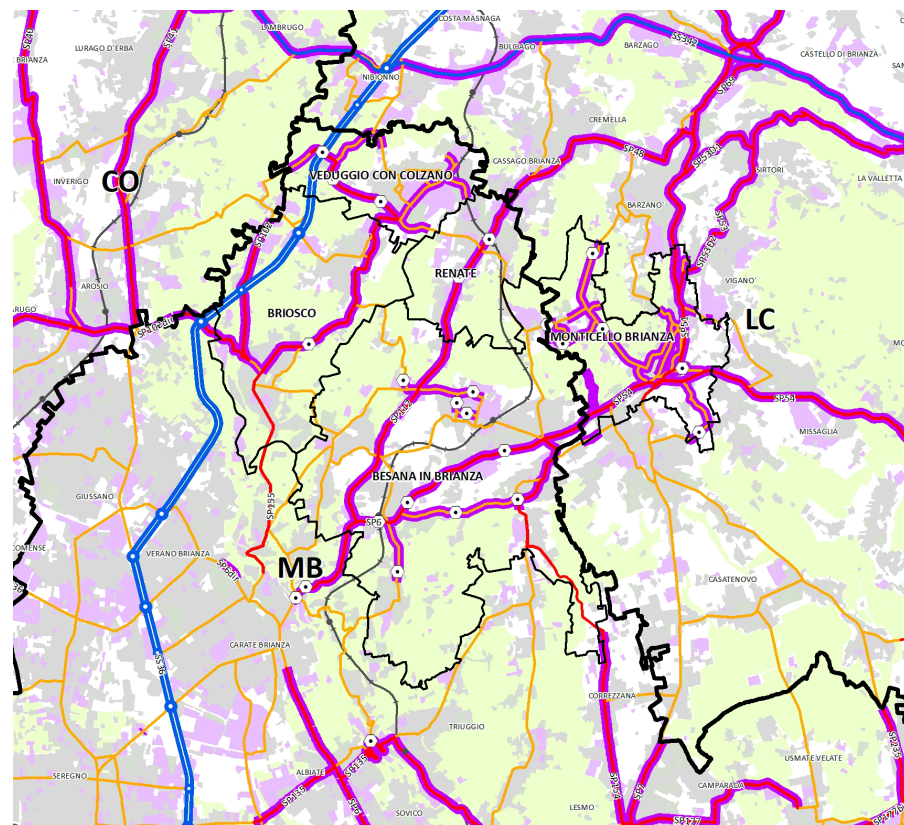
**Provincia****Documentazione di riferimento**

Monza e Brianza

Determinazione Dirigenziale n 1115 del 21.06.2021  
<https://www.provincia.mb.it/Temi/Viabilita-e-strade/autorizzazione-trasporti-eccezionali/cartografia-degli-itinerari-percorribili-per-i-veicoli-eccezionali-e-i-trasporti-in-condizioni-di-eccezialita/>

Lecco

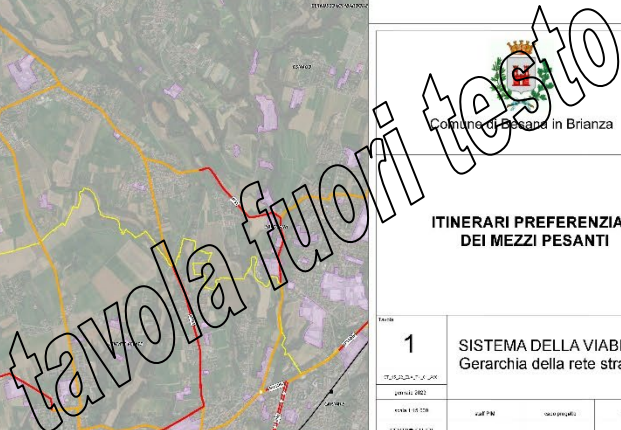
Rimando al portale "TE on-line"  
<https://www.provincia.lecco.it/servizio/trasporti-eccezionali/>



*Itinerari percorribili da veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità e limitazioni puntuali*



Comune	Documentazione di riferimento
Besana in Brianza (MB)	Elenco strade <a href="https://comune.besanainbrianza.mb.it/it/page/54144">https://comune.besanainbrianza.mb.it/it/page/54144</a>
Briosco (MB)	Cartografia strade <a href="https://www.comune.briosco.mb.it/zf/index.php/servizi-aggiuntivi/index/index/idtesto/20291">https://www.comune.briosco.mb.it/zf/index.php/servizi-aggiuntivi/index/index/idtesto/20291</a>
Monticello Brianza (LC)	Cartografia strade <a href="https://www.comune.monticellobrianza.lc.it/it/page/43080">https://www.comune.monticellobrianza.lc.it/it/page/43080</a>
Renate (MB)	Comunicazione assenza strade di competenza transitabili <a href="https://www.comune.renate.mb.it/it/page/viabilita-e-trasporti">https://www.comune.renate.mb.it/it/page/viabilita-e-trasporti</a>
Veduggio con Colzano (MB)	Elenco strade <a href="https://www.comune.veduggioconcolzano.mb.it/it/page/circolazione-di-trasporti-e-veicoli-in-condizioni-d">https://www.comune.veduggioconcolzano.mb.it/it/page/circolazione-di-trasporti-e-veicoli-in-condizioni-d</a>





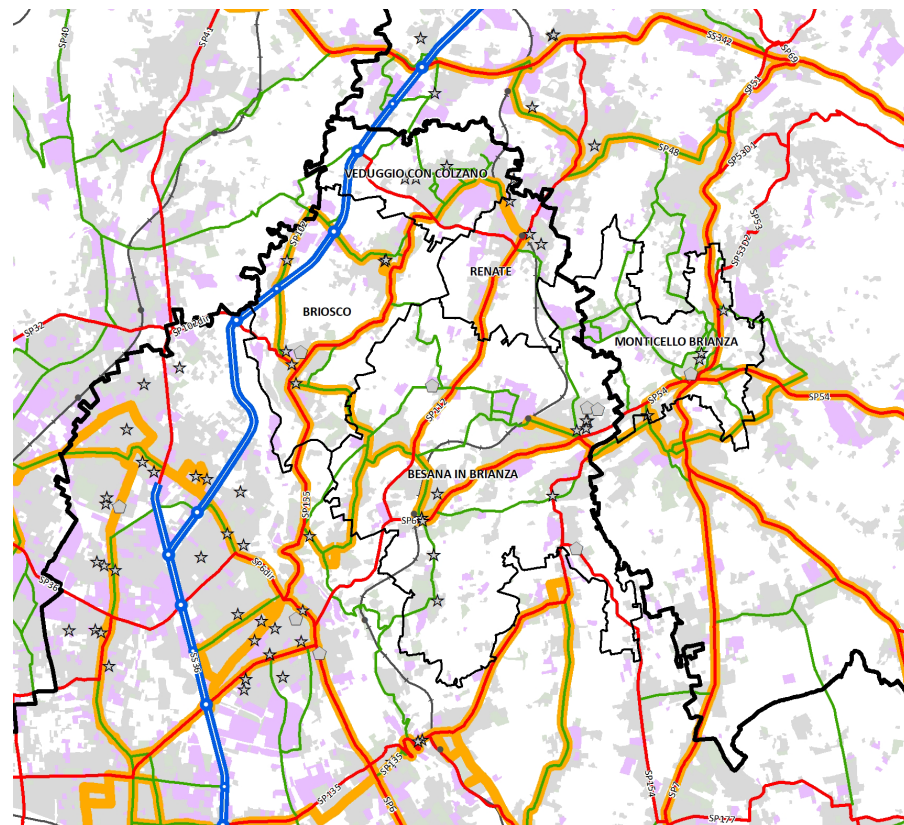
### Strade percorse dal trasporto pubblico su gomma

L'area di studio è interessata da servizi di autolinee di competenza dell'Agenzia del TPL – Trasporto Pubblico Locale del Bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia e, per quanto riguarda il territorio di Monticello, dell'Agenzia del Bacino di Como, Lecco e Varese.

Si tratta di linee extraurbane gestite da Autoguidovie per l'area di Monza e Brianza, dal Consorzio Lecco Trasporti SCARL per il bacino di Lecco e dal Consorzio STECAV Scarl per il bacino di Como, oltre ad una linea urbana gestita da Cattaneo Autoservizi e da un servizio comunale a chiamata (entrambe a Besana in Brianza), come di seguito elencato.

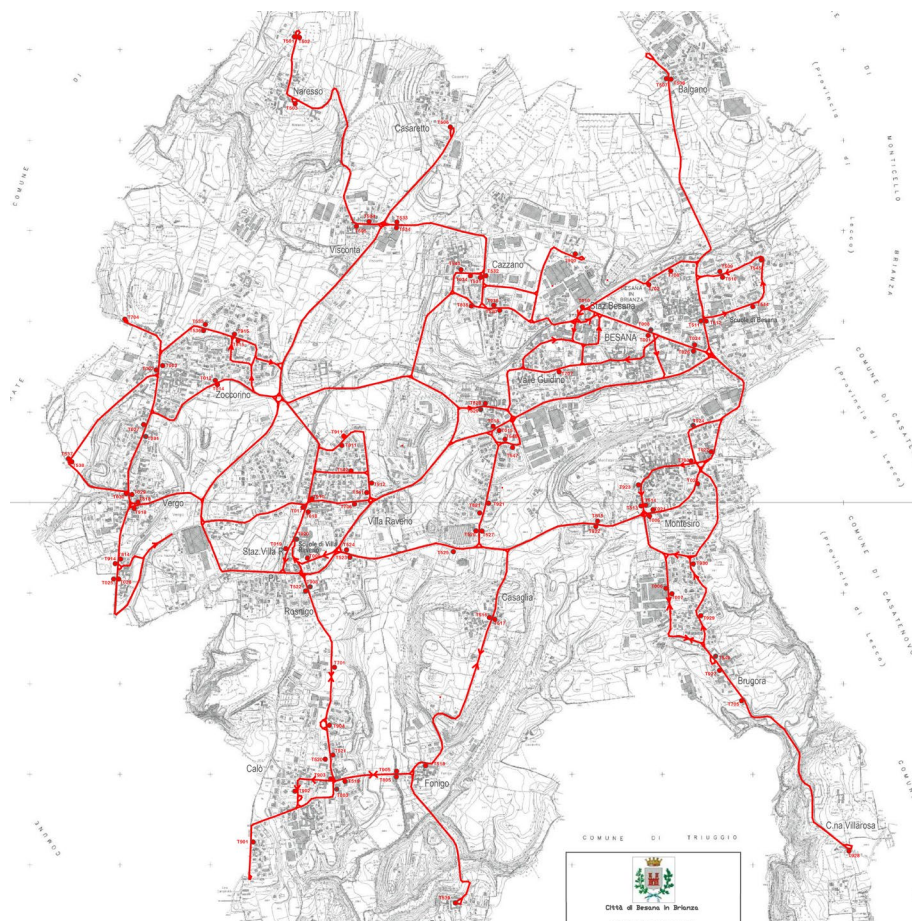
Linea TPL	Comuni serviti	Gestore*
Z232 Desio-Seregno-Carate-Besana FS	Besana in Brianza, Monticello Brianza	Autoguidovie
Z242 Desio-Seregno-Carate-Briosco-Veduggio-Renate	Besana in Brianza, Briosco, Veduggio con Colzano, Renate	Autoguidovie
Linea C Rossa	Besana in Brianza	Cattaneo Autoservizi
Bus a Chiamata	Besana in Brianza	
D48 Airuno-Besana Brianza	Monticello Brianza, Besana in Brianza	SCARL
D60 Lecco-Seregno	Monticello Brianza, Besana in Brianza	SCARL
D61 Costa Masnaga-Villa Raverio	Monticello Brianza, Besana in Brianza	SCARL
D80 Oggiono-Monza	Monticello Brianza	SCARL
D83C Monticello-Carnate	Monticello Brianza	SCARL
C47 Como-Merate	Monticello Brianza	STECAV

\* Fonte: Autoguidovie (<https://monzabrianza.autoguidovie.it/it/orario-monza-brianza-invernale>), SCARL (<https://www.leccotrasporti.it/servizio/orari-linee-punti-vendita/>) e STECAV (<http://www.stecav.it/it/mappa-interattiva-della-rete>)



Itinerari percorsi dal trasporto pubblico su gomma

Le due Agenzie di Bacino del TPL hanno approvato i rispettivi PdB – Programmi di Bacino del TPL (il 10.01.2019 per l'area brianza ed il 23.10.2018 per il lecchese ed il comasco), prevedendo una complessiva riorganizzazione del sistema delle autolinee, tale da massimizzare l'integrazione del trasporto pubblico nel suo complesso e l'efficacia nel rispondere alle esigenze dell'utenza (sistematica ed occasionale), oltre ad ottimizzare i costi di produzione.



Percorsi della linea urbana e del servizio comunale a chiamata di Besana in Brianza (2019-20)

Il quadro di assetto futuro troverà effettiva realizzazione solo in seguito all'espletamento delle gare per l'individuazione delle nuove società esercenti a cui affidare i servizi stessi. Esso, oltre ad una riorganizzazione gerarchica delle linee e delle frequenze, comporterà alcune modifiche ed integrazioni degli itinerari, come di seguito sintetizzato.

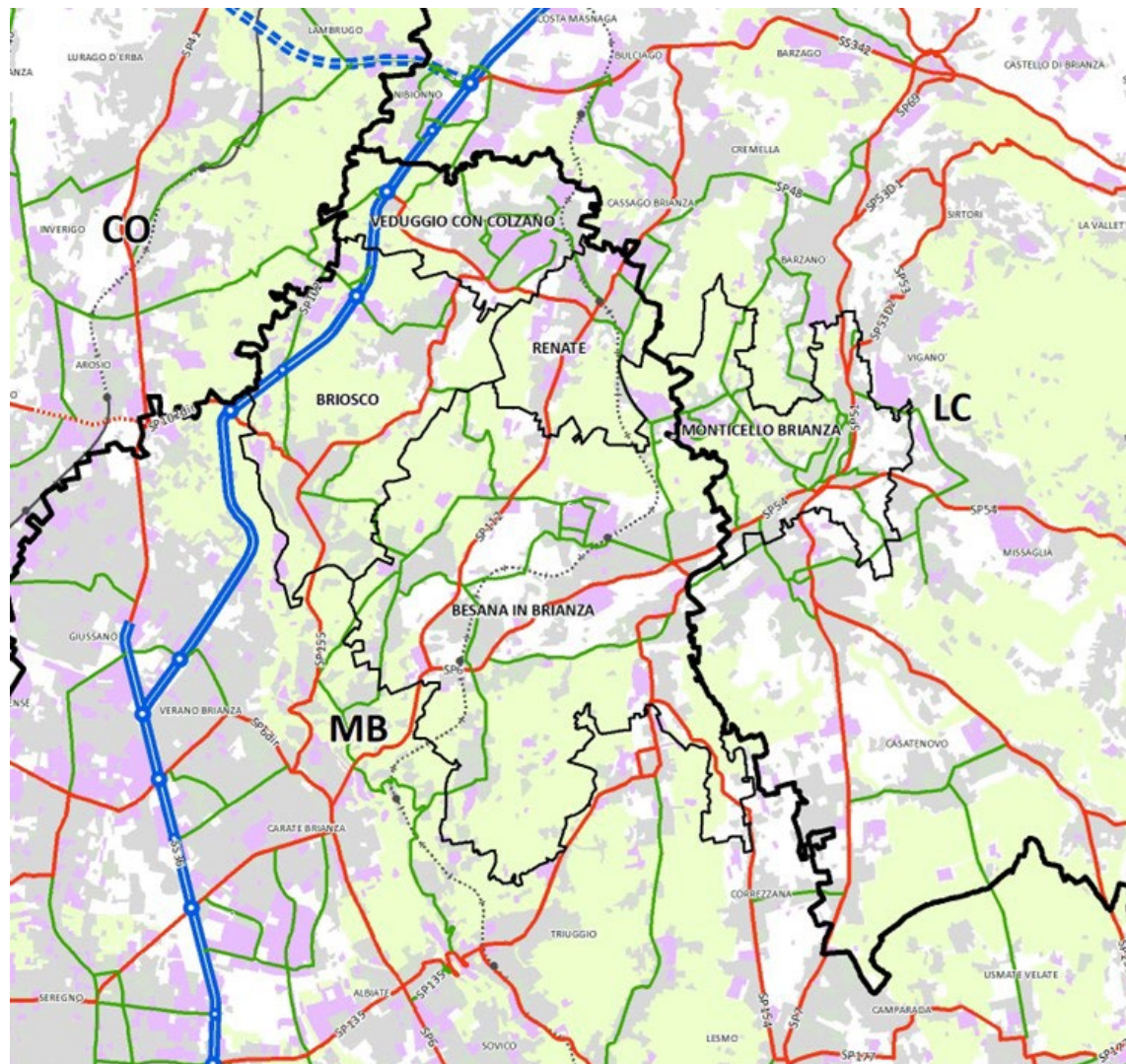
Linea TPL	Modifiche introdotte dal PdB	Comuni serviti	PdB di riferimento
Z232 Desio-Seregno-Carate-Besana FS	Confermata, con introduzione del transito nella fraz. Montesito	Besana in Brianza, Monticello Brianza	MI-MB-LO-PV
Z242 Desio-Seregno-Carate-Briosco-Veduggio-Renate	Confermata, con inserimento del transito dalla zona industriale di Carate Brianza	Besana in Brianza, Briosco, Veduggio con Colzano, Renate	MI-MB-LO-PV
Z272	Nuova linea, che assorbe i servizi scolastici oggi effettuati dalle linee Z232 e Z242	Besana in Brianza	MI-MB-LO-PV
Linea C Rossa	Da rivalutare	Besana in Brianza	MI-MB-LO-PV
Bus a Chiamata	Da rivalutare	Besana in Brianza	MI-MB-LO-PV
Nuovi servizi di trasporto a domanda	Valutazioni da effettuare in fase esecutiva per l'area a domanda debole di Besana in Brianza, Briosco, Correzzana, Renate, Triuggio e Veduggio con Colzano	Besana in Brianza, Briosco, Correzzana, Renate, Triuggio e Veduggio con Colzano	MI-MB-LO-PV
D48 Airuno-Besana Brianza		Monticello Brianza, Besana in Brianza	CO-LC-VA
D60 Oggiono FS-Seregno	Eliminazione del tratto Lecco-Oggiono FS (mantenute le sole corse scolastiche verso Valmadrea FS)	Monticello Brianza, Besana in Brianza	CO-LC-VA
D61 Costa Masnaga-Villa Raverio	Confermata	Monticello Brianza, Besana in Brianza	CO-LC-VA
D80 Oggiono-Arcore	Eliminazione del tratto Arcore-Monza (mantenute le sole corse scolastiche Villasanta e Monza)	Monticello Brianza	CO-LC-VA
D83C Monticello-Carnate	Confermata	Monticello Brianza	CO-LC-VA
C47 Como-Merate	Confermata	Monticello Brianza	

### 1.3 Interventi infrastrutturali previsti a scala sovracomunale

Il principale intervento infrastrutturale in progetto nell'area a nord dell'area metropolitana milanese, che interesserà e modificherà la struttura infrastrutturale poco a sud dell'area allo studio, è rappresentato dal Sistema Viabilistico Pedemontano, costituito da un tracciato autostradale che si sviluppa con andamento prevalentemente est-ovest, finalizzato al rafforzamento dell'offerta in direzione trasversale, e da una serie di "opere connesse" costituite da nuovi tratti viari di adduzione agli svincoli autostradali e da varianti stradali esterne agli abitati. Nel suo complesso produrrà notevoli benefici per la mobilità di tutto il settore a nord di Milano, migliorando le connessioni trasversali a più lunga percorrenza e sgravando del traffico improprio di attraversamento la viabilità di rango inferiore, grazie ad una più corretta gerarchizzazione della maglia viaria e ad una fluidificazione delle condizioni di circolazione lungo tali direttrici.

L'intervento è suddiviso in lotti funzionali: per le tratte "B2" (coincidente con la SPexSS35 Milano-Meda tra Lentate s/S. e Cesano Maderno) e "C" (tra la SPexSS35 e la A51), a fronte di un nuovo stanziamento, è stato siglato il contratto per la progettazione esecutiva e realizzazione delle opere, mentre per la "D" (tra la A51 e la A4) è in corso un progetto di fattibilità tecnico-economica per valutare possibili varianti di tracciato ad est di Vimercate e di possibile collegamento con la TEEM.

Anche a nord dell'area allo studio è previsto un nuovo tracciato trasversale portante, ossia l'autostrada regionale



Inquadramento infrastrutturale



Varese-Como-Lecco, nello specifico il tratto Como (A9)-Lecco (SS36), oggetto di uno studio di fattibilità del Comitato promotore risalente al 2007, aggiornato nel 2010 per il tratto Orsenigo-Nibionno e nel 2018 per il tratto Como-Orsenigo.

Altro intervento riguarda la riqualificazione, per lotti funzionali, della SP32 Novedratese, per la quale sono da citare le opere di risoluzione del nodo in Comune di Arosio, come previsto dal progetto di fattibilità tecnico-economica predisposto a fronte di un Protocollo d'intesa del 19.10.2021.

Per quanto attiene agli interventi sulla rete del trasporto pubblico su ferro, l'unico intervento infrastrutturale di scala sovralocale previsto nell'area allo studio riguarda la riqualificazione della linea ferroviaria Monza-Molteno-Lecco, con l'elettificazione della tratta, l'eliminazione dei passaggi a livello e la riqualificazione delle stazioni, consentendo un deciso miglioramento della qualità dell'offerta del servizio Suburbano S7 Lecco-Molteno-Monza-MI P.ta Garibaldi. A fronte di sviluppi progettuali nel tempo predisposti su sollecitazione delle amministrazioni comunali dei territori attraversati (con il coinvolgimento anche delle Province e dalle Camere di Commercio), il recentemente approvato Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ha previsto lo stanziamento di risorse anche per tale opera, per la quale RFI dovrà prevedere all'aggiornamento del progetto.

Attualmente RFI ha attivato tavoli di confronto con i Comuni finalizzati alla soppressione dei passaggi a livello ricadenti nel territorio regionale, mediante l'individuazione di opere sostitutive quali interventi localizzati e modesti tratti di viabilità di ricucitura o opere sostitutive di attraversamento della sede ferroviaria (tipicamente sottopassi o cavalca ferrovia) la cui progettazione e realizzazione comporta lo stanziamento di specifiche risorse finanziarie a livello regionale e nazionale. Per quanto riguarda il territorio del "besanino", tale interazione è confluita nella realizzazione del documento "Masterplan Ferro-Gomma" (ottobre 2021), dove si ipotizzano scenari di lungo termine nei quali è contemplata una serie di interventi di riqualificazione dei nodi di interferenza ferro-gomma e vengono fornite linee

guida, ovvero indirizzi progettuali per orientare le successive fasi della progettazione.

## 2 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

Le tabelle di seguito riportate sintetizzano gli estremi degli strumenti di pianificazione territoriale vigenti a scala comunale e per i due territori provinciali dell'area di studio.

Comune	Provincia	Approvazione del PGT vigente
Besana in Brianza	MB	DCC n. 25 del 28.04.2022 Variante ai PS e PR DCC n. 47 del 14.09.2012 Variante al DP DGC n. 208 del 27.10.2022 Avvio procedimento Variante generale
Briosco	MB	DCC n. 1 del 11.01.2019
Monticello Brianza	LC	DCC n. 44 del 17.10.2018 Variante al DP DCC n. 11 del 15.03.2014 Variante ai PS e PR
Renate	MB	DCC n. 20 del 29.07.2013
Veduggio con Colzano	MB	DCC n. 27 e 3 del 30.08.2013

Provincia	Approvazione del PTCP vigente
Monza e Brianza	DCP n.16 del 10.07.2013 (e successive varianti e modifiche) DGP n. n. 4 del 15.02.2022 Variante di adeguamento alla LR n. 31/2014 sul consumo di suolo DCP n. 40 del 09.06.2014
Lecco	DCC n. 35 del 20.06.2022 Variante di adeguamento alla LR n. 31/2014 sul consumo di suolo

Poiché di specifico interesse per il presente studio, tra le indicazioni dei PGT e PTCP sono da rimarcare in particolare quelle relative al sistema della mobilità e alle aree produttive, generatrici dei traffici di mezzi pesanti.

### **PTCP della Provincia di Monza e Brianza**

Tra i suoi obiettivi generali, il PTCP vigente cita il rafforzamento della dotazione di infrastrutture viarie per rispondere alla crescente domanda di mobilità, declinato, tra gli altri, nei seguenti obiettivi specifici:

- favorire le relazioni trasversali in direzione est-ovest, sia quelle

interne al territorio della Provincia che quelle di più lungo raggio.

- definire una precisa struttura gerarchica della rete stradale.
- favorire il trasferimento della domanda di spostamento verso modalità di trasporto più sostenibili.
- allontanare i flussi di attraversamento dalla viabilità locale in conseguenza di una migliore gerarchizzazione degli itinerari;
- migliorare le condizioni di sicurezza delle strade e diminuire i livelli di inquinamento prodotto dal traffico, grazie ad una maggiore fluidità di percorrenza complessiva della rete.
- valorizzare le direttrici di competenza Provinciale, in particolare attraverso interventi sui nodi e tratti critici per migliorarne ulteriormente le condizioni di sicurezza mediante la realizzazione di nuovi tratti stradali esterni alle aree edificate per fluidificare la circolazione lungo la viabilità ordinaria e migliorare la vivibilità delle aree abitate;
- individuare direttrici per le quali sia necessario attuare un più attento governo della domanda;
- favorire la migliore integrazione possibile tra gli interventi previsti e il territorio nel quale andranno ad inserirsi.

Il PTCP affronta anche il tema degli insediamenti produttivi, fornendo indirizzi per soddisfare la compatibilità di tali insediamenti (favorendone il processo di razionalizzazione) e, nel contempo, per promuovere la competitività del sistema produttivo, in ragione del fatto che rapporti conflittuali con i contesti urbani e cattive condizioni di accessibilità generano evidenti diseconomie esterne per le imprese.

Tra i parametri da considerare, vi è la compatibilità logistica, che presuppone la possibilità, per quelle attività produttive che generano flussi significativi di traffico pesante e/o flussi di traffico leggero ad ampio raggio,

di accedere alla rete stradale di grande comunicazione e alle piattaforme logistiche intermodali senza attraversare centri abitati e zone residenziali. La compatibilità infrastrutturale presuppone l'adeguatezza del sistema viario interessato a sostenere il traffico indotto dal nuovo insediamento, mantenendo congrui standard prestazionali e di sicurezza della circolazione, e/o l'individuazione delle necessarie opere di adeguamento o potenziamento infrastrutturale cui subordinare l'attivazione degli insediamenti stessi. Considera, inoltre, le condizioni di accessibilità al trasporto pubblico per gli addetti e al sistema ferroviario per le merci. La compatibilità logistica e infrastrutturale attinente, quindi, al rapporto tra insediamenti e reti, trovando applicazione nell'individuazione della viabilità ad elevata compatibilità di traffico operativo.

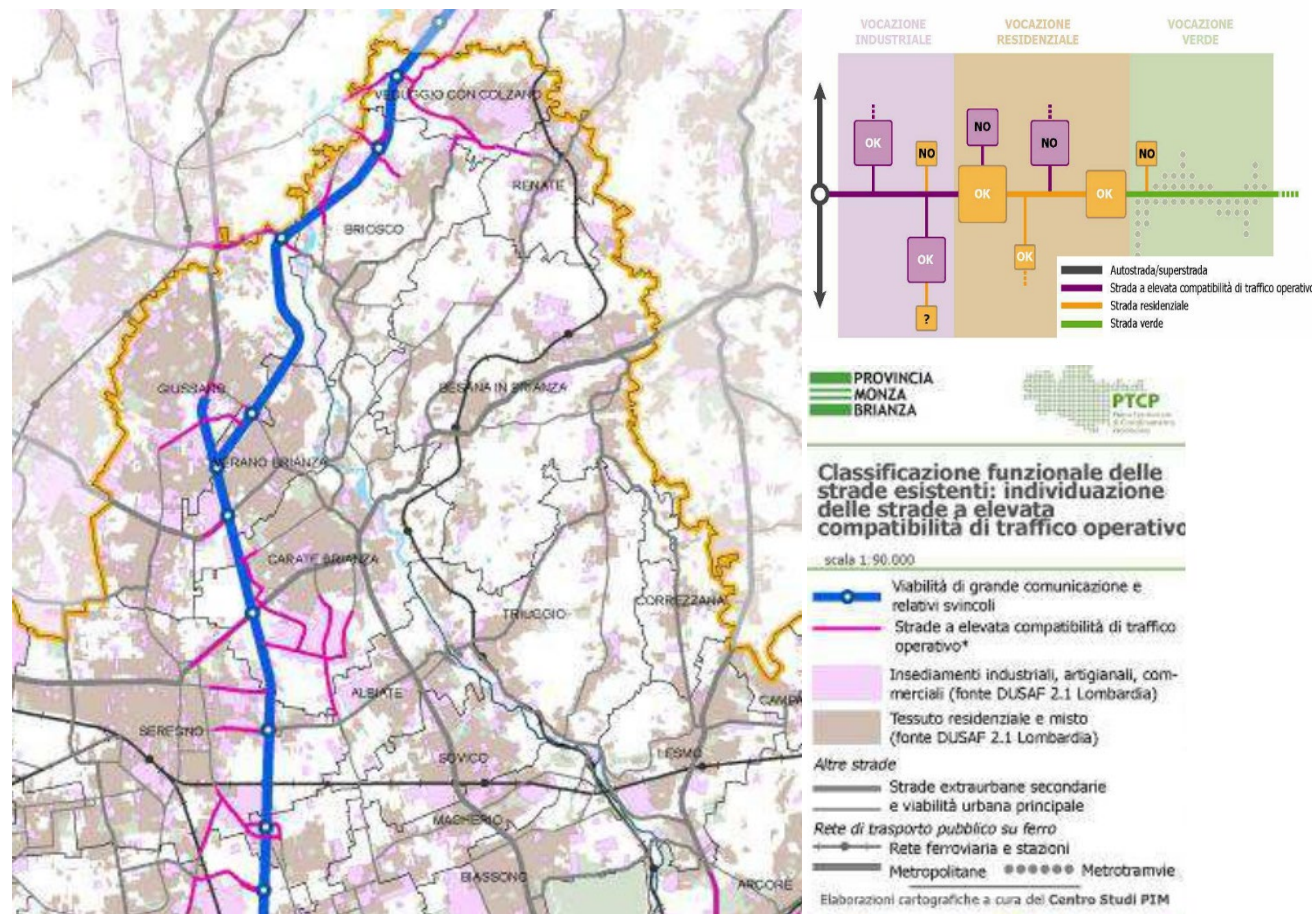
Il PTCP vigente effettua una classificazione della rete stradale di rilevanza territoriale (ossia per le connessioni alla scala sovra-locale ed intercomunale) strutturata in livelli gerarchico-funzionali, definiti in base alle relazioni con il sistema insediativo e con le strade di grande comunicazione.

Nello scenario programmatico e nello scenario di piano del PTCP vigente tali livelli gerarchici risultano via via più articolati, tenendo maggiormente conto della tipologia ed estensione degli spostamenti da garantire (di attraversamento, di distribuzione, di lunga o media distanza), dei volumi di traffico attesi e delle caratteristiche del contesto territoriale attraversato, nel rispetto della riconoscibilità di un complessivo disegno di "maglia".

In particolare, sono stati seguiti i seguenti principi:

- coerenza con l'assetto gerarchico attribuito alla rete di stato di fatto;

- collegamento di ciascun territorio comunale con uno svincolo della rete portante autostradale o con una direttrice di I livello, in modo diretto o indirettamente attraverso un itinerario di II livello;
- "messa a sistema" degli interventi di quadro programmatico;
- individuazione di itinerari di viabilità di I o di II livello con



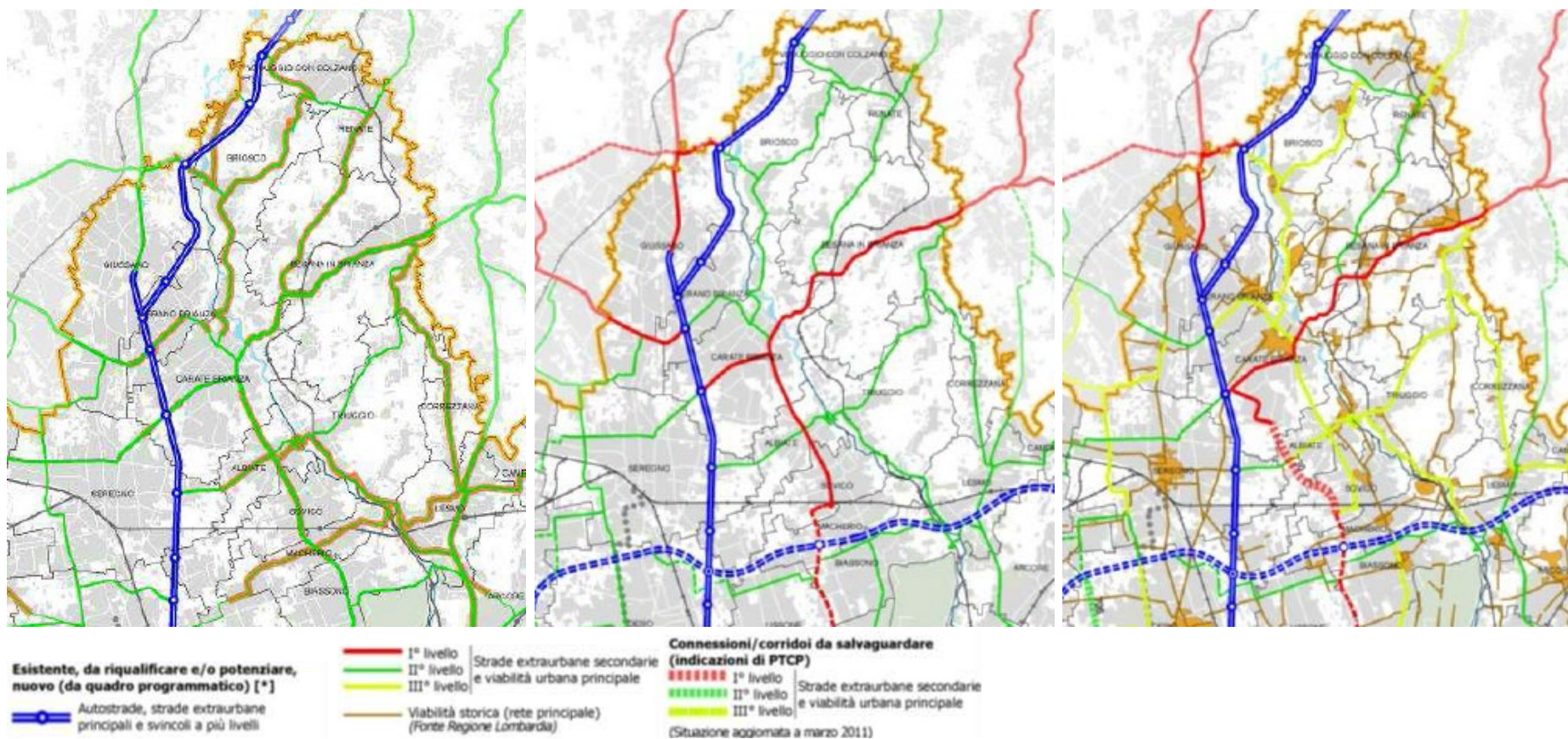
Schema delle strade a elevata compatibilità di traffico operativo nello scenario esistente (Immagine 8.8 della Relazione di Piano del PTCP vigente della Provincia di Monza e Brianza)

andamento pressoché complanare agli assi di grande comunicazione, per garantire adeguate relazioni anche per gli spostamenti intercomunali di più breve raggio attraverso la viabilità ordinaria;

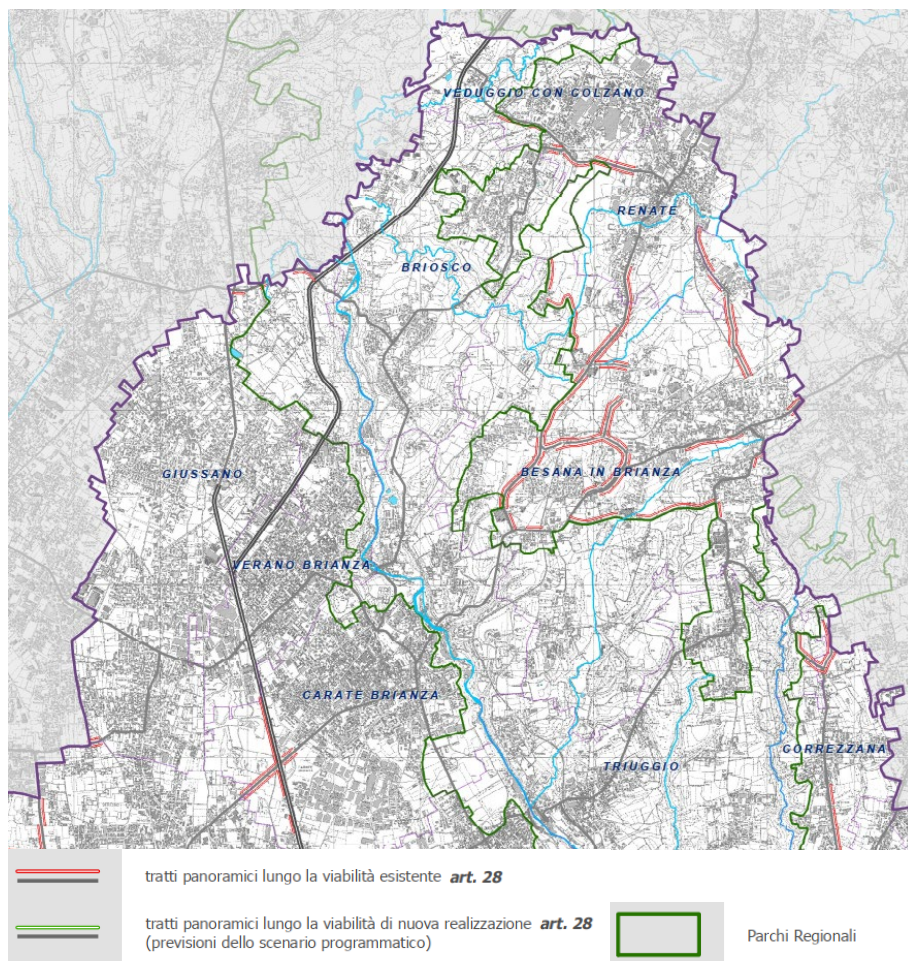
- adeguato superamento delle “barriere” infrastrutturali rappresentate dalle linee ferroviarie;

- maggiore infittimento della trama viaria di distribuzione in corrispondenza delle aree più densamente insediate.

Di questa classificazione il PTCP fornisce anche la corrispondenza di massima con le categorie del Codice della Strada e della classificazione regionale di cui alla DGR n. VII/19709/2004.



Schema di assetto della rete stradale esistente, nello scenario programmatico e nello scenario di piano (Immagine 4.1, Imm. 4.7 e Imm. 4.13/Tav. 15 del PTCP vigente Provincia Monza e Brianza)



*Viabilità di interesse paesaggistico (Tavola 6b del PTCP vigente della Provincia di Monza e Brianza)*

Nel PTCP, infine, viene indicata la viabilità di interesse paesaggistico, dotata di particolare valore visivo-percettivo, ossia i tratti panoramici lungo la viabilità esistente, lungo i quali gli interventi di realizzazione di nuove

rotatorie devono essere tali da garantire la salvaguardia dei valori paesistici del contesto territoriale nel quale si inseriscono.

### **PTCP della Provincia di Lecco**

Tra i suoi obiettivi generali, il PTCP vigente cita il miglioramento dell'integrazione di Lecco e della Brianza nella rete urbana e infrastrutturale dell'area metropolitana, operando, tra l'altro, per:

- realizzare il sistema autostradale pedemontano cercando le condizioni più efficaci e sostenibili per la sua integrazione con la rete infrastrutturale di adduzione, avendo specifica attenzione alle politiche di piano per la specializzazione funzionale e la gerarchizzazione della rete stessa;
- migliorare le condizioni di sicurezza e lo scambio con il territorio della rete stradale di grande comunicazione;
- sostenere i processi di innovazione e rafforzamento delle funzioni di eccellenza di Lecco nel sistema insediativo diffuso della Brianza.

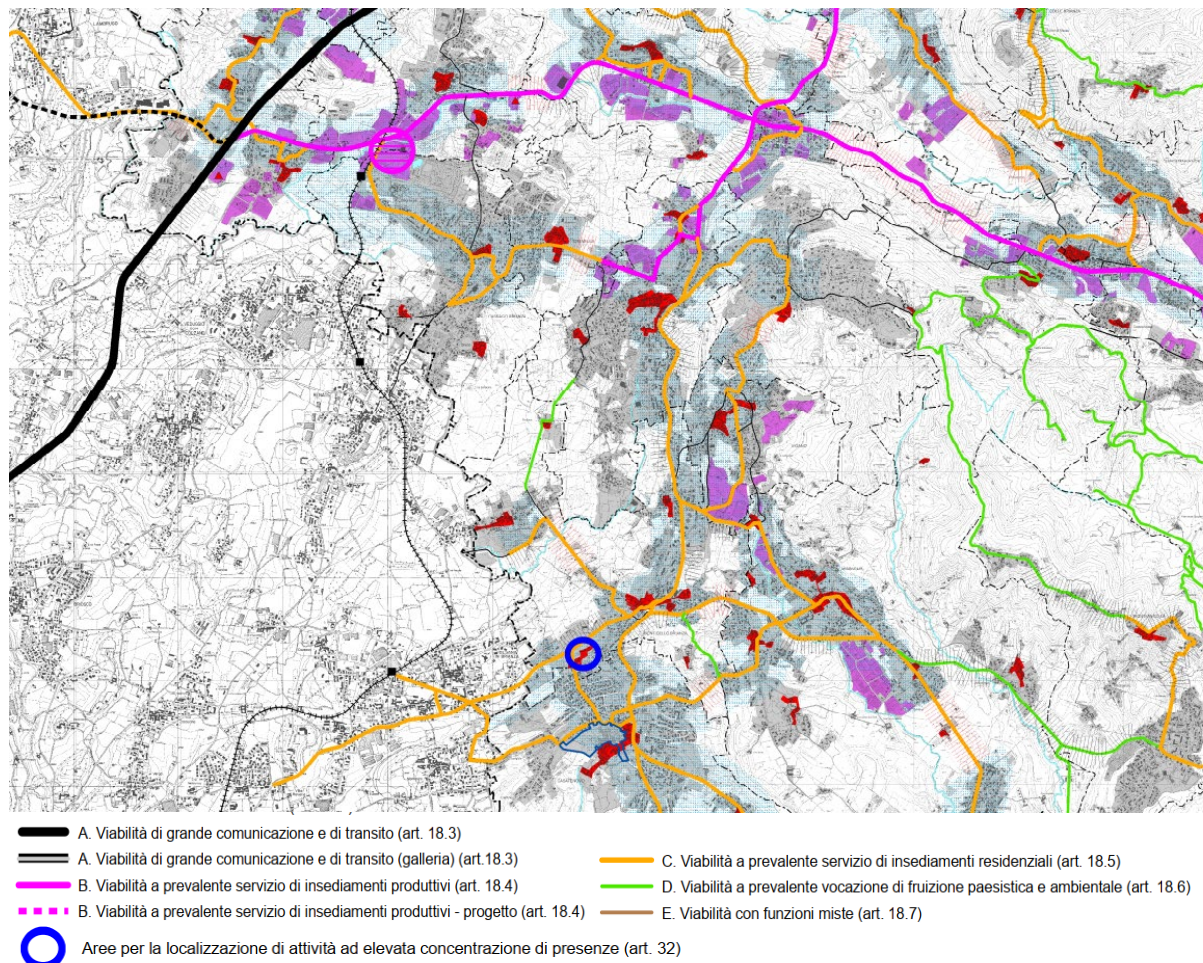
Altro obiettivo è quello di favorire lo sviluppo di una mobilità integrata e più sostenibile, tra l'altro operando per promuovere la realizzazione e la predisposizione di Piani della Mobilità di livello intercomunale e integrare le politiche per la mobilità sostenibile entro ogni decisione di natura infrastrutturale o insediativa affidata alla azione di strumenti di concertazione intercomunale.

Vi è, infine, l'obiettivo di migliorare la funzionalità del sistema viabilistico, specializzandone i ruoli in relazione alle diverse funzioni insediative servite (produzione, residenza, fruizione), operando, tra l'altro, per:

- garantire per le diverse tipologie di viabilità di rilievo territoriale la possibilità di definire correttamente e/o di migliorare tecnicamente e funzionalmente nel tempo, il tracciato, la piattaforma stradale, le intersezioni e i raccordi, ai fini della fluidità e sicurezza del traffico, nonché una fascia di ambientazione e riqualificazione paesistica opportunamente individuata in relazione al contesto;

- assicurare la tutela degli insediamenti, del paesaggio e dell'ambiente rispetto alla presenza del manufatto stradale nonché all'inquinamento acustico e atmosferico e ai rischi d'incidente derivanti dalla presenza di veicoli in movimento;
- migliorare sicurezza e comfort della viabilità di grande comunicazione e di transito, evitare gli attraversamenti a raso e le immissioni non controllate e mantenere la distanza dall'edificazione entro valori compatibili con i livelli sonori stabiliti dalla normativa sull'inquinamento acustico;
- garantire condizioni di buona integrazione della viabilità a servizio degli insediamenti produttivi con la viabilità di grande comunicazione e scorrimento, contrastando i processi di edificazione lato strada;
- preservare la commistione della viabilità a prevalente servizio di insediamenti residenziali con traffici operativi generati da insediamenti produttivi, mantenendo tali strade il più possibile libere dal traffico pesante e dal traffico di transito;
- allestire adeguate condizioni di sicurezza e di percorribilità, in particolare per le componenti deboli della domanda.

Nel quadro di assetto del sistema insediativo sono evidenziate le aree produttive di interesse sovracomunale e la viabilità a prevalente servizio di tali insediamenti (esistente e di progetto), pressoché analoga alle strade a elevata compatibilità di traffico operativo definite dal PTCP della Provincia di Monza e Brianza. Si tratta di tratti stradali compresi tra la viabilità di grande comunicazione e l'ingresso al primo centro abitato, quando su di essi insistono, o siano previsti dagli strumenti urbanistici, insediamenti produttivi



Quadro strutturale: assetto insediativo (Tavola 1-C del PTCP vigente della Provincia di Lecco)

(ossia aree che ospitano attività e funzioni che generano traffico pesante non sporadico, comprese le grandi superfici di vendita). Lungo le strade classificate dal PTCP in questa categoria funzionale non è consentita la costruzione di edifici residenziali che affaccino direttamente sulle stesse e, comunque, entro una fascia indicativamente di 50 m dal confine stradale.

## PGT del Comune di Besana in Brianza

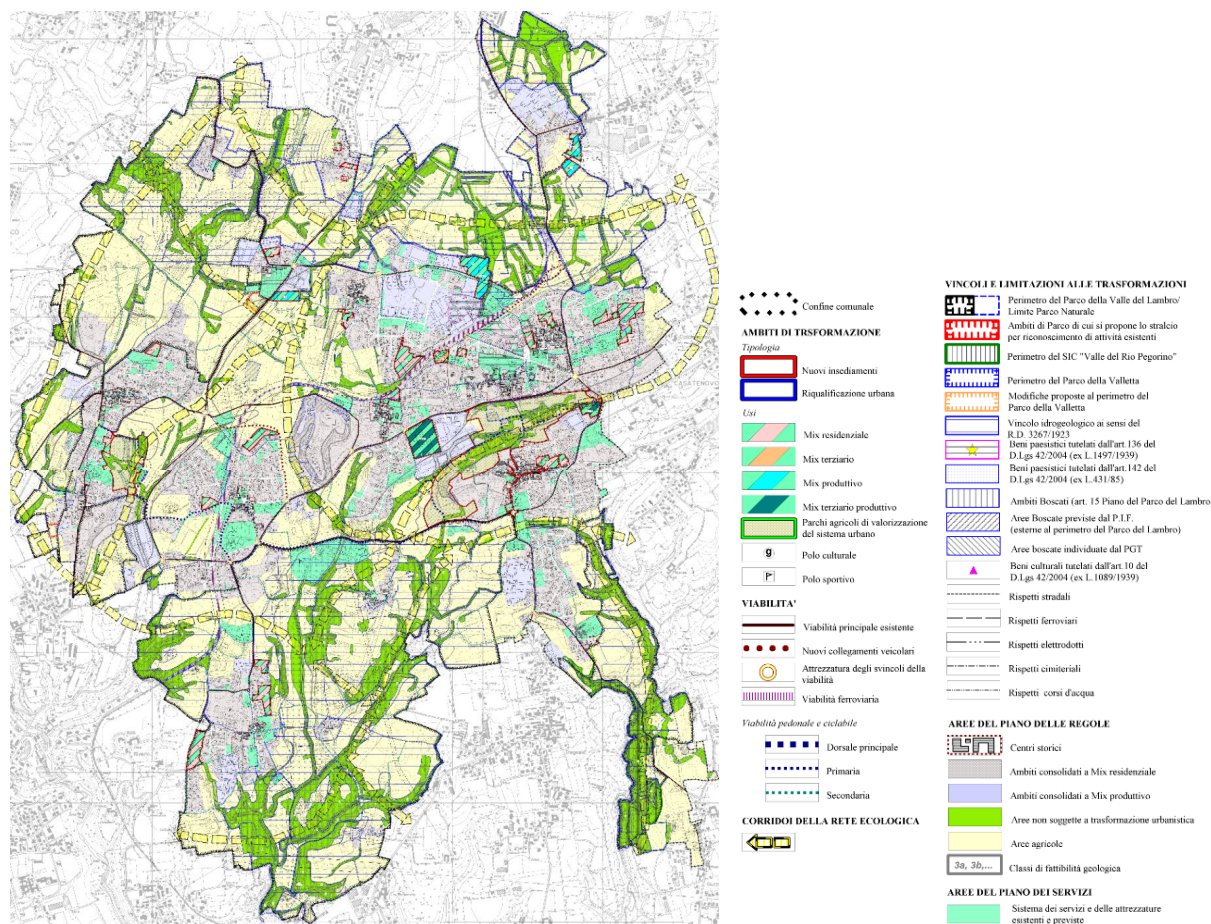
Gli obiettivi principali del PGT vigente in tema di mobilità constano in:

- evitare previsioni ad eccessivo impatto ambientale in un territorio che propone i primi elementi di naturalità ai margini del sistema metropolitano, con i relativi rischi e fragilità;
- rivolgere l'attenzione al potenziamento della viabilità veicolare esistente, alla sua messa in sicurezza, alla realizzazione delle congiunzioni mancanti;
- sviluppare una rete di viabilità diffusa, di tipo ciclopedonale, da proporre come alternativa alla mobilità veicolare e come struttura di riconquista della percorribilità e della fruibilità paesaggistico-ambientale del territorio.

Lo schema di assetto per rete stradale del PGT vigente propone una gerarchizzazione che si regge sulle due arterie provinciali (via Kennedy e via Rivabella) ed un sistema di viabilità secondaria costituito dalle principali strade di comunicazione tra le frazioni del territorio comunale. Per il ridisegno delle connessioni intercomunali sono previsti, oltre ad interventi puntuali di miglioramento delle criticità degli assi urbani e delle intersezioni, quattro nuovi collegamenti veicolari:

- la cosiddetta “gronda nord” tra Cazzano e Besana capoluogo, da via Piave a via D'Acquisto, superando la linea ferroviaria e creando un asse di scorrimento alternativo alla SP6 via Kennedy; il tratto più prossimo a via Gerolo è ricompreso tra le opere di competenza dell'ambito per nuovi insediamenti produttivi CAZ\_P1 del PGT;
- la connessione tra via Piave (su cui si attesta la

“gronda nord”) e via C. Ferrario, parallela al fronte sud della ferroviaria, per garantire una migliore organizzazione della rete locale, alleggerendo il traffico in ingresso all'area urbana, che attualmente si innesta sul cosiddetto incrocio delle “Cinque frecce” (dove è in corso la realizzazione di una rotatoria);



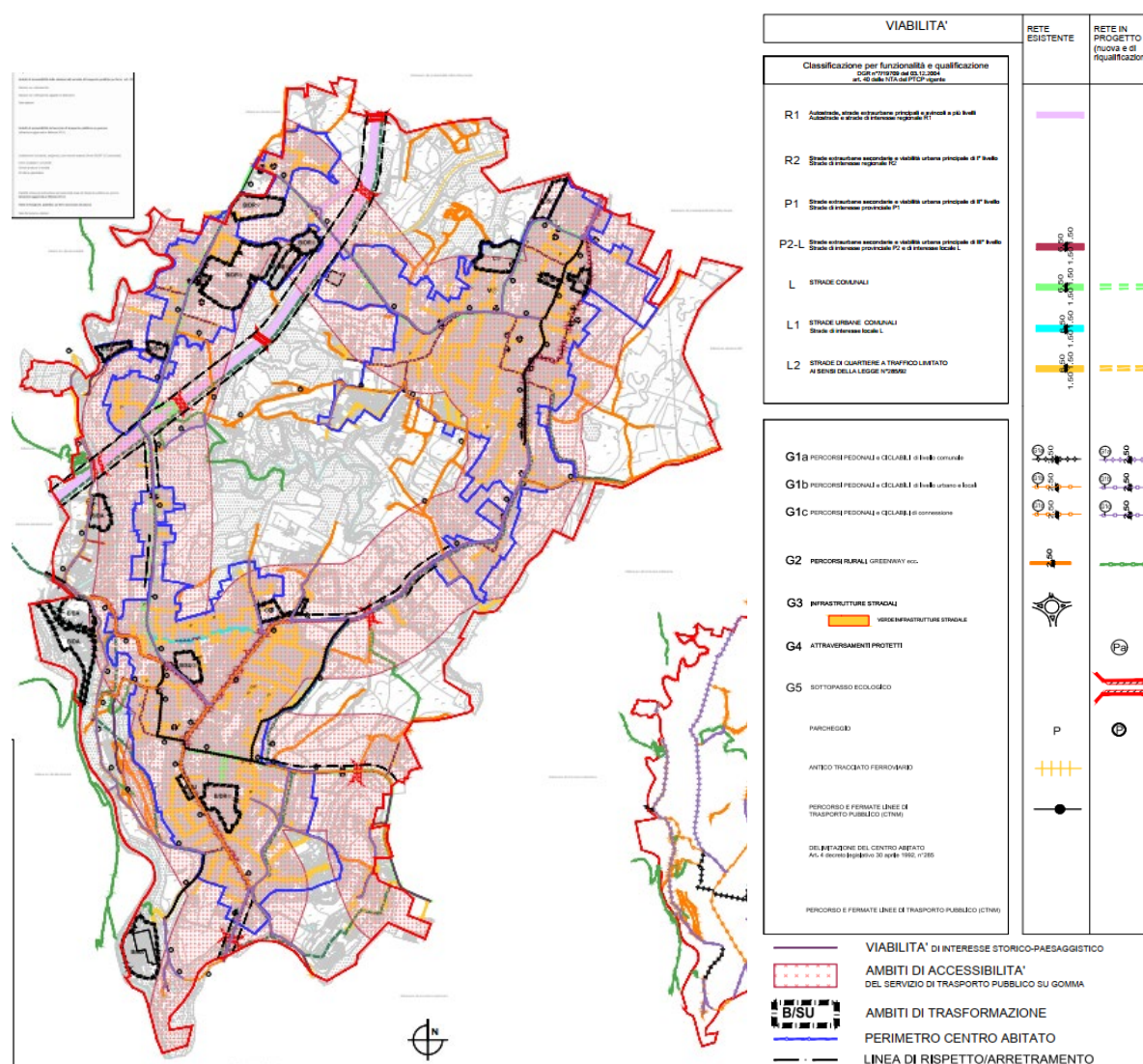
Schema di assetto e ambiti di trasformazione del PGT vigente di Besana Brianza (Tavola DP – P1)

- la “circonvallazione di Villa Raverio”, che, superata la ferrovia, collega direttamente la SP6 via Kennedy con via Matteotti e, quindi, con la SP12 via Rivabella, aggirando a nord-est la frazione Villa Raverio;
- un breve tratto di collegamento tra v.le Italia Unita, in Comune di Monticello Brianza, e via Piave, a Besana in Brianza, premettendo il *by-pass* delle frazioni Cortenuova (in territorio di Monticello) e Balgano ed il completamento dell'accessibilità al comparto produttivo esistente e previsto; tale intervento risulta ricompreso tra le opere dell'ambito per nuovi insediamenti produttivi BAL\_P1 del PGT di Besana (Piano di Lottizzazione Industriale Intercomunale esteso anche in Monticello).

Per il sistema insediativo, tra gli altri è da segnalare l'obiettivo del PGT vigente di riorganizzazione e consolidamento degli insediamenti produttivi e commerciali. In particolare, sono individuati 4 ambiti di trasformazione a destinazione esclusivamente o prevalentemente produttiva (CAZ\_P1, VAL\_P1.sub 2, VIS\_P1, BAL\_P1), oltre a due ambiti recepiti dal PRG previgente (PL Binda e PII Cazzano).

### PGT del Comune di Briosco

Tra gli obiettivi del PGT vigente ritenuti più pertinenti per il presente studio, vi sono quelli relativi, da un lato alla valorizzazione del sistema della mobilità e, dall'altro, alla riqualificazione degli insediamenti



Classificazione per funzionalità della rete della viabilità (Allegato n. 2 del PGT vigente del Comune di Briosco)

produttivi e delle aree dismesse.

La qualità urbana va, infatti, perseguita attraverso una diversa organizzazione della rete della mobilità ed attraverso la sua integrazione con il sistema insediativo. Occorre, innanzitutto, risolvere i problemi di connessione tra viabilità locale e sovracomunale e di coerenza fra le dimensioni degli interventi e le funzioni insediative rispetto al livello di accessibilità, in modo da poter riproporre le strade come importanti luoghi di vita della città.

Il PGT individua 5 ambiti di completamento e riqualificazione produttiva (B/DR 4 di Via Medici e Via Tonale a Briosco, B/DR 6 di via XI Febbraio-via 1° Maggio a Fornaci, con i sub A, B, C e D), per i quali, così come per gli altri ambiti di trasformazione a destinazioni differenti, è stata effettuata la valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità, secondo le disposizioni del PTCP della Provincia di Monza e Brianza.

Questa valutazione è stata intesa, nell'ambito del PGT, quale occasione per adeguare la gerarchizzazione del sistema viabilistico locale, come riportato nella cartografia di Piano.

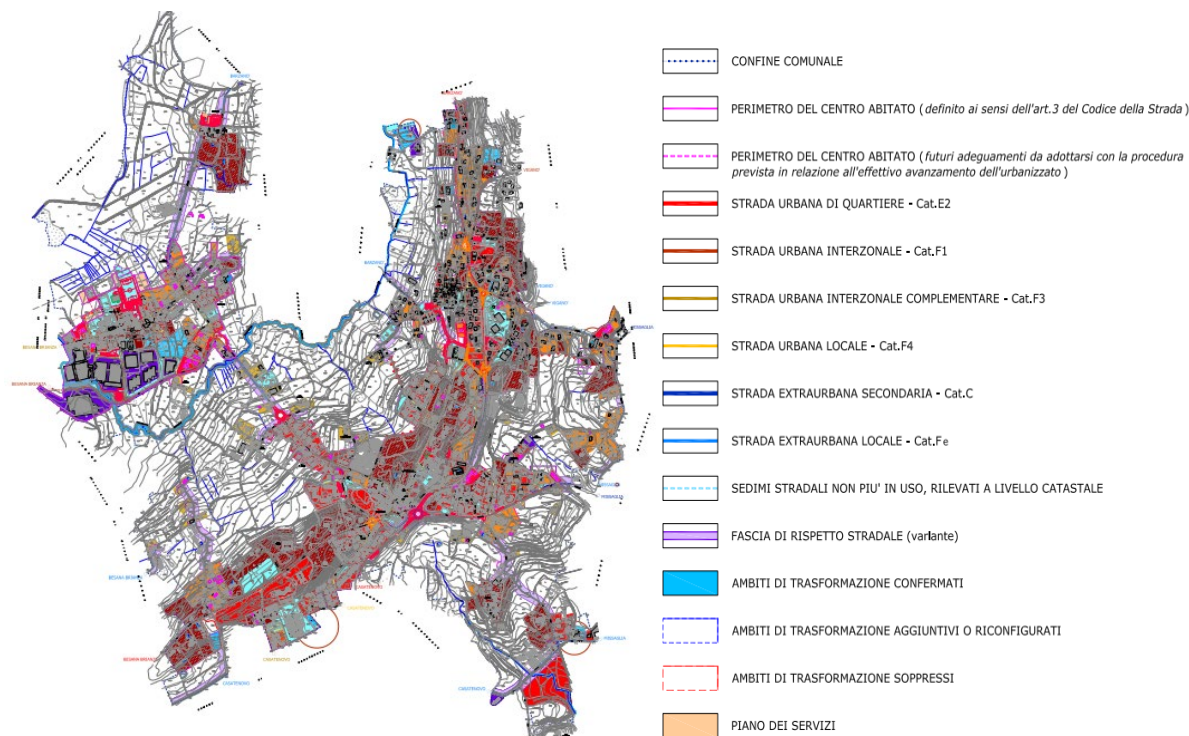
### PGT del Comune di Monticello Brianza

I principali obiettivi del PGT vigente in tema di mobilità riguardano le azioni di adeguamento delle strade esistenti, la realizzazione di piccoli interventi di razionalizzazione e la promozione della mobilità ciclabile. Sono da citare, in particolare:

- la riqualificazione della SP51 della Santa, con interventi programmati, già progettati o realizzati;
- alcune rotatorie in corrispondenza di punti

nevralgici;

- una nuova bretella per by-passare la strettoia di Via dei Mille, in località Casatevecchio (legata al polo attrattore di Villa Greppi);
- una viabilità alternativa da proporre per le attività produttive, confermando la previsione di una strada di collegamento tra Cortenuova e la strada comunale tra Besana Brianza e Renate (per evitare il passaggio nel nucleo di antica formazione attraverso la viabilità esistente);
- una nuova strada, di cui valutare la fattibilità, che elimini la strozzatura tra la chiesa e il cimitero di Cortenuova;



Classificazione funzionale della rete stradale (Tavola 01 del PGT vigente del Comune di Monticello Brianza, febbraio 2013)

- un sistema di protezione in sede dei ciclisti e dei pedoni lungo l'itinerario Cortenuova Prebone e all'ingresso della frazione di Prebone, mediante la realizzazione di corsie laterali con precedenza ai ciclisti e ai pedoni, nonché interventi di dissuasione della velocità per scoraggiare l'uso come viabilità a lunga distanza alternativa alla strada provinciale e aumentare la compatibilità ciclopedonale.

Nell'ambito del PGT vigente è stato predisposto uno specifico elaborato di classificazione funzionale della rete stradale, con riferimento alle strade urbane (interne al centro abitato e, pertanto, di competenza comunale) e alle strade extraurbane di proprietà comunale, recependo la classificazione come strade extraurbane secondarie per i tratti stradali di competenza provinciale (esterni al centro abitato).

Il PGT vigente prevede, tra gli ambiti di trasformazione, un ambito produttivo e un ambito produttivo da trasferire (AT8 e AT19, correlati con l'ambito produttivo adiacente in Comune di Barzanò) e 4 ambiti di trasformazione intensivi, con attività produttive in corso, delle quali tutelare il livello di occupazione dei dipendenti presenti, anche attraverso progetti di delocalizzazione e accordi negoziali (AT3, AT10, AT11, AT14).

### PGT del Comune di Renate

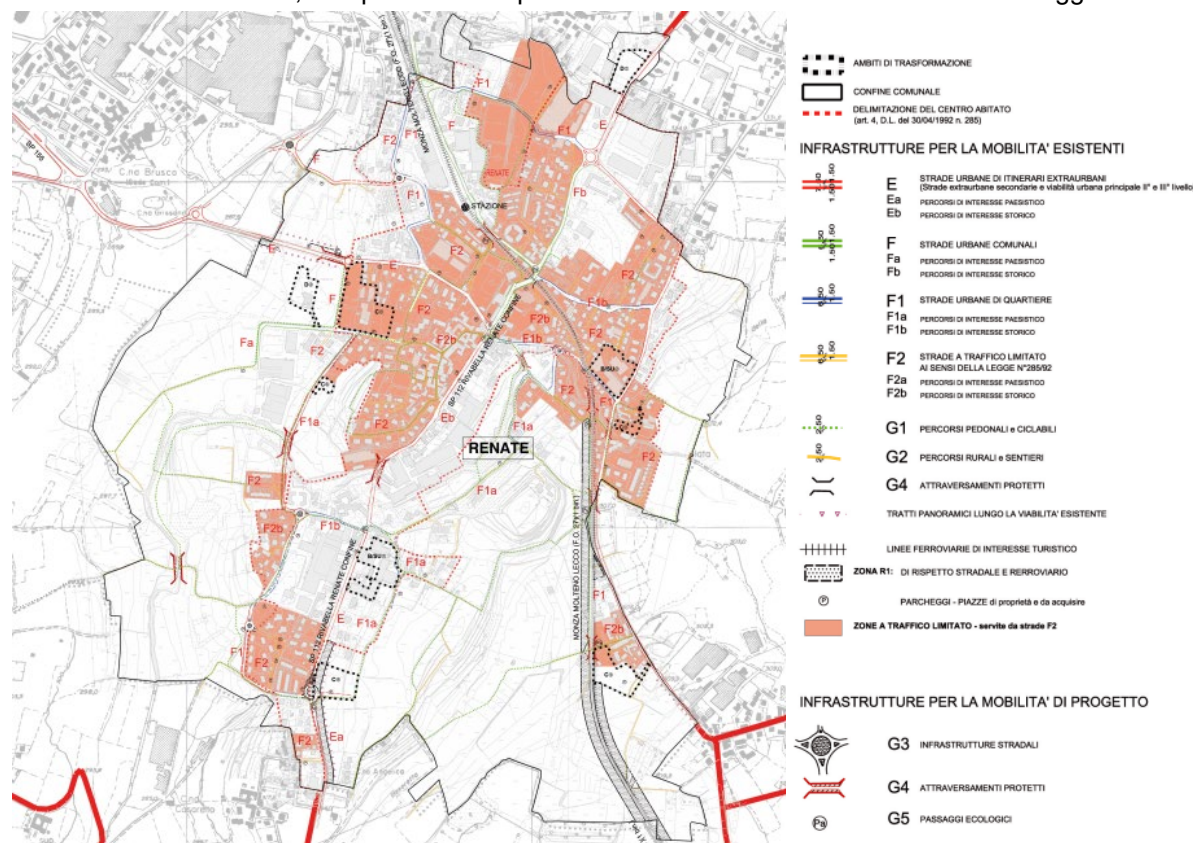
Il PGT vigente individua, per il sistema della mobilità, i seguenti obiettivi:

- prospettare la riorganizzazione, a scala sovracomunale, della rete viaria regionale, provinciale e comunale, in conseguenza della realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano;
- risolvere i problemi del traffico locale grazie ad un'organizzazione gerarchica della rete stradale, per

gli spostamenti verso l'esterno, lungo le strade statali e provinciali, e all'interno del territorio comunale, lungo strade urbane e di quartiere, individuando anche zone a traffico limitato;

- attrezzare la rete stradale esistente per la sosta, il parcheggio e per il trasporto pubblico su gomma, comprendente anche la rete di percorsi ciclopedonali, in sede stradale e/o in sede propria.

Il PGT riprende il quadro infrastrutturale definito dal PTCP di Monza e Brianza, che prevede la riqualificazione della SP112 e dell'asse via Cariggi-



Classificazione funzionale della rete della viabilità (Allegato n. 2 del PGT vigente del Comune di Renate)



Matteotti-Cavour, di connessione con la SP155 e quindi con la SS36, e propone una conseguente gerarchizzazione della rete stradale comunale, con indicazione di interventi puntuali di risoluzione delle intersezioni più critiche, da trasformare in rotatorie.

Tra gli obiettivi del PGT vigente per il sistema economico sono da citare, in particolare:

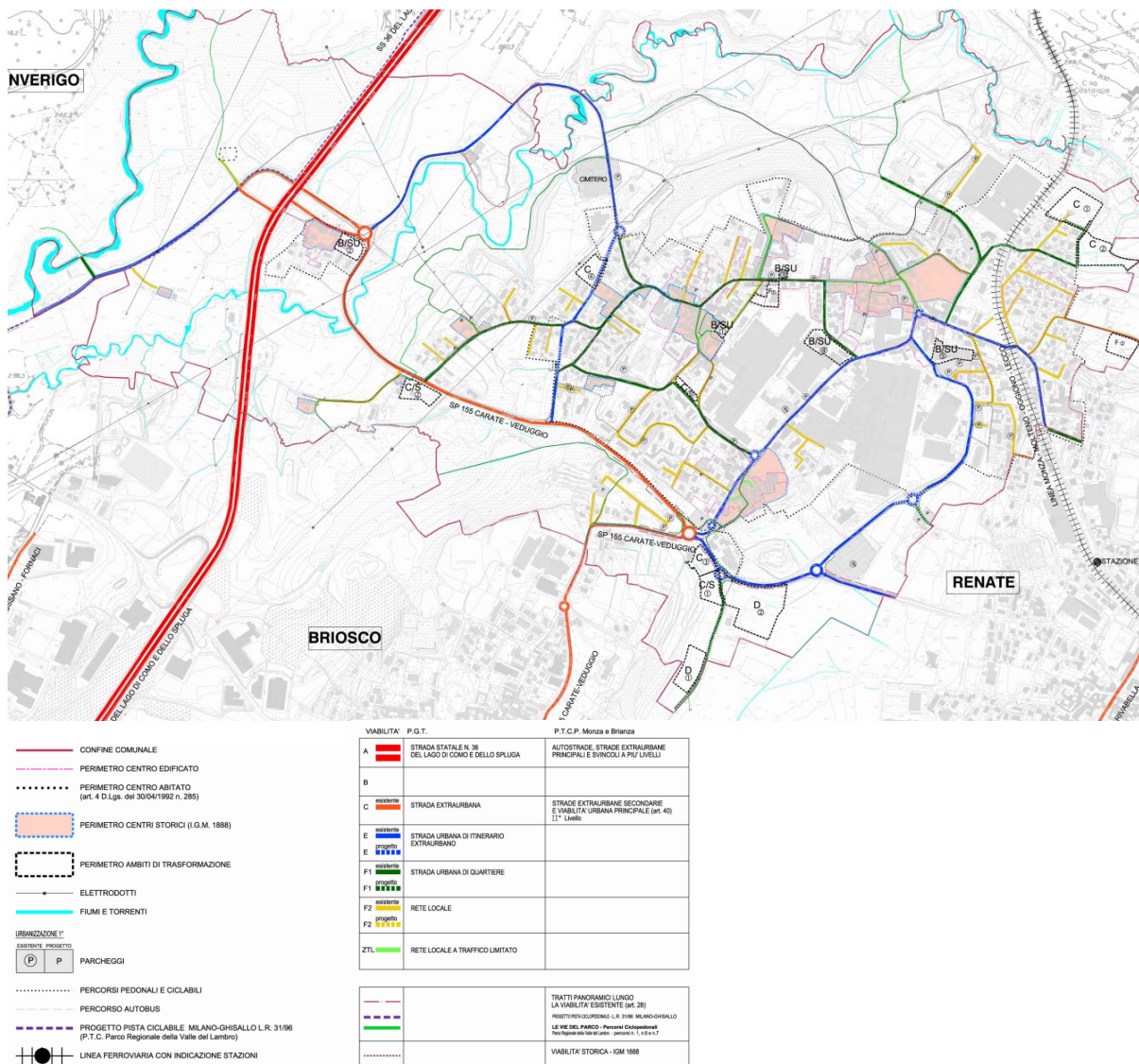
- la riduzione dell'attuale commistione residenza-produttivo, prevedendo la migliore utilizzazione degli insediamenti produttivi esistenti e destinando le aree dismesse e/o eventualmente da dismettere, ad attività (residenza, di servizio e artigianato, commerciali di vicinato, ecc.) che meglio si ricollegano all'ipotesi di riqualificazione urbana;
- la delocalizzazione delle industrie ancora presenti nel centro abitato, utilizzando le eventuali aree industriali ancora libere, favorendo la formazione di un Polo tecnologico nel contesto del distretto produttivo Renate-Veduggio con Colzano.

In tal senso, il PGT vigente individua 2 ambiti di trasformazione produttiva (D1 di via Concordia e D2 di via Sirtori).

### PGT del Comune di Veduggio con Colzano

Il PGT vigente individua, per il sistema della mobilità, i seguenti obiettivi:

- prospettare la riorganizzazione, a scala sovracomunale, della rete viaria regionale,



Classificazione funzionale della rete della viabilità (Allegato n. 2 del PGT vigente del Comune di Veduggio con Colzano)

provinciale e comunale, in conseguenza della realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano;

- deviare il traffico di attraversamento est-ovest lungo la SP155, organizzando gerarchicamente la rete stradale e attrezzandola per la sosta ed il parcheggio, comprendendo anche la rete dei percorsi ciclabili;
- dotare il Comune di un piano viario che consenta un miglior scorrimento del traffico verso e fuori dal territorio e permetta una manutenzione programmata delle strade.

Tra gli ambiti di trasformazione, ne sono previsti 2 a destinazione produttiva (D1 e D2 di via Fontana). Le analisi effettuate nell'ambito della valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità (in ottemperanza al PTCP della Provincia di Monza e Brianza) mostrano che, in particolare l'ambito D2, produce sensibili carichi sulla rete della mobilità. La collocazione di tale area in prossimità di un tratto stradale di valenza provinciale extraurbana che adduce allo svincolo della SS36 e la previsione di una rotonda di accesso consentono di contenere la commistione tra il traffico attratto/generato dal comparto produttivo e le diverse altre zone dell'abitato di Veduggio.

### **Piani di Classificazione Acustica comunali**

Altro elemento interessante per la caratterizzazione del contesto è la classificazione del territorio fornita dai PCA – Piani di Classificazione Acustica, redatti dai Comuni (ai sensi della L n. 447 del 26.10.1995 Legge quadro sull'inquinamento acustico, del DPCM del 14.11.1997 e della LR n. 13 del 02.07.2001) al fine di garantire la tutela della cittadinanza dai fenomeni di inquinamento acustico, la tutela dell'ambiente e la salvaguardia della salute pubblica da alterazioni conseguenti all'inquinamento acustico, in larga misura prodotto dal traffico veicolare.

I PCA suddividono il territorio comunale in zone/classi acustiche omogenee, a seconda del tipo di destinazione d'uso prevalente delle aree, a ciascuna delle quali sono associati livelli di rumorosità massima tollerabile, riferiti ai

periodi diurno (06:00-22:00) e notturno (22:00-06:00), sia per le emissioni delle diverse possibili sorgenti sonore, che per le immissioni nell'ambiente prossimo ai ricettori (limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno), fissati dal DPCM del 14.11.1997.

Lungo le infrastrutture di mobilità (autostrade, ferrovie, strade principali) vengono, inoltre, individuate le relative fasce di pertinenza, all'interno delle quali si applicano limiti di immissione del DPR n. 142 del 30.03.2004, dovuti alla sola fonte di rumore proveniente dall'infrastruttura.

I PCA disciplinano, inoltre, l'esercizio delle sorgenti fisse e delle attività rumorose temporanee, in modo da contenere la rumorosità entro i limiti di accettabilità stabiliti.

Di seguito sono riportati gli estremi del PCA vigenti nei comuni dell'area di studio.

Comune	Provincia	Approvazione del PGT vigente
Besana in Brianza	MB	DCC n. 14 del 23.03.2009
Briosco	MB	DCC n. 35 del 30.09.2010
Monticello Brianza	LC	DCC n. 74 del 22.12.2009
Renate	MB	DCC n. 32 del 25.11.2011
Veduggio con Colzano	MB	DCC n. 39 del 27.11.2000

Classi di destinazione d'uso del territorio da PCA	Descrizione delle aree
I – Aree particolarmente protette	Aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione (aree pedonali, scolastiche, destinate al riposo e allo svago, residenziali rurali, ospedaliere, scolastiche, di particolare interesse urbanistico, parcheggi pubblici, ecc).
II – Aree prevalentemente residenziali	Aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa entità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali e artigianali.

**Classi di destinazione d'uso del territorio da PCA****Descrizione delle aree****III – Aree di tipo misto**

Aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento con media densità di popolazione, con presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impegnano macchine operatrici.

**IV – Aree di intensa attività umana**

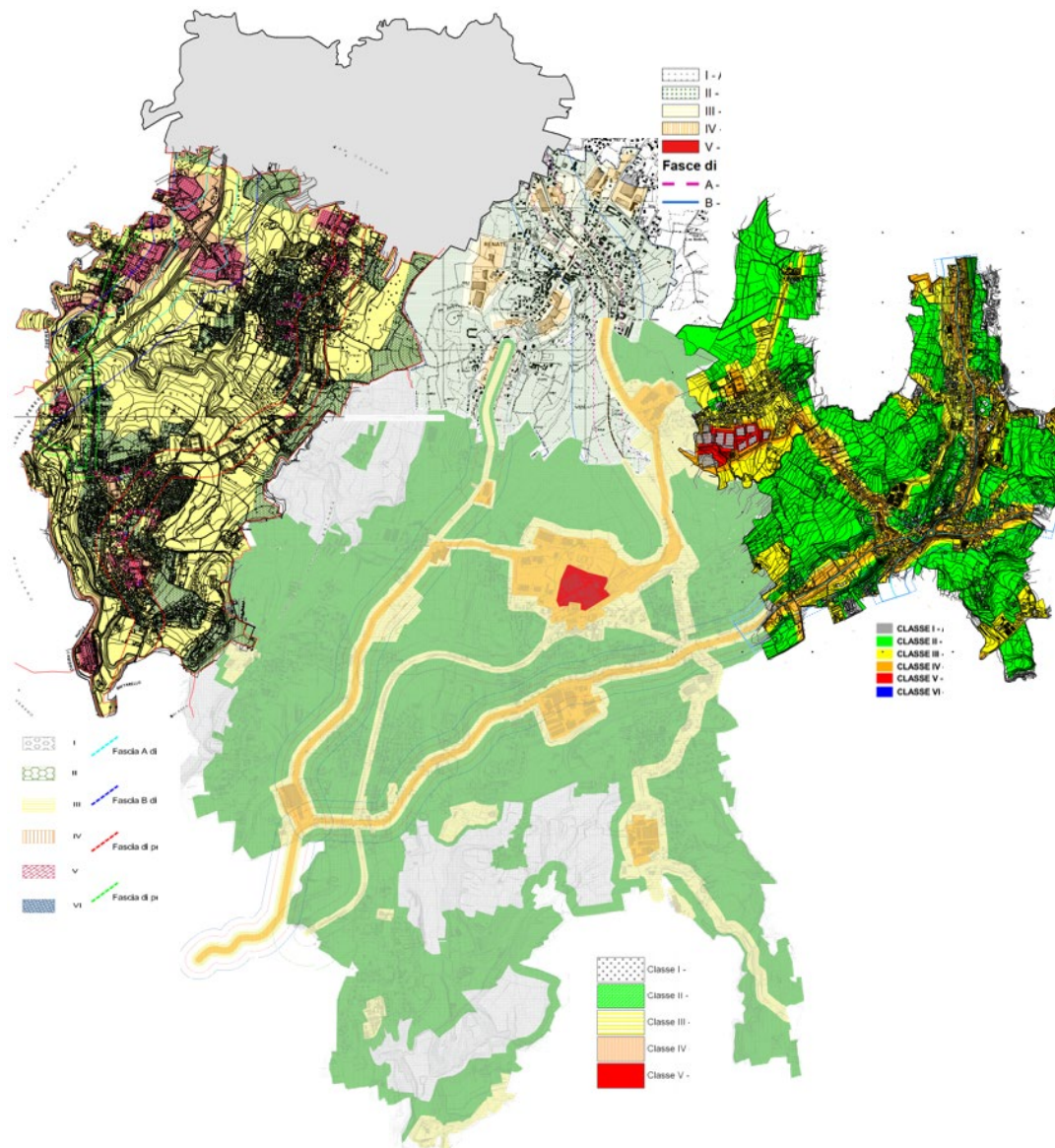
Aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, elevata presenza di grandi attività commerciali e uffici e attività artigianali; le attività in prossimità di strade di grande di comunicazione e di linee ferroviarie e l'aree con limitata presenza di piccole industrie.

**V – Aree prevalentemente industriali**

Aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni.

**VI – Aree esclusivamente industriali**

Aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi.



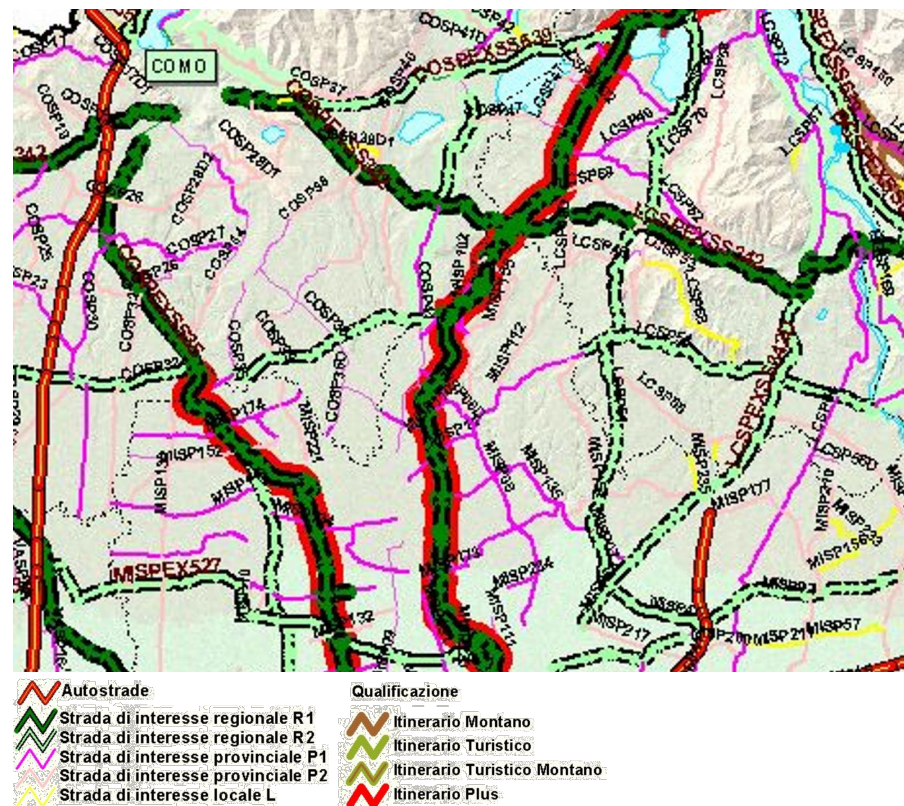
Zonizzazione acustica comunale (PCA Besana Brianza, Briosco, Monticello Brianza, Renate e Veduggio con Colzano)

### Classificazione funzionale e qualificazione della rete viaria della Regione Lombardia

Con DGR n. 19709 del 03.12.2004 la Regione ha provveduto alla definizione di una classificazione della rete stradale ricadente nel proprio territorio, individuando gli itinerari che, per la loro funzionalità, sono, a seconda dei casi (in base ai criteri di cui alla DGR n. 14739 del 24.10.2003), di interesse regionale, provinciale o locale.

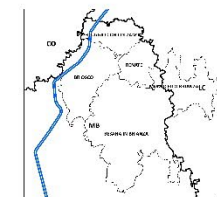
Per quanto riguarda l'area di studio, la classificazione regionale prevede quanto di seguito sintetizzato.

Strada	Classificazione funzionale regionale
SS36 dello Spluga (Superstrada Valassina)	R1 (Itinerario Plus)
SS342	R1
SP6 Monza-Carate (MB)	P1
SP54 Monticello-Paderno d'Adda (LC)	R2
SP112 Rivabella-Renate (MB) – SP48 di Cassago (LC)	P2
SP155 Carate-Veduggio (MB)	P2
SP154 Lesmo-Besana (MB)	P2
SP51 della Santa (LC)	R2



Classificazione funzionale e qualificazione della rete viaria della Lombardia (Allegato A alla DGR n. 19709/2004)





CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE E REGIONALE (DGR N. 10733 DEL 04.10.2004)

- Autosstrada o strada di alto valore regionale (PT a doppio corsaggio)
- Strada di interesse regionale (PT o RT a corsaggio semplice)
- Strada di interesse provinciale (PT)
- Strada di interesse comunale (PT)
- Altre strade classificate in base alla loro destinazione d'uso

ALTRE QUALIFICAZIONI FUNZIONALI

- Strada per la quale sono stati individuati i percorsi di transito
- Strada per la quale sono stati individuati i percorsi di transito

Simboli e icone

- Stazioni ferroviarie (con simbolo ferroviario)
- Intersezione a rasoio
- Pavimento a livello
- Strada di interesse comunale (cortina)
- Strada di interesse provinciale (cortina)
- Strada di interesse regionale (cortina)
- Strada di interesse statale (cortina)
- Strada di interesse nazionale (cortina)

Colori graduali

- Colori graduali

Comune di Besana in Brianza

## ITINERARI PREFERENZIALI DEI MEZZI PESANTI

2 Qualificazione della rete stradale nello stato di fatto

PROGETTO	REDAZIONE	VERIFICA	APPROVAZIONE
COMUNE DI BESANA IN BRIANZA	COMUNE DI BESANA IN BRIANZA	COMUNE DI BESANA IN BRIANZA	COMUNE DI BESANA IN BRIANZA



### 3 ANALISI DI DETTAGLIO DEL SISTEMA DELLA VIABILITÀ

Nei capitoli precedenti sono state raccolte informazioni utili per una caratterizzazione generale della rete stradale dell'area allo studio e del contesto entro il quale si sviluppano i vari percorsi.

Una rappresentazione d'insieme di queste informazioni è riportata nella Tavola 2 fuori testo, dalla cui lettura è possibile effettuare una prima individuazione degli itinerari potenzialmente più vocati ad essere utilizzati per il transito dei mezzi pesanti, tenendo conto:

- dell'attuale possibilità di utilizzo da parte dei veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità e/o da parte dei mezzi pubblici;
- delle limitazioni al transito presenti, sia dovute alla configurazione infrastrutturale dei tracciati e delle intersezioni, che derivanti da specifici provvedimenti di regolamentazione della circolazione in atto;
- della presenza di ricettori particolarmente sensibili in affaccio o nell'immediato intorno.

#### 3.1 Rilievi di traffico

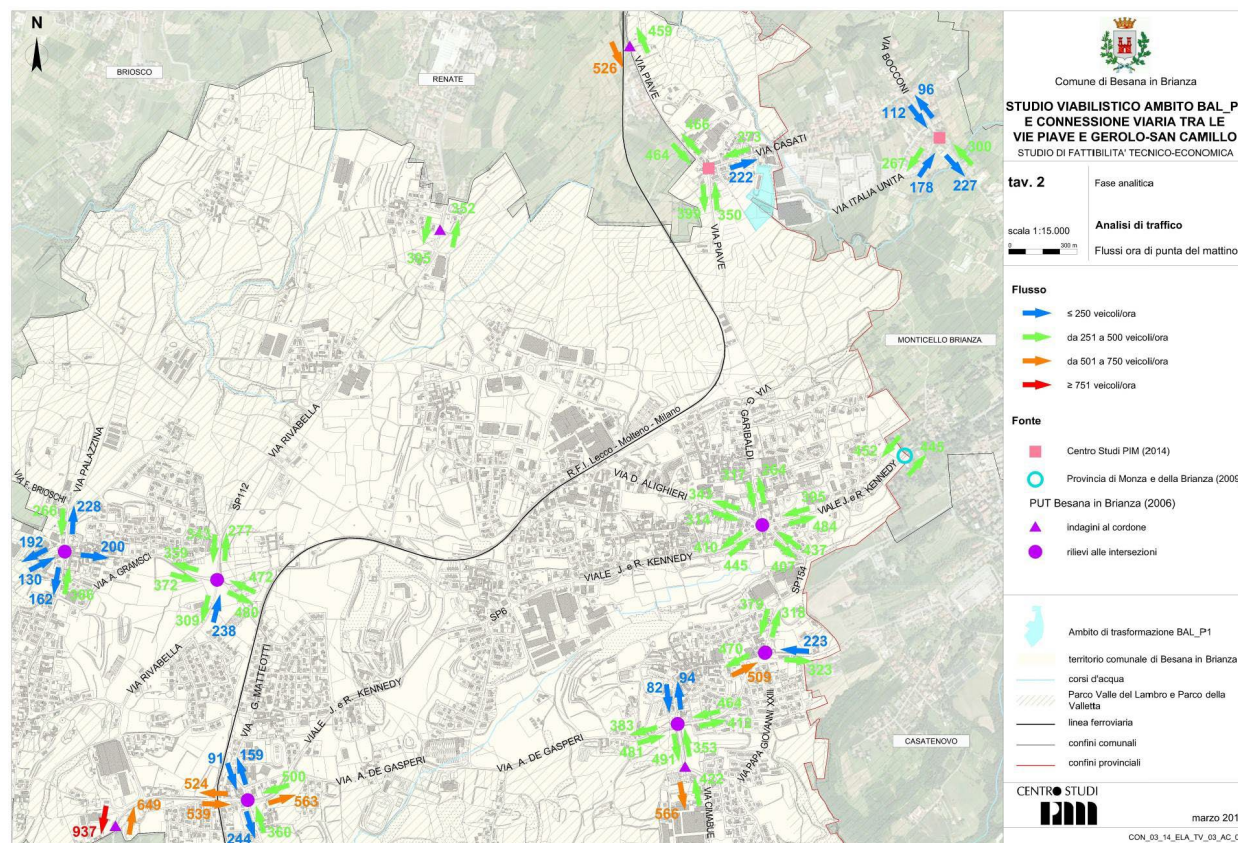
Ulteriori valutazioni utili alla definizione degli itinerari preferenziali dei mezzi pesanti derivano dall'analisi dei flussi di traffico transitanti lungo la rete stradale dell'area allo studio, desunti dai rilievi di traffico disponibili.

Si tratta principalmente dei dati della banca dati del Centro Studi PIM antecedenti al 2020, forniti dagli enti gestori delle strade e presenti in studi e progetti, che danno un quadro dei flussi circolanti sulle principali arterie comunali e sovracomunali, in condizioni ante emergenza sanitaria.

Si evidenziano di seguito i principali risultati delle elaborazioni.

#### Studio viabilistico ambito Bal\_P1 e connessione viaria tra le vie Piave-Gerolo-San Camillo

Lo studio di fattibilità tecnico-economica riporta i dati di traffico disponibili all'interno e nell'intorno del territorio comunale di Besana in Brianza, riferiti al 2014 e localizzati alle intersezioni Piave-Casati (Besana in Brianza) e Bocconi-Italia Unita (Monticello Brianza). Tali rilievi sono stati effettuati



manualmente in giorni feriali tipo (giovedì 20 marzo e martedì 25 marzo 2014), nella fascia bioraria mattutina 7:00-9:00. Dall'analisi delle risultanze dei rilievi emerge che la fascia oraria più critica della mattina si colloca nell'intervallo 7.30-8.30.

- Intersezione Piave-Casati: 1.087 veicoli/ora entranti nell'intersezione, di cui 464 e 350 provenienti rispettivamente da via Piave Nord e Sud (pari complessivamente al 75% del totale), ed i restanti 273 provenienti da via Casati. L'incidenza dei mezzi pesanti si attesta complessivamente attorno al 4%. Si osserva che i veicoli con massa a pieno carico superiore alle 3,5 t da e per via Casati (sulla quale vige il divieto di transito per tali mezzi) rappresentano l'1% del traffico totale interessante la via stessa.
- intersezione Bocconi-Italia Unita: 590 veicoli/ora entranti nell'intersezione, di cui 300 e 178 provenienti rispettivamente dalle vie Bocconi (ramo Sud) e Italia Unita (Monticello Brianza), pari complessivamente al 81% del totale ed i restanti 112 provenienti da via Bocconi (ramo Nord). L'incidenza dei mezzi pesanti si attesta complessivamente attorno al 6%: l'80% (165 veicoli/ora) dei flussi in uscita da via Italia Unita, all'intersezione con via Bocconi, prosegue verso sud, mentre l'80% (239 veicoli/ora) dei flussi rilevati in via Bocconi e diretti verso nord proseguono in direzione di via Italia Unita.

L'analisi dei rilievi effettuati evidenzia, inoltre, che i flussi nord-sud rilevati all'intersezione Piave-Casati sono di gran lunga superiori rispetto a quelli rilevati all'intersezione Bocconi-Italia Unita, in relazione al fatto che via Piave risulta essere una valida connessione tra la SP6 e la SP112 e l'asse di via Bocconi svolge principalmente il ruolo di collegamento al comparto industriale e all'abitato di Barzano (Monticello Brianza), in quanto proseguendo verso Nord, l'asse stradale (via Manara) presenta una ridotta sezione carrabile (pari ed inferiore a 5,50 m) e presenta limitazioni anche di sagoma al transito veicolare.

Dall'elaborazione dei dati relativi ai flussi di traffico di strade provinciali analoghe nell'area metropolitana milanese, emerge che i dati di traffico relativi all'ultimo quinquennio (escludendo il 2020 e 2021, in quanto fortemente influenzati dall'emergenza sanitaria) possono essere considerati attendibili per la descrizione dello stato attuale del sistema del traffico, in quanto si è registrato un contenuto aumento del traffico medio in tutto il periodo, pari al +4%, corrispondente ad un aumento annuo medio del +0,4%.

#### ***Riquifica Intersezione SP6 – vie Garibaldi-Kennedy-Emanuele II-Puccini - Analisi del sistema viario, dei trasporti e della rete stradale***

Nello studio viabilistico del giugno 2020 è disponibile il rilievo del traffico gravitante all'intersezione SP154-SP54-Garibaldi-v. Emanuele II-SP6 di Besana in Brianza in situazione concomitante con l'emergenza sanitaria. Emerge che, nel giorno feriale medio, l'ora di punta del mattino risulta essere quella compresa tra le 7.30 e le 8.30, con circa 1.500 veicoli/ora transitanti nell'intersezione, mentre l'ora di punta della sera si attesta nella fascia oraria 17.30-18.30, con un volume di traffico pari a circa 1.800 veicoli/ora. L'incidenza dei veicoli pesanti all'intersezione risulta pari a circa l'1%-1,5% in entrambe le fasce orarie.

Con riferimento ai dati raccolti durante la redazione del passato PGTU, datato 2006, si sottolinea una riduzione dei volumi di traffico all'intersezione pari a circa il 25%.

- SP6 Monza-Carate: presenta un flusso giornaliero stimato pari a circa 21.000 veicoli/giorno, suddiviso in poco meno di 20.000 veicoli nelle ore diurne e 1.000 in quelle serali e notturne (fonte Mappatura Acustica Aggiornamento 2017 – Rete Stradale Provincia di Monza e Brianza).
- ✓ SP112 Rivabella-Renate: presenta un flusso veicolare giornaliero medio stimato pari a circa 18.500 veicoli/giorno, di cui circa il 96% transita nelle ore diurne (fonte Mappatura Acustica Aggiornamento 2017 – Rete Stradale Provincia di Monza e Brianza).

### 3.2 Caratteristiche dei principali assi di relazione presenti nel territorio oggetto di analisi

Al fine di disporre di un quadro aggiornato dell'attuale assetto del sistema viario dell'area oggetto di analisi, si è provveduto ad effettuare una verifica/aggiornamento delle informazioni disponibili, attraverso una specifica campagna di sopralluoghi (gennaio-febbraio 2023), finalizzata a raccogliere le caratteristiche dei principali itinerari percorsi dai mezzi pesanti (tipologia e regolamentazione vigente delle strade, caratteristiche dello stato dell'arte, generatori/attrattori di traffico pesante, funzioni presenti, centri abitati, ecc.) e ad individuare le strade presenti che potenzialmente potrebbero assolvere al ruolo di itinerari preferenziali per la componente pesante del traffico.

Alle pagine seguenti si dà riscontro delle caratteristiche dello stato di fatto dei diversi tratti della rete, per ogni singolo comune che compone l'area oggetto di studio, riportati in ordine alfabetico (immagine successiva):

- Besana in Brianza;
- Briosco;
- Monticello Brianza;
- Renate;
- Veduggio Con Colzano;

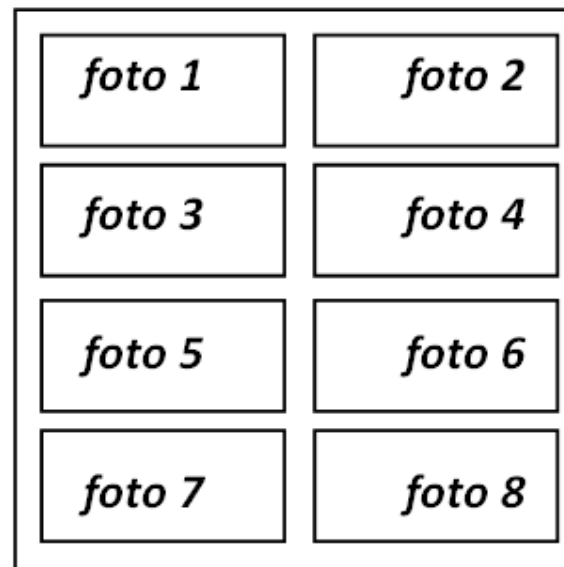
delle quali si fornisce una prima descrizione complessiva, a cui fa seguito una descrizione puntuale indicando, per ogni tratta, in forma testuale colonna a sinistra:

- le caratteristiche delle strade;
- la regolamentazione ;
- le eventuali criticità e problematicità;
- ecc.

La descrizione è inoltre accompagnata da un corredo fotografico degli elementi e dei nodi più significativi di ciascuna strada considerata, colonna a destra.

In ogni pagina le foto sono disposte su due colonne e quattro file, fino ad un massimo di 8 foto. In maniera standard per tutte le foto di tutte le pagine, si intende attribuito un numero (eventualmente richiamato nella descrizione testuale) a ciascuna foto in relazione alla sua posizione nella pagina partendo dall'alto verso il basso secondo lo schema a fianco.

Nella tavola 3 "Rilievo fotografico" (fuori testo) sono riportate le più significative immagini delle sezioni stradali/intersezioni indagate durante i sopralluoghi con la loro localizzazione e orientamento.





### **OMUNE DI BESANA IN BRIANZA**

Il comune di Besana in Brianza è ubicato nel Quadro Ambientale Provinciale n.5, nella zona a nord della provincia di Monza e Brianza confinante con la Provincia di Lecco.

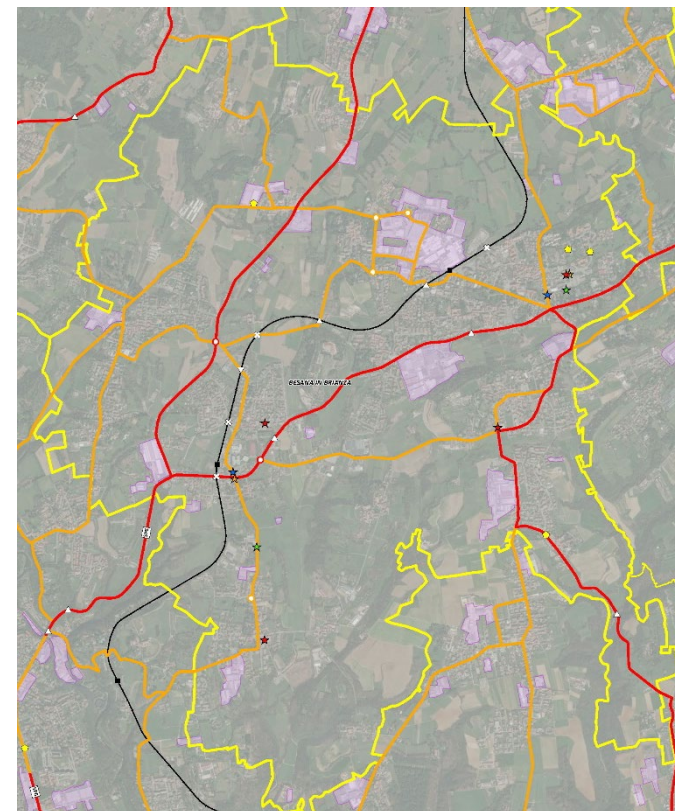
La localizzazione delle principali aree produttive/industriali si concentra principalmente nell'area a nord-ovest compresa tra le vie Salvo d'Acquisto, Puecher, Parini, Zappa, nel quadrante nord-ovest dell'intersezione SP6-SP112, a Montesiro lungo via Sant'Ambrogio (SP154), lungo la SP6 Monza Carate, lungo gli assi di via Piave, Leopardi, Lovati, ecc

La rete viaria interessata dal traffico dei mezzi pesanti ricomprende principalmente i seguenti assi viari:

- La strada provinciale SP6 Monza-Carate, di collegamento con la Brianza e la superstrada SS36 Del Lago di Como e dello Spluga a ovest e la provincia di Lecco attraverso gli assi della SS342 Briantea e la sua diramazione SP342dir a est;
- La SP112 Rivabella-Renate, di collegamento tra la SP6 e il comune di Renate, sulla quale si innesta la viabilità di adduzione alla zona industriale del comune;
- La strada provinciale SP154 Lesmo-Besana in Brianza mette in connessione la frazione di Montesiro con il Comune di Tregasio a Sud-Est e la frazione di Brugora;
- La SP54 Monticello-Paderno si sviluppa verso est nella provincia di Lecco, in continuazione della SP6 verso Monticello Brianza;
- Via De Gasperi, strada comunale di collegamento tra la SP6 Monza-Carate e la SP154 e tra le frazioni di Villa Raverio e Montesiro;
- L'asse composto dalle vie comunali Leopardi-Pozzi-Lovati, di collegamento tra la frazione di Villa Raverio e quella di Calò;
- L'asse delle vie San Siro e via San Nazzaro, che attraversa l'urbanizzato della frazione di Montesiro;

- Via Visconta, nella frazione omonima, si sviluppa ad est della SP112 Rivabella;
- La rete di vie locali comunali composta dalle vie San Camillo, Salvo d'Acquisto, via Parini, via Mantovani, via Zappa e via Puecher, che garantiscono l'accesso dalla strada provinciale SP112 e la movimentazione all'interno della zona industriale;
- Gli assi urbani locali di via Garibaldi, dove vige il divieto di transito per veicoli pesanti con massa superiore a 7,5 tonnellate, e di via Piave, che connettono la SP6 con la frazione di Balgano.
- La rete di vie locali comunali Via IV Novembre- via Gramsci, Brioschi, Isonzo e Cadore garantiscono l'accesso alla zona industriale di Vergo-Zoccorino dalla strada provinciale SP112.

Di seguito si riportano le principali caratteristiche rilevate degli assi individuati.

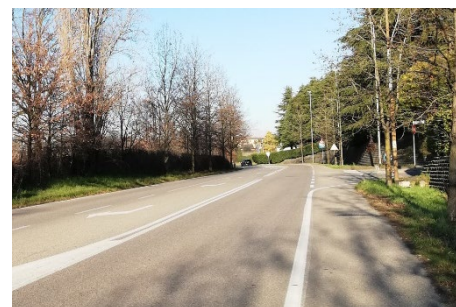


**SP6 Monza-Carate (tratto nel territorio di Besana in Brianza)**

La strada provinciale SP6 Monza-Carate (foto 1-4), di collegamento tra la Brianza e la superstrada SS36 Del Lago di Como e dello Spluga a ovest e la provincia di Lecco attraverso gli assi della SS342 Briantea e la sua diramazione SP342dir a est, è una strada secondaria extraurbana (di interesse provinciale P1) a carreggiata semplice ad una corsia per senso di marcia. Presenta mediamente una sezione della carreggiata di larghezza pari a 6,50-7,00 m, priva di marciapiedi o sosta in carreggiata, con intersezioni distanziate tra loro di tipo rotatorio, regolamentate con segnali di stop o semaforizzate (con via Leopardi). È percorsa dal trasporto pubblico locale ed è presente un passaggio a livello nella frazione di Villa Raverio. Sono presenti, inoltre, segnali di divieto di transito dei mezzi pesanti sulle strade locali laterali, in particolare le vie Matteotti, Foscolo, Luini-Mandioni (Villa Raverio), Cantù, Santo Sudario, Roma, Garibaldi (>7t), Vittorio Emanuele II.

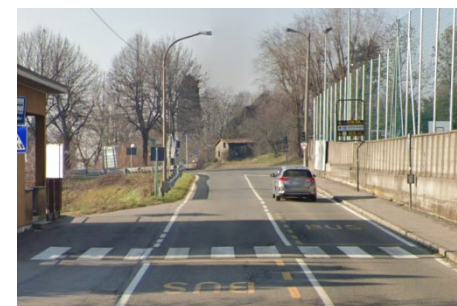
**SP112 Rivabella-Renate (tratto nel territorio di Besana in Brianza)**

La SP112 Rivabella-Renate, funge da itinerario portante nord-sud del comune, di accesso all'area industriale di via San Camillo e di collegamento con il comune di Renate e le aree a nord, è una strada secondaria extraurbana (di interesse provinciale P1/2) a carreggiata semplice ad una corsia per senso di marcia. Presenta mediamente una sezione della carreggiata di larghezza pari a 6,50 m, con ampi spazi laterali e priva di marciapiedi o sosta in carreggiata (5-6), con intersezioni distanziate tra loro per lo più regolamentate con segnali di stop, alcune con corsie centrali dedicate alla svolta (7) (con via Dandolo, Bixio) o semaforizzate (8) (con via San Camillo) o a rotatoria (con via Gramsci). È percorsa dal trasporto pubblico locale. Sono presenti segnali di divieto di transito dei mezzi pesanti sulle strade locali laterali come le vi IV Novembre (>7 t)-Matteotti, Pellico, Palestrina.

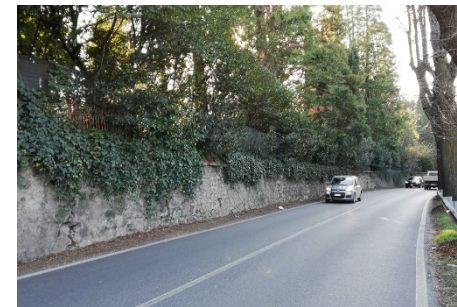


**SP154 Lesmo-Besana in Brianza (tratto in Besana in Brianza)**

La strada provinciale SP154 Lesmo-Besana in Brianza (foto 1-4) mette in connessione la frazione di Montesiro con il Comune di Tregasio a Sud-Est e la frazione di Brugora. È una strada urbana di quartiere (di interesse provinciale P1/2), composta dalle vie Puccini, Buonarroti, Cimabue e Cavour, con una sezione di larghezza media pari a 6,50-7,00 m con marciapiedi su uno o due lati. L'asse si innesta sulla SP6 con una rotatoria a 5 braccia, su via De Gasperi con un'intersezione semaforizzata e presenta intersezioni con le laterali regolamentate prevalentemente con stop. È presente una svolta obbligatoria per i mezzi pesanti verso nord all'intersezione con via Montereio ed è segnalato il divieto di transito per i mezzi pesanti nel tratto a sud dell'intersezione con via Cellini. Questo asse costeggia per lo più l'abitato ed è a servizio di alcune funzioni, tra le quali il cimitero di Montesiro e la Residenza Sanitaria Assistenziale.

**SP54 Monticello-Paderno (tratto in Besana in Brianza)**

La strada provinciale SP54 Monticello-Paderno si sviluppa verso est nella provincia di Lecco, in continuazione della SP6 verso Monticello Brianza. Tale asse (foto 5-8) è una strada secondaria extraurbana (di interesse provinciale P1) a carreggiata semplice ad una corsia per senso di marcia. Presenta mediamente una sezione della carreggiata di larghezza pari a 6,50 m, priva di marciapiedi, spazi laterali o sosta in carreggiata. Presenta un tratto a sezione ridotta a circa 340 m dall'intersezione a rotatoria SP6-SP154-Garibaldi-Vittorio Emanuele II, di larghezza inferiore a 5,50 m senza linea centrale di delimitazione delle corsie (7).





### **Via De Gasperi**

Via De Gasperi (foto 1-4) è una strada comunale urbana di quartiere di collegamento tra la SP6 Monza-Carate e la SP154 Lesmo-Besana in Brianza e tra le frazioni di Villa Raverio e Montesiro, con una sezione di larghezza media pari a 6,50 m. In alcuni tratti risulta priva di marciapiede e sono presenti spazi di sosta organizzati in carreggiata con spazi di manovra. Si attesta sulla SP6 con una intersezione a rotatoria e le intersezioni con le vie afferenti lungo lo sviluppo sono regolamentate con stop. È presente, inoltre, un divieto di transito dei mezzi pesanti sulla via laterale via Viganò.

### **Asse Leopardi-Pozzi-Lovati**

L'asse composto dalle vie comunali Leopardi-Pozzi-Lovati collega la frazione di Villa Raverio e quella di Calò. Via Leopardi, strada locale interzonale, si attesta sull'asse provinciale della SP6 Monza-Carate con un'intersezione semaforizzata (5), si sviluppa verso sud con una sezione di larghezza pari a circa 6,50 m, provvista di percorso ciclopeditonale sul marciapiede del lato ovest (6), a servizio del plesso scolastico. Dopo l'intersezione a rotatoria in corrispondenza di via Tigli, entrando nella zona più urbanizzata, la sezione carrabile presente risulta più larga, pari a circa 7,00-7,50 m, con marciapiede su entrambi i lati e alcuni spazi di sosta in carreggiata. All'intersezione Leopardi-Pozzi-Lovati, dove è presente un tratto con pavimentazione di pregio, è presente un divieto di transito per mezzi pesanti su via Lovati e un segnale verticale di obbligo di transito su via Pozzi per i mezzi pesanti provenienti da via Leopardi. L'itinerario continua quindi su via Pozzi (7), che presenta una simile sezione di larghezza pari a circa 7,00-7,50 con marciapiedi su entrambi i lati. Successivamente via Pozzi si interseca con Via Lovati (8) con una intersezione regolata da stop e prosegue come via Lovati stessa, con sezione stradale simile. È presente sull'asse stesso il divieto di transito per mezzi pesanti dopo l'intersezione con via Dei Ronchi, in direzione sud.



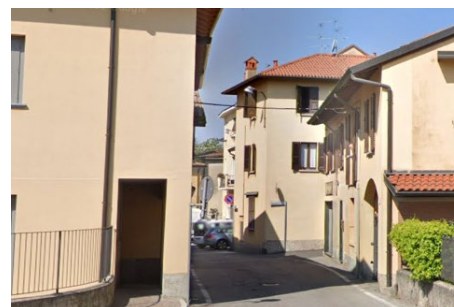


### **Asse San Siro e via San Nazzaro**

Le vie San Siro e via San Nazzaro sono strade locali che attraversano l'urbanizzato della frazione di Montesiro compreso tra la SP6 Monza-Carate e la SP154 Lesmo-Besana in Brianza. Via San Nazzaro (foto 1-3) si attesta su via Puccini (SP154) con una pseudo-rotatoria regolamentata da segnaletica di stop. Presenta una sezione a doppio senso di circolazione di larghezza molto contenuta, in alcuni punti inferiore a 5,00 m e priva di marciapiedi o spazi a lato. La via prosegue dopo l'intersezione con via Parrocchiale come via San Siro, con un primo tratto di larghezza analoga, che si allarga a circa 6,00 m (senza linea di mezzera) all'attestazione sull'intersezione semaforizzata De Gasperi-Buonarroti-Cimabue (4). Su questo asse sono presenti le chiese di San Nazzaro e di Montesiro, la farmacia comunale e alcune attività locali.

### **Via Visconta**

Via Visconta, nella frazione omonima, è una strada locale comunale che si sviluppa ad est della SP112 Rivabella a partire dall'intersezione Visconta-Rivabella-San Camillo, in direzione del comune di Briosco. Nel tratto adiacente all'intersezione (5) presenta una sezione carrabile di larghezza pari a circa 7 m, che si restringe successivamente fino a circa 5,50 m, sprovvista di marciapiedi o spazi laterali (6-7). È presente il divieto di transito per mezzi pesanti di massa superiore a 5 t a circa 700 m in direzione di Briosco, nel tratto successivo all'accesso della cascina. La strada prosegue poi con caratteristiche extraurbane (8), di tipo F, e raggiunge infine la SP155 (in territorio di Briosco) tramite le vie Foscolo (anch'essa con sezione di tipo F extraurbana) o via Ceregallo (dove vige una zona a traffico limitato).





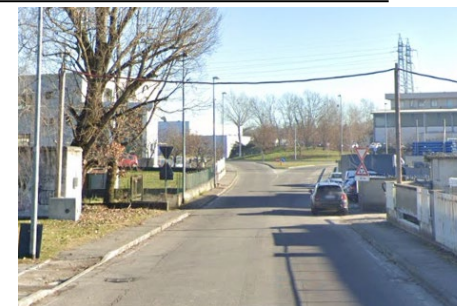
### **Zona industriale**

La rete di vie locali comunali composta dalle vie San Camillo, Salvo d'Acquisto, via Parini, Mantovani, via Zappa e via Puecher (foto 1-4) garantiscono la movimentazione interna e l'accesso della zona industriale dalla strada provinciale SP112. Tali vie presentano ampie sezioni carrabili, con una corsia per senso di marcia di larghezza pari a circa 3,50 m, marciapiedi su uno o entrambi i lati, alcuni tratti con spazi di sosta in carreggiata, prevalentemente organizzata in spazi esterni alla carreggiata. Sono presenti divieti di transito per mezzi pesanti nelle vie S. Clemente, via Ceresola (eccetto carico/scarico), Pagani, e segnali di obbligo di svolta per i mezzi pesanti in via Puecher da via Zappa ramo est dell'intersezione Zappa-Puecher.

### **Via Garibaldi-via Piave**

Via Garibaldi è un'importante arteria urbana della città di Besana in Brianza, per le relazioni interne alla città stessa ma anche le relazioni fra i fronti in affaccio. È un asse all'interno del tessuto residenziale della città di Besana in Brianza sul quale tra l'altro sono presenti o vi afferisce la viabilità dei complessi scolastici, della palestra comunale e della casa di riposo della città stessa (6), con una corsia per senso di marcia di larghezza pari a circa 3,00-3,50 m e per brevi tratti pari a 3,50-4,00 m, marciapiedi su entrambi i lati aventi una larghezza di circa 1,5 m, e che lambisce il centro storico.

È presente il divieto di transito per i mezzi pesanti con portata superiore a 7,5t in via Garibaldi (5) e a tutti i mezzi pesanti sull'asse di via Vittorio Emanuele II. Via Piave (7-8) è la prosecuzione, in ambito extraurbano, di via Garibaldi, presenta una sezione trasversale, pari a 6,50 m, (una corsia per senso di marcia da 3,25 m e banchina non pavimentata lungo tutto il suo sviluppo) e prosegue verso nord in territorio di Renate.





### **Via IV Novembre- via Gramsci, Brioschi, Isonzo e Cadore**

La rete di vie locali comunali composta dalle vie IV Novembre (1), Gramsci (2), Brioschi (3), Isonzo (4) e Cadore (5-6) garantiscono l'accesso alla zona industriale della frazione di Vergo Zoccorino dalla strada provinciale SP112. Via IV Novembre, sulla quale vige il divieto di transito per mezzi pesanti con massa superiore a 7,5 t, si attesta sulla SP112 Rivabella tramite un'intersezione a rotatoria. Presenta una sezione a singola carreggiata con una corsia per senso di marcia di larghezza pari a circa 3,25-3,50 m, percorsa anche dal trasporto pubblico locale, con marciapiedi su entrambi i lati della strada. L'asse principale della via prosegue su via Gramsci, con una sezione carrabile simile. All'intersezione con via Brioschi è presente il divieto di transito dei mezzi pesanti sul ramo sud mentre verso nord l'asse presenta ancora una sezione di dimensione simile sprovvista di linea di mezzzeria nel primo tratto e una sezione più ristretta, di larghezza carrabile pari a circa 5,00 m, per un tratto di lunghezza circa 80 m. Su via Brioschi si attestano successivamente sia via Isonzo che via Cadore. Via Isonzo presenta una sezione di larghezza pari a circa 5,50 m, con linea di mezzzeria centrale e priva di marciapiedi mentre via Cadore, interna alla zona industriale/produttiva, presenta una sezione più ampia, di larghezza pari a circa 7,00 m, priva perlopiù di segnaletica orizzontale ad eccezione delle attestazioni su via Isonzo e Brioschi.

Sono presenti divieti di transito per mezzi pesanti nelle vie Brioschi (a sud di via Gramsci), via IV Novembre (tratto compreso tra le vie Brioschi e Gramsci).





## **COMUNE DI BRIOSCO**

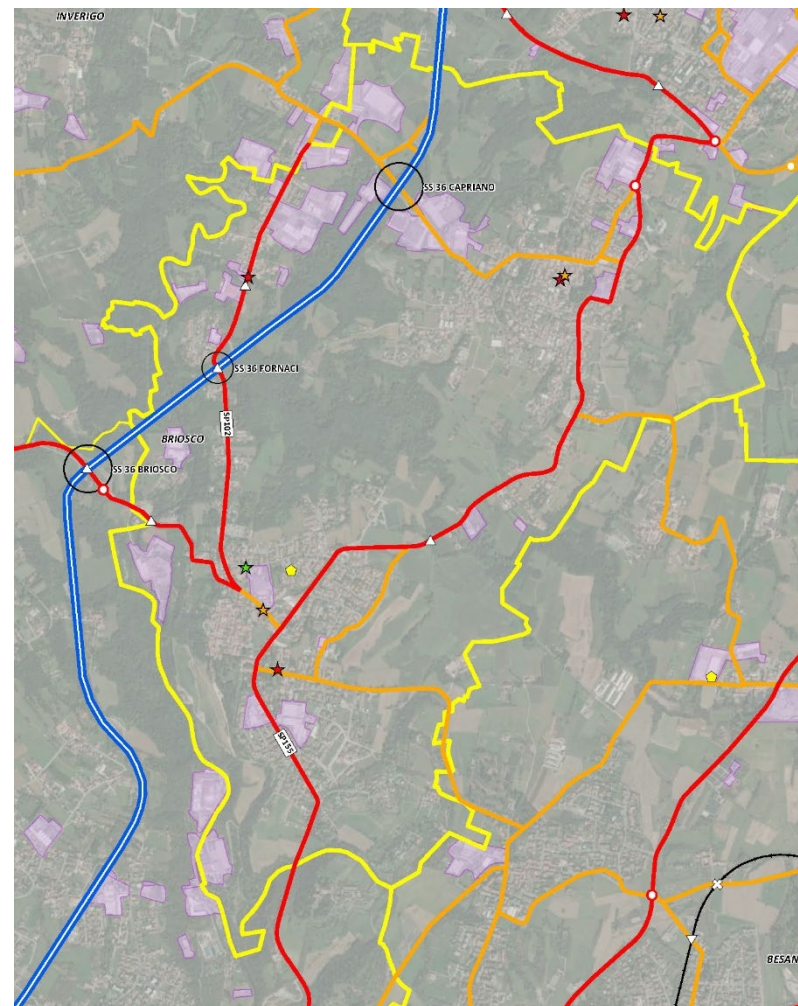
Il comune di Briosco è ubicato nel Quadro Ambientale Provinciale n.5, nella zona a nord della provincia di Monza e Brianza e confina con quelli di Giussano, Inverigo, Veduggio con Colzano, Renate, Besana Brianza, Carate Brianza.

La localizzazione delle principali aree produttive/industriali si concentra principalmente nella zona industriale di via Leopardi adiacente allo svincolo Capriano della SS36 del Lago di Como e dello Spluga, lungo le strade provinciali SP102 Giussano-Fornaci e SP102 dir e lungo la SP155 Carate-Veduggio Confine

La rete viaria interessata dal traffico dei mezzi pesanti ricomprende principalmente i seguenti assi viari:

- La strada provinciale SP102 Giussano-Fornaci, denominata via Rossini nel territorio comunale, permette l'accesso alla viabilità principale della SS36 Del Lago di Como e dello Spluga;
- La strada provinciale SP102dir, denominata via Verdi nel territorio comunale e via XI Febbraio nella frazione di Fornaci;
- Via Puccini, continuazione in ambito urbano della provinciale SP102;
- SP155 Carate-Veduggio Confine, composta dalle vie Donizzetti-Medici-Pascoli-Cervino-Monviso-Delle Grigne, asse portante nord-sud della viabilità comunale e di collegamento con i comuni contermini di Veduggio con Colzano e Carate Brianza (Agliate).
- Asse Leopardi-Carducci, porta nord-est della frazione di Capriano del comune di Briosco e permette l'accesso alla superstrada SS36 Del Lago di Como e dello Spluga attraverso lo svincolo di Capriano.

Di seguito si riportano le principali caratteristiche rilevate degli assi individuati.





### **SP102 Giussano-Fornaci – Via Rossini**

La strada provinciale SP102 Giussano-Fornaci (di interesse provinciale P1), denominata via Rossini nel territorio comunale, permette l'accesso alla viabilità principale della SS36 Del Lago di Como e dello Spluga tramite lo svincolo Briosco e il collegamento con il comune di Arosio (provincia di Como) tramite un sottopassaggio alla superstrada (1). Si tratta di una strada extraurbana a carreggiata unica con una corsia per senso di marcia di larghezza mediamente pari a 3,25 m, priva di marciapiedi e di sosta in carreggiata (2) ad eccezione del tratto finale in adiacenza all'intersezione Puccini-Verdi (4), dove presenta caratteristiche urbane. È presente un segnale di direzione verso Carate Brianza-Agliate per i mezzi pesanti (3) in direzione nord in via Verdi (SP102 dir) e verso l'entrata in Valassina di Fornaci e un divieto di transito per mezzi pesanti sulla via laterale Cavour.

### **SP102 dir - Via Verdi-via XI Febbraio**

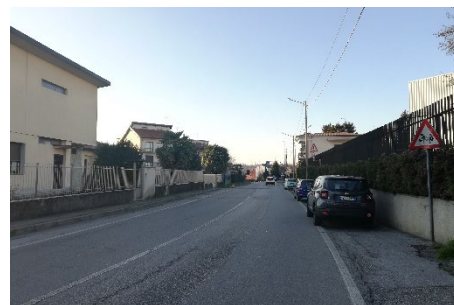
La SP102 dir, denominata via Verdi in Briosco e XI Febbraio nella frazione Fornaci, è una strada orientata nord-sud di collegamento tra Briosco, la frazione di Fornaci e lo svincolo di Fornaci della SS36. Presenta una singola carreggiata con una corsia per senso di marcia di larghezza pari a circa 3,25 m, con marciapiedi su entrambi i lati o sul solo lato est e alcuni tratti con spazi di sosta organizzati in carreggiata. È presente segnaletica verticale di indirizzo per i mezzi pesanti indicanti la destinazione Carate-Agliate verso l'entrata della SS36 di Fornaci per la direzione nord (6) e la svolta a destra verso la SP102 via Rossini e lo svincolo di Briosco della SS36 (5). Il sovrappasso alla Superstrada è interdetto al passaggio di mezzi con massa superiore a 44 t (7). In affaccio su questo asse, nel tratto di attraversamento della frazione di Fornaci di Briosco, sono inoltre presenti un istituto per l'infanzia, la chiesa e l'oratorio parrocchiale e un restringimento localizzato della carreggiata (8), con alcune sporgenze degli edifici in affaccio. Nel tratto urbano della frazione di Fornaci, la gestione della strada è stata affidata al Comune ed è prevista la realizzazione di alcuni rialzi della sede stradale nei pressi del tratto centrale, finalizzati alla moderazione delle velocità di percorrenza dei veicoli.





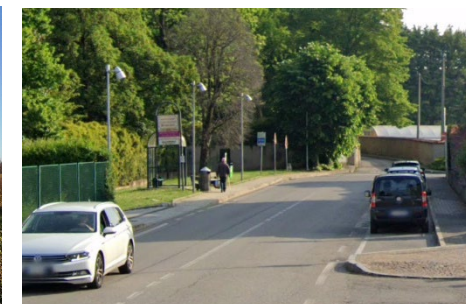
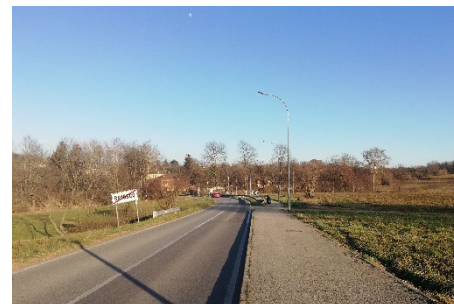
### **Via Puccini**

Via Puccini (foto 1-4) rappresenta la porta est del comune e collega la SP102 Giussano-Fornaci e la SP155 Carate-Veduggio Confine. È una strada urbana che attraversa l'abitato di Briosco, a singola carreggiata con una corsia per senso di marcia di larghezza pari a 3,50 m, con marciapiede sul lato sud della strada e alcuni spazi di sosta in carreggiata. È presente un segnale di obbligo di svolta a sinistra in direzione nord all'intersezione Puccini-Donizzetti per i mezzi pesanti e un divieto di transito per mezzi pesanti nella via laterale Beato Angelico. Sulla via, percorsa anche dal trasporto pubblico locale, è inoltre segnalata una zona scolastica (2-3) nei pressi dell'intersezione con le provinciali SP102 e SP102dir, per la presenza di un plesso scolastico.



### **SP155 Carate-Veduggio Confine**

La strada provinciale SP155 Carate-Veduggio Confine (foto 5-8), asse composto dalle vie Donizzetti e Medici nel centro di Briosco e dalle vie Pascoli, Cervino, Monviso e Delle Grigne nella frazione di Capriano, è l'asse portante nord-sud della viabilità comunale e di collegamento con i comuni contermini di Veduggio con Colzano e Carate Brianza (Agliate). Presenta sezione carrabile a singola carreggiata, con una corsia per senso di marcia di larghezza pari a circa 3,25 m per tutto il suo sviluppo. Nel tratto a sud di via Puccini vige il divieto di transito per mezzi pesanti eccetto autorizzati (5). È presente, inoltre, il divieto per i mezzi pesanti nelle vie afferenti all'asse Roma, Tonale, Fermi, Dante Alighieri e Garibaldi.





### **Via Leopardi – via Carducci**

Via Leopardi è una strada comunale che rappresenta la porta nord-est della frazione di Capriano del comune di Briosco e permette l'accesso alla superstrada SS36 Del Lago di Como e dello Spluga attraverso lo svincolo di Capriano. Questo asse, a singola carreggiata e a singola corsia per direzione di marcia, presenta caratteristiche extraurbane (1-2), con assenza di marciapiedi e sezione di larghezza carrabile pari a circa 6,00 m. Il successivo tratto verso est è un tratto urbano denominato via Carducci, con marciapiedi su almeno un lato e spazi di sosta organizzati in carreggiata, di larghezza pari a circa 6,50 m. È presente un segnale di divieto di transito per mezzi pesanti nel tratto di via Carducci ad est di via Da Vinci (3). La via prosegue quindi verso est verso il centro dell'abitato della frazione di Capriano, con una sezione più contenuta, con tratti a senso unico alternato (tratto San Giuseppe-Trivulzio) e a senso unico (tratto Trivulzio-Parini). Ad ovest della SS36 mette in comunicazione la frazione di Fornaci e la zona industriale di via XXV Aprile con la superstrada (4).



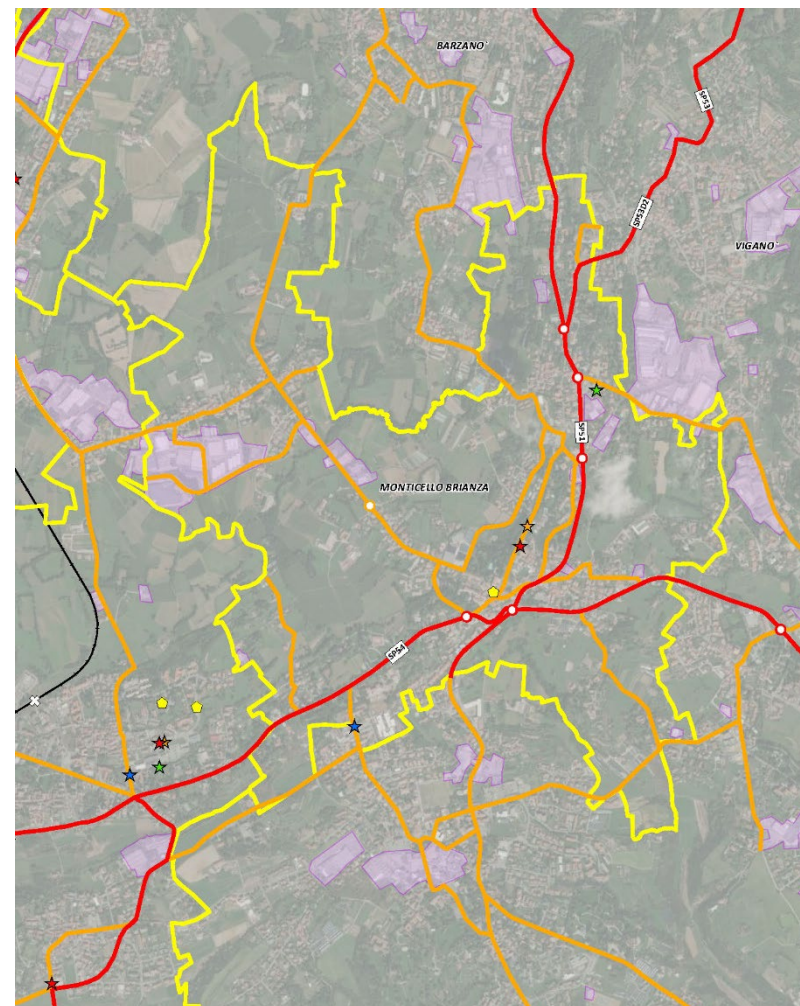
### **COMUNE DI MONTICELLO IN BRIANZA**

Il comune di Monticello in Brianza si trova in provincia di Lecco a confine con quella di Monza e Brianza, adiacente ad est del comune di Besana in Brianza e confinante, inoltre, con i comuni di Barzanò, Casatenovo, Cassago Brianza, Missaglia, Renate (MB), Viganò.

La localizzazione delle principali aree produttive/industriali si concentra principalmente a Cortenuova, in particolare nelle aree in affaccio su via Italia Unità, tra le frazioni di Cortenuova e Monticello lungo via Bocconi, e lungo la SP51 Della Santa nella frazione di Torrevilla e in misura minore in quella di Casirago.

La rete viaria interessata dal traffico dei mezzi pesanti ricomprende principalmente i seguenti assi viari:

- SP54 Monticello-Paderno, via Monte Grappa/via Besozzi, parte assieme alla SP6 dell'itinerario di collegamento est-ovest tra i due assi portanti nord-sud della SS36 Del lago di Como e dello Spluga e della SP342 dir;
- SP51 Della Santa, via Provinciale, di collegamento tra la SP54 con la SS342 Briantea attraversando i comuni di Monticello Brianza, Viganò, Barzanò, Sirtori, Barzago;
- Via Jacopo della Quercia, strada urbana che collega l'itinerario provinciale della SP6 con via Bocconi;
- Via Bocconi, asse di collegamento tra la porta Est del comparto industriale e la SP6/SP54;
- Via Italia Unità, a servizio dell'area industriale della frazione di Cortenuova;
- Via Sirtori e via Rossini;
- Asse delle vie Casati - Foscolo - IV Novembre – Rossini – Battisti, collega la SP51 Della Santa con la frazione di Villanova del comune di Barzanò;



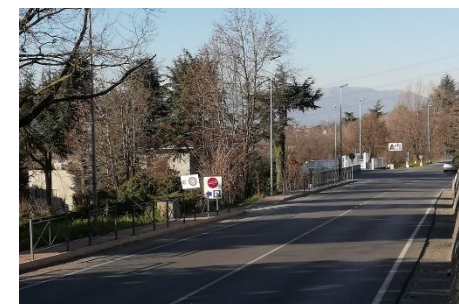
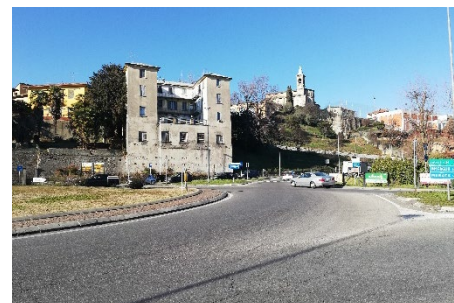
Di seguito si riportano le principali caratteristiche rilevate degli assi individuati.

**SP54 Monticello-Paderno – Via Monte Grappa/via Besozzi**

La strada provinciale SP54 Monticello-Paderno (di interesse regionale R1/R2), denominata via Monte Grappa ad est dell'intersezione a rotatoria con la SP51 Della Santa e successivamente via Besozzi, è parte assieme alla SP6 dell'itinerario di collegamento est-ovest tra i due assi portanti nord-sud della SS36 Del lago di Como e dello Spluga e della SP342 dir. Presenta caratteristiche extraurbane nel tratto via Monte Grappa (1-3), a carreggiata unica con una corsia per senso di marcia di larghezza variabile, crescente in direzione est e priva di marciapiedi e di sosta in carreggiata, e caratteristiche urbane nel tratto via Besozzi (4), con ampia sezione carrabile, a singola carreggiata e con una corsia per senso di marcia e marciapiedi su almeno un lato. È presente un divieto di transito per mezzi pesanti sulla strada laterale Dei Mille, un segnale di preavviso di divieto di transito per i mezzi pesanti in località Cortenuova eccetto traffico locale alla rotatoria con via Della Quercia, un divieto di transito per mezzi pesanti sulla via laterale Roma a 150m dall'intersezione con la SP54 e un divieto di accesso eccetto residenti in via Europa.

**SP51 Della Santa, via Provinciale**

La strada provinciale SP51 della Santa – via Provinciale (di interesse regionale R1/R2) collega la SP54 con la SS342 Briantea attraversando o lambendo i comuni di Monticello Brianza, Viganò, Barzanò, Sirtori, Barzago. Si attesta sulla SP54 (5) con una rotatoria e presenta una sezione prevalentemente a singola carreggiata con una corsia per senso di marcia di larghezza pari a circa 3,50 m (6), ad eccezione di un tratto compreso tra le vie Diaz (SP53 dir2) e Cadorna nel quale è presente uno spartitraffico centrale (7). Per quanto riguarda gli assi afferenti, è presente il divieto per i mezzi pesanti in via Casati (ramo est della rotatoria).





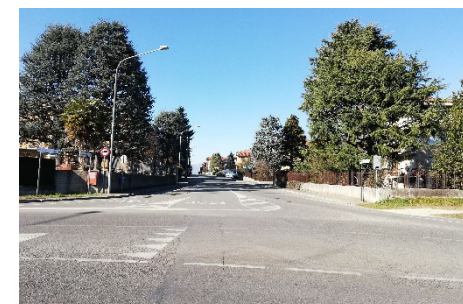
### **Via Della Quercia**

Via Jacopo Della Quercia (foto 1-4) è una strada urbana che collega l'itinerario provinciale della SP6 con via Bocconi. È una strada a singola carreggiata caratterizzata da una sezione stradale pari a circa 10 m, con una corsia per senso di marcia da 3,50 m e marciapiede su entrambi i lati di larghezza pari a 1,50 m. È presente un segnale di preavviso di svolta a sinistra obbligatoria per i mezzi pesanti in direzione nord e un divieto di transito per mezzi pesanti eccetto carico/scarico sul ramo sud (via Bocconi) dell'intersezione Della Quercia-Bocconi.



### **Via Bocconi**

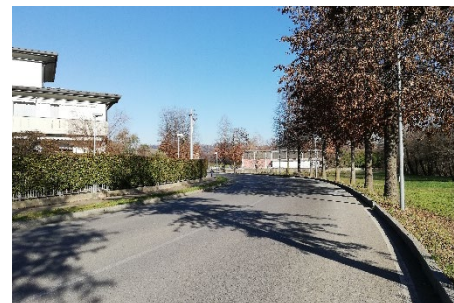
Via Bocconi è una strada urbana e rappresenta l'asse di collegamento tra la porta Est del comparto industriale e l'asse delle provinciali SP6-SP54, a cui si connette mediante via Della Quercia. Tale asse presenta una buona sezione stradale, in particolare: il tratto, compreso tra la rotatoria con via Canova e l'intersezione con via Italia Unita, caratterizzato dalla presenza di attività produttive, presenta una sezione stradale pari a poco più di 10 m caratterizzata dalla presenza di una corsia ciclabile in careggiata (non coerente con la normativa vigente) e un marciapiede su lato est. A sud di via Rossini presenta invece una sezione estremamente ridotta. Vigè il divieto di transito per mezzi pesanti nei tratti a sud di via Delle Querce (eccetto carico/scarico) e a nord di via Italia Unita.





### **Via Italia Unita**

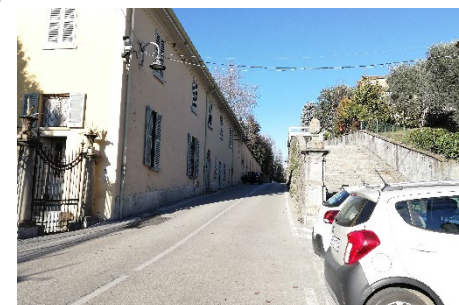
Via Italia Unita, a servizio dell'area industriale della frazione di Cortenuova, è una strada urbana caratterizzata da una buona sezione stradale una corsia per senso di marcia di larghezza superiore a 4,00 m, con la presenza di un marciapiede solo sul lato nord nei tratti estremi dell'asse, fra le intersezioni Bocconi-Deledda (1) e nei pressi dell'intersezione Italia Unita-Nuova (2-3), a servizio delle attività industriali presenti. La via termina attualmente a fondo chiuso ad ovest dell'intersezione Italia Unita-Nuova (4). È presente un divieto di transito per mezzi pesanti in direzione Balgano in via Dei Marchi, continuazione a nord di via Nuova.



### **Via Sirtori e via Rossini**

Via Sirtori, strada urbana classificata come itinerario percorribile per i veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità, presenta una sezione ampia nel tratto compreso tra IV Novembre e 24 Maggio, una sezione carrabile di larghezza più ridotta (5,50 m) nel tratto successivo tra le vie 24 Maggio e Bocconi e molto ridotta a sud di via Bocconi.

Via Rossini, strada urbana classificata come itinerario percorribile per i veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità parallela a via Sirtori, presenta una buona sezione stradale lungo tutto il suo sviluppo da via IV Novembre a via Bocconi (8). È presente l'obbligo di svolta da via Rossini a via Bocconi in direzione nord.



**Asse delle vie Casati - Foscolo - IV Novembre – Aligi Sassu - Battisti**

L'asse viario composto dalle vie Casati, Foscolo, IV Novembre, Rossini e Battisti collega la SP51 Della Santa con la frazione di Villanova del comune di Barzanò. Tale asse presenta una buona sezione stradale, con sezione stradale pari o superiore a 5,50 m, lungo tutto il suo sviluppo. Il primo tratto, via Foscolo, si innesta a pochi metri dalla circonferenza esterna della rotatoria SP51 (1) sul suo ramo ovest (via Casati), prosegue intersecando con una corsia per la svolta a sinistra via Sirtori (2) come via IV Novembre e successivamente come via Aligi Sassu (3), intersecando con una intersezione a T via Rossini. Successivamente l'itinerario prende il nome di via Battisti (4) dopo un'ulteriore intersezione a T con la via omonima raggiungendo poi il confine comunale.

**Via Diaz**

Via Diaz si innesta sulla SP51 Della Santa tramite una rotatoria (5) e si sviluppa verso est in direzione del comune di Viganò. Tale asse urbano presenta una sezione stradale (6) di larghezza pari a circa 6,50 m, con una corsia per senso di marcia e marciapiede sul lato sud. Da accesso ad un istituto di scuola media attraverso una diramazione a fondo chiuso della via stessa. Al confine con il comune di Viganò si interseca con via Galileo Galilei con un'ampia intersezione provvista di corsia centrale dedicata alla svolta in sinistra. Prosegue poi verso est come via Fermi, in un itinerario verso la SP54 che ricomprende inoltre le vie Giovanni XXIII e Merlini.

**SP53 dir2 via Cadorna-via Papa Giovanni XXIII**

Via Cadorna (7) si attesta sulla SP51 Della Santa sul ramo sud di ingresso alla rotatoria presente nel tratto a doppia carreggiata e si sviluppa in salita in direzione nord-est verso il confine comunale con Viganò prendendo il nome di via Papa Giovanni XXIII (8). Presenta una sezione pressoché costante a singola carreggiata con una corsia per senso di marcia di larghezza pari a circa 3,00 m.





## **COMUNE DI RENATE**

Il comune di Renate è a nord del comune di Besana In Brianza, nel Quadro Ambientale Provinciale n.5, nella zona a nord della provincia di Monza e Brianza a confine con quella di Lecco e confina inoltre con i comuni di Briosco, Cassago Brianza (LC), Monticello Brianza (LC), Veduggio con Colzano.

Le principali aree produttive/industriali si affacciano principalmente lungo la strada provinciale SP112 Rivabella-Renate e sulle vie Garibaldi, Cariggi-Matteotti, Rimembranze, Roma.

La rete viaria interessata dal traffico dei mezzi pesanti ricomprende principalmente i seguenti assi viari:

- SP112 (Rivabella-Renate) asse delle vie Concordia-Mazzucchelli-Vittorio Emanuele-Dante Alighieri, attraversa in direzione nord-sud il centro abitato di Renate e raggiunge a sud il territorio di Besana Brianza e a nord quello di Cassago Brianza;
- Asse delle vie Cavour, Matteotti e Dei Cariggi, principale asse di

collegamento est-ovest con il comune di Veduggio Con Colzano;

- via Garibaldi-via Mazzini-via Manzoni, collegano Renate con la frazione di Balgano di Besana e Cortenuova di Monticello Brianza.;
- SP155 (Carate-Veduggio Confine) via Roma, di collegamento con Veduggio e l'abitato a nord della ferrovia.

Al fine di risolvere i problemi del traffico locale, in particolare per quanto riguarda l'attraversamento del territorio comunale di mezzi pesanti, è stata istituita a maggio 2020 una zona a traffico limitato con divieto di transito per mezzi pesanti eccetto carico/scarico locale di pubblica utilità e residenti, estesa alle vie Cavour, Matteotti e Roma, ora non più attiva, alla quale era possibile accedere attraverso permessi di transito (contrassegni annuali, temporanei o giornalieri) rilasciati anche a società richiedenti di comuni limitrofi con specifiche caratteristiche e con necessità di percorso più breve interno alla ZTL.

Di seguito si riportano le principali caratteristiche rilevate degli assi individuati.





### **SP112 Rivabella-Renate**

La strada provinciale SP112 Rivabella-Renate, denominata via Concordia, via Mazzucchelli, via Vittorio Emanuele e via Dante Alighieri all'interno del territorio comunale, attraversa in direzione nord-sud il centro abitato di Renate e raggiunge a sud il territorio di Besana Brianza e a nord quello di Cassago Brianza (provincia di Lecco). Nel tratto a sud, via Concordia, presenta una sezione extraurbana caratterizzata da una larghezza della carreggiata media pari a 6,50 m, con alcuni tratti più stretti, comunque di larghezza non inferiore a circa 5,50 m. Il tratto successivo verso nord, via Mazzucchelli, presenta una larghezza della carreggiata pari a circa 6,50-7,00 al quale succede un tratto di larghezza più contenuta (5,50 m) antistante la chiesa dei Santi Donato e Carpofofo e l'oratorio, denominato via Vittorio Emanuele (3). Dopo la chiesa, nel tratto denominato via Dante Alighieri, la sezione stradale dell'asse riprende una larghezza maggiore pari a circa 6,50-7,00 m, con la presenza del municipio e, nella via laterale Maria Montessori, una scuola primaria (4). Prosegue poi verso nord con sezione simile alla precedente fino al confine comunale. È presente un divieto di transito per mezzi pesanti nella strada afferente via Tripoli.

### **Asse delle vie Cavour, Matteotti e Dei Cariggi**

L'asse delle vie Cavour, Matteotti e Dei Cariggi è il principale asse di collegamento est-ovest con il comune di Veduggio Con Colzano. Esso si innesta su via Vittorio Emanuele con una intersezione a rotatoria (5) e presenta una sezione a singola carreggiata con una corsia per senso di marcia di larghezza compresa tra 6,50 e 7,50 m per tutto il suo sviluppo. Nel tratto interno all'abitato (Cavour-Matteotti e parte di via Cariggi) presenta il marciapiede su almeno uno dei lati e alcuni spazi di sosta in carreggiata (6). Nel tratto finale (via Cariggi) assume caratteristiche extraurbane (7). Nelle vie laterali Matteotti, Sirtori, Battisti e Rimembranze sono presenti alcune aree produttive/industriali/commerciali (8).



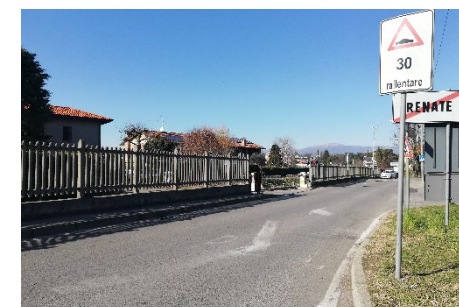


### **via Garibaldi-via Mazzini-via Manzoni**

La viabilità composta dalle vie Garibaldi, Mazzini e Manzoni collega il settore orientale del comune di Renate con la frazione di Balgano di Besana e Cortenuova di Monticello Brianza. Nel tratto compreso tra il confine e l'intersezione semaforizzata con via Mazzini, via Garibaldi presenta una sezione a carreggiata unica con una corsia per senso di marcia, con una larghezza variabile tra i 5,50 e i 6,50 m, con marciapiede su almeno uno dei lati (1). Nel tratto successivo la via diventa un senso unico di marcia in cui vige il divieto di transito per i mezzi pesanti e dei veicoli con altezza superiore a 2,50 in quanto è presente un sottopasso ad altezza ridotta (2). Via Mazzini (3) presenta una larghezza della carreggiata media pari a 6,50 m e diventa via Manzoni (4) successivamente all'intersezione con via Foscolo (Cassago Brianza), mantenendo le stesse caratteristiche. È presente un divieto di transito per mezzi pesanti nella strada afferente via Tripoli.

### **SP155 (Carate-Veduggio Confine) via Roma**

La SP155 Carate-Veduggio confine, nel territorio comunale di Renate, è denominata via Roma ed è una strada urbana di collegamento con Veduggio con Colzano e di accesso all'abitato a nord della linea ferroviaria. Essa si innesta su via Dante Alighieri (SP112) con una intersezione a T (5) e presenta una sezione a singola carreggiata e a una corsia per senso di marcia, ciascuna di larghezza pari a circa 3,25-3,50 m. L'asse costeggia la linea ferroviaria, la stazione Renate-Veduggio (6-7) e, al confine con il comune di Veduggio con Colzano è presente un passaggio a livello a senso unico in direzione ovest, verso via Rimembranze (8).





### **COMUNE DI VEDUGGIO CON COLZANO**

Il comune di Veduggio Con Colzano è situato a nord del comune di Briosco e a ovest di quello di Renate, a confine anch'esso con la provincia di Lecco e quella di Como e confina inoltre con i comuni di Cassago Brianza (LC), Inverigo (CO) e Nibionno (LC).

La localizzazione delle principali aree produttive/industriali è distribuita sulle vie Verdi, Della Repubblica, nell'area industriale che si affaccia su via Piave e Dell'Atleta e su via Magenta.

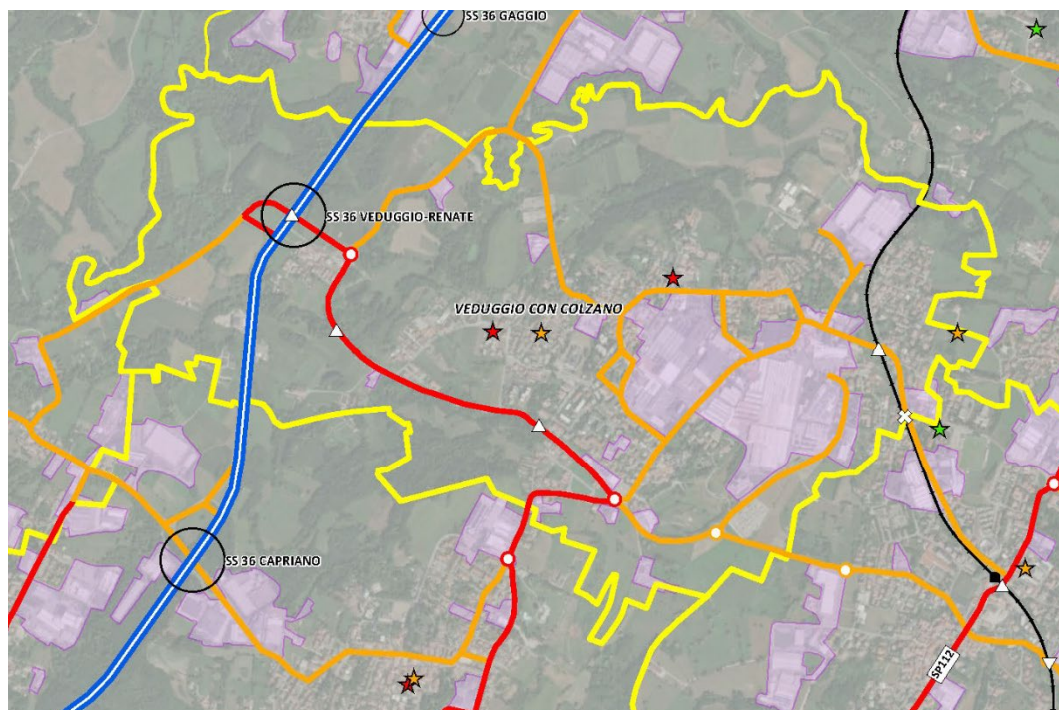
La rete viaria interessata dal traffico dei mezzi pesanti ricomprende principalmente i seguenti assi viari:

- Via Verdi, collega l'abitato di Veduggio con Colzano con lo svincolo

Veduggio-Renate della SS36 Del Lago di Como e Dello Spluga e successivamente con la frazione Fornaci di Briosco

- Viale Della Repubblica, di collegamento tra via Verdi, e quindi lo svincolo Veduggio-Renate della SS36, con via Monte Grappa, asse di accesso alla zona industriale;
- Via L. e W. Fontana – dei Cariggi, di collegamento tra Veduggio e Renate e via Volta, di accesso all'area industriale;
- Via Monte Grappa-via Piave;
- Via Magenta;
- Via Concordia-Via Dell'Atleta.

Di seguito si riportano le principali caratteristiche rilevate degli assi individuati.



### **Via Verdi**

Via Verdi collega l'abitato di Veduggio con Colzano con lo svincolo Veduggio-Renate della SS36 Del Lago di Como e Dello Spluga e successivamente con la frazione Fornaci di Briosco.

Il tratto ad ovest dello svincolo Veduggio Renate è una strada extraurbana a singola carreggiata e a una corsia per senso di marcia che presenta una sezione variabile da 6,60 a 4,60 m, senza linea di mezzzeria. A circa 480 m dallo svincolo è presente sull'asse il divieto di transito per mezzi pesanti in direzione Fornacetta. Il tratto ad Est dello svincolo (1) si interseca con via Tremolada e viale Della Repubblica con un'ampia rotatoria (2) e prosegue in direzione nord con caratteristiche extraurbane e una sezione mediamente pari a circa 6,50 m. All'intersezione con via Cadorna è presente un segnale di preavviso di divieto di transito per mezzi pesanti e di pericolo di strettoia simmetrica (3). Successivamente è infatti presente un tratto urbano della via, con sezione di larghezza simile e marciapiedi su entrambi i lati (4), che dopo l'intersezione con via Libertà si restringe fino ad una sezione pari a circa 5,00 m tra un edificio e una recinzione, senza spazi laterali.

### **Viale Della Repubblica**

Viale Della Repubblica è un asse extraurbano che lambisce a sud l'abitato di Veduggio (5-6), di collegamento tra via Verdi (SP155), e quindi lo svincolo Veduggio-Renate della SS36, con via Monte Grappa, asse di accesso alla zona industriale del comune. Presenta intersezioni a rotatoria agli estremi (8) e intersezioni a T con le vie Manzoni, nella quale sono ammesse solo manovre in destra, e Porta (7), dove sono presenti canalizzazioni e una corsia centrale per la svolta a sinistra. Presenta un'ampia sezione a singola carreggiata con una corsia per senso di marcia di larghezza complessiva superiore a 7,50 m per tutto il suo sviluppo. È presente un divieto di transito per mezzi pesanti eccetto carico/scarico nella strada afferente via Porta.





### **Via L. e W. Fontana – Dei Cariggi - via Volta**

L'asse delle vie L. e W. Fontana e Cariggi collega Veduggio con Renate e, attraverso via Volta, con la zona industriale. L'asse est-ovest L. e W. Fontana-Cariggi è una strada extraurbana a singola carreggiata con una corsia per senso di marcia che presenta un'ampia sezione superiore a 7,00-7,50 m (1-2). Via Volta si innesta sull'asse tramite una grande rotonda e presenta una sezione iniziale a due corsie in direzione nord e una in direzione sud (3), a singola carreggiata, e successivamente una sezione a singola corsia per direzione di marcia con larghezza complessiva variabile tra 6,60 e 8,00 m (4). Nel tratto finale, in corrispondenza dell'intersezione con via Fermi presenta un netto restringimento di carreggiata, con larghezze pari a circa 5,50 m fino all'intersezione con via Piave. È presente un divieto di transito per mezzi pesanti eccetto carico/scarico nella strada afferente via Nobel.

### **Via Monte Grappa-via Piave (SP155 Carate-Veduggio Confine)**

Nel territorio comunale di Veduggio con Colzano, la strada provinciale SP155, è composta dalle vie Monte Grappa, Piave e Magenta. A sud della rotonda Della Repubblica-L. e W. Fontana, via Monte Grappa presenta una sezione di tipo extraurbano in salita verso la frazione di Capriano del comune di Briosco. Il tratto a nord dell'intersezione a rotonda Della Repubblica-L. e W. Fontana di Via Monte Grappa è una strada urbana a singola carreggiata e con una corsia per senso di marcia di larghezza variabile tra 3,00 e 3,50 m, che attraversa parte dell'abitato di Veduggio in senso nord-sud dalla rotonda di via Della Repubblica (5-6) fino a via Cavour, nella quale vige il divieto di transito per i mezzi pesanti eccetto per carico/scarico. Successivamente verso nord prosegue come via Piave, con una simile sezione che si riduce in alcuni tratti a 5,50 m (7), sulla quale si affacciano alcune attività. Interseca via Milano e via Volta e si attesta infine su via Magenta con una pseudo rotonda con precedenza all'asse Piave-Magenta est (8).





### **Vie Magenta SP155 Carate-Veduggio Confine**

Via Magenta, tratto urbano della SP155 Carate-Veduggio Confine, presenta un primo tratto a senso unico in cui vige il divieto di transito per mezzi pesanti, di sezione molto contenuta (1). Dopo l'intersezione con via San Martino la sezione diventa di larghezza maggiore, a singola carreggiata a doppio senso di circolazione di larghezza pari a circa 7,00-7,50 m fino a via Piave. Prosegue verso est fino al comune di Renate (2) superando con un sovrappasso la linea ferroviaria (3), con sezione carrabile di larghezza similare. È presente un divieto di transito per mezzi pesanti nelle strade afferenti via Risorgimento e via Trento e Trieste.



### **Via Concordia, via Dell'Atleta**

Via Concordia è una strada urbana a singola carreggiata e con una corsia per senso di marcia con marciapiedi su entrambi i lati e tratti con spazi di sosta in carreggiata, si innesta su via Magenta tramite un'intersezione a T regolamentata con uno stop (5), presenta una sezione carrabile che varia da circa 9,00 m a 6,50 m (6). Via Dell'Atleta rappresenta la continuazione di via Concordia e presenta una corsia per senso di marcia, di larghezza complessiva pari a circa 6,50 m, con marciapiedi su entrambi i lati e spazi di sosta in carreggiata (7). Su tale via è presente un'attività generatrice di traffico pesante (8).







#### 4 INDIVIDUAZIONE ITINERARI PREFERENZIALI DEI MEZZI PESANTI E AZIONI/INTERVENTI ATTI A MIGLIORARE LA MOBILITÀ

Con riferimento all'ambito territoriale dei comuni di Besana in Brianza, Briosco, Monticello in Brianza, Renate e Veduggio con Colzano, a partire dalla lettura della consistenza, delle caratteristiche, degli usi e delle criticità della rete stradale, oltre che delle peculiarità del contesto, individuate nei capitoli precedenti, sono stati selezionati gli schemi di rete degli itinerari preferenziali percorribili dai mezzi pesanti (in particolare per le relazioni da e verso la SS36 dello Spluga e la statale SS342), in coerenza con gli strumenti pianificatori dei singoli comuni interessati e delle relative Province (Monza Brianza e Lecco), articolandoli in due degli scenari temporali: il primo di Breve e il secondo di Medio Periodo; entrambi finalizzati a ottenere migliori condizioni di circolazione generali, evitando l'utilizzo, da parte di tali mezzi, della viabilità più "delicata" dei centri storici e degli ambiti con preferenza di particolari ricettori sensibili e strade di ridotto calibro stradale.

Lo **scenario di Breve Periodo** contempla principalmente la viabilità esistente e mostra l'attuale schema di rete ottimale per gli itinerari preferenziali dei mezzi pesanti mentre lo **scenario di Medio Periodo** ridefinisce lo schema ottimale contemplando le nuove infrastrutture stradali previste.

In ciascuno schema di rete complessivo lo studio propone una configurazione di itinerari classificata secondo una gerarchizzazione composta da 3 categorie:

- **Itinerari portanti**, ovvero quelli di relazione sovralocale da e per gli assi della SS36 Dello Spluga e della statale SS342, anch'essi portanti del territorio;
- **Itinerari secondari**, di relazione tra i comuni e le zone industriali/produttive non serviti direttamente dagli itinerari portanti;
- **Itinerari riservati ai frontisti** ovvero utilizzabili dai mezzi pesanti solamente per accedere alle attività in affaccio sulle medesime vie;

riportati nella tavola 4 "Itinerari preferenziali per i mezzi pesanti" (fuori testo).

In linea generale, salvo specifiche situazioni, la priorità riguarda innanzitutto l'evidenziazione sul territorio (attraverso specifici interventi) degli itinerari portanti, mentre in seconda fase potranno essere contemplati quegli interventi atti a contenere e a proteggere dal traffico dei mezzi pesanti gli itinerari tendenzialmente riservati ai frontisti o generalmente esclusi ai mezzi pesanti, nel momento in cui le singole Amministrazioni Comunali interessate ritengano necessario intervenire, al fine di contenere le criticità. Resta inteso che qualunque intervento potrà essere contemplato e successivamente sviluppato solo previo accordo e assenso dell'Ente gestore della strada, conseguentemente la limitazione al transito dei mezzi pesanti è demandata all'Ente Gestore della Strada.

Di seguito si provvede ad una sintetica descrizione di individuazione degli itinerari individuati.

##### **Itinerari Portanti - Scenario di Breve Periodo:**

- A. Itinerario nord-sud A51 Torri Bianche-SS342 Bevera di Sirtori, composto dalle strade provinciali SP7-SP51-SP69;
- B. Itinerario nord-sud Monza-SS36 Veduggio-Renate composto dalle strade SP6, SP112, via Cavour (Renate), l'asse delle vie Dei Cariggi-Fontana-Della Repubblica (Veduggio con Colzano);
- C. Itinerario est-ovest SS36 Carate/SS36 Seregno-SP342dir Cernusco Lombardone- composto dalle strade provinciali SP11/SP135- SP6-SP54;
- D. Itinerario nord-sud SS342 Bulciago/Bevera di Sirtori-Renate, composto dalla SP48 e dalla SP112, nei tratti denominati vie Dante Alighieri e Vittorio Emanuele (Renate).



### **Itinerari Portanti - Scenario di Medio Periodo:**

Nello scenario di medio periodo vengono confermati gli itinerari A, B, C dello scenario di breve periodo, mentre l'itinerario D potrà assumere una diversa configurazione.

La programmazione infrastrutturale allo stato attuale contempla infatti la realizzazione di una connessione viaria tra le vie Piave (Besana in Brianza) e Nazioni Unite (Monticello in Brianza) nell'ambito dell'attuazione del BAL P1.

In relazione al ruolo, alle caratteristiche dell'asse Nazioni Unite-Bocconi (Monticello in Brianza) la connessione viaria innanzi citata permetterà di individuare un itinerario (con diritto di precedenza) portante per mezzi pesanti ossia Piave (ramo nord)-Nazioni Unite (e viceversa).

L'individuazione/realizzazione di questo nuovo itinerario D permetterà di:

- proteggere il tratto di SP112 via Vittorio Emanuele (Renate), sensibile e di pregio, sul quale si affacciano la chiesa e l'oratorio;
- agire in maniera più efficace sulla riduzione dei volumi transitanti sull'asse di via Piave (ramo sud) e sull'asse di via Garibaldi, attenuando le criticità oggi presenti;
- proteggere l'asse di via Immacolata (frazione Cortenuova, Monticello in Brianza).

L'itinerario D nord-sud SS342 Bulciago/Bevera di Sirtori-Renate potrà quindi raggiungere la SP342dir a Cernusco Lombardone a est attraverso gli assi delle vie Garibaldi-Mazzini-Manzoni (Renate), via Piave tratto nord (Besana in Brianza), nuovo collegamento Piave-Italia Unita, le vie Italia Unita, Bocconi, Delle Querce (Monticello in Brianza) e la SP54 verso est.

### **Itinerari Secondari – Scenario di Breve Periodo:**

- Villa Raverio-Montesiro-Tregasio verso la SP135, composto dalle vie De Gasperi, Puccini, Buonarroto e Cimabue (comune di Besana in Brianza);
- vie IV Novembre, Gramsci, Brioschi, Isonzo e Cadore (zona

industriale) di Besana in Brianza;

- SS36 Briosco-Veduggio, composto dalla SP102 - via Rossini, via Puccini, dalla SP155 - vie Donizzetti, Medici, Pascoli, Cervino, Monviso e Delle Grigne (Briosco), Monte Grappa (Veduggio con Colzano);
- Briosco- SS36 Fornaci (Briosco), composto dalla SP102dir via Verdi;
- SS36 Veduggio-Renate – Nibionno (Veduggio Con Colzano), composto dalle vie Verdi (Veduggio con Colzano) e Cadorna (Nibionno).
- Itinerario secondario Oriano-Renate, composto dalle vie San Gregorio, San Marco (Oriano) e Manzoni (Renate).

### **Itinerari secondari Scenario di Medio Periodo:**

Nello scenario di medio periodo vengono confermati gli itinerari dello scenario di breve periodo, ad eccezione di via Manzoni (Renate) che sarà parte integrante dell'itinerario portante D, mentre l'itinerario secondario Oriano-Renate sarà composto dalle vie San Gregorio e San Marco (Oriano)

### **Itinerari riservati ai frontisti – Scenario di Breve Periodo:**

- Villa Raverio-Calò (Besana in Brianza), vie Leopardi, Pozzi e Lovati;
- Montesiro-via Cavour (Besana in Brianza);
- Montesiro-Casatenovo (Besana in Brianza), via Montereio;
- Balgano-via Piave (Besana in Brianza);
- Via Visconta (Besana in Brianza);
- Briosco-via Donizzetti sud (Briosco);
- Capriano-via Leopardi-via Carducci (Briosco);
- Via XI Febbraio (Briosco);
- Monticello-Barzanò- asse da via Casati a via Battisti (Monticello in Brianza) e via Colombo (Barzanò);

- Via Nuova e via Dei Marchi (Monticello in Brianza);
- Via Delle Querce, via Bocconi e via Italia Unita (Monticello Brianza)
- Monticello-Missaglia, via Diaz (Monticello in Brianza), Fermi, Papa Giovanni XXIII, Merlini (Missaglia);
- Asse delle vie Monte Grappa, Piave, Concordia, dell'Atleta, Magenta (Veduggio con Colzano zona industriale) e via Roma (Renate);
- Via Rimembranze (Renate);
- Via Garibaldi-Piave (a confine tra Renate e Besana in Brianza);
- Tratti di via Verdi (Veduggio con Colzano) verso il centro (ad est di via Cadorna) e verso Fornacetta (ad ovest dello svincolo Veduggio-Renate della SS36);
- Via L. e W. Fontana e via Volta (zona industriale di Veduggio con Colzano).

#### **Itinerari riservati ai frontisti – Scenario di Medio Periodo:**

Nello scenario di medio periodo vengono confermati gli itinerari dello scenario di breve periodo, ad eccezione dell'asse delle vie Vittorio Emanuele-via Dante Alighieri (SP112 tratto a sud di via Manzoni - Renate) che potrà essere classificarlo come riservato ai frontisti, in relazione alla presenza del nuovo itinerario portante D.

Nelle pagine seguenti si evidenziano le tratte di itinerari preferenziali per i mezzi pesanti individuati in ciascun comune oggetto dell'area allo studio (riportati in ordine alfabetico), fornendo la classificazione funzionale all'interno dello schema di itinerari preferenziali dei mezzi pesanti individuato nell'area di studio negli scenari di Breve e Medio Periodo, individuando alcuni interventi finalizzati alla coerenza con la normativa vigente. Tali prime indicazioni devono intendersi oggetto di ulteriore approfondimento nei documenti di pianificazione dei comuni interessati o nelle successive fasi della progettazione, al fine di una più puntuale/effettiva individuazione e quantificazione delle opere, oltre

all'individuazione puntuale degli interventi e della conseguente rivisitazione della segnaletica di indirizzo e di divieto. Resta inteso che qualunque intervento potrà essere contemplato e successivamente sviluppato solo previo accordo e assenso dell'Ente gestore della strada, conseguentemente la limitazione al transito dei mezzi pesanti è demandata all'Ente Gestore della Strada.

Per ulteriori dettagli si rimanda alle tavole 4 e 5 fuori testo.





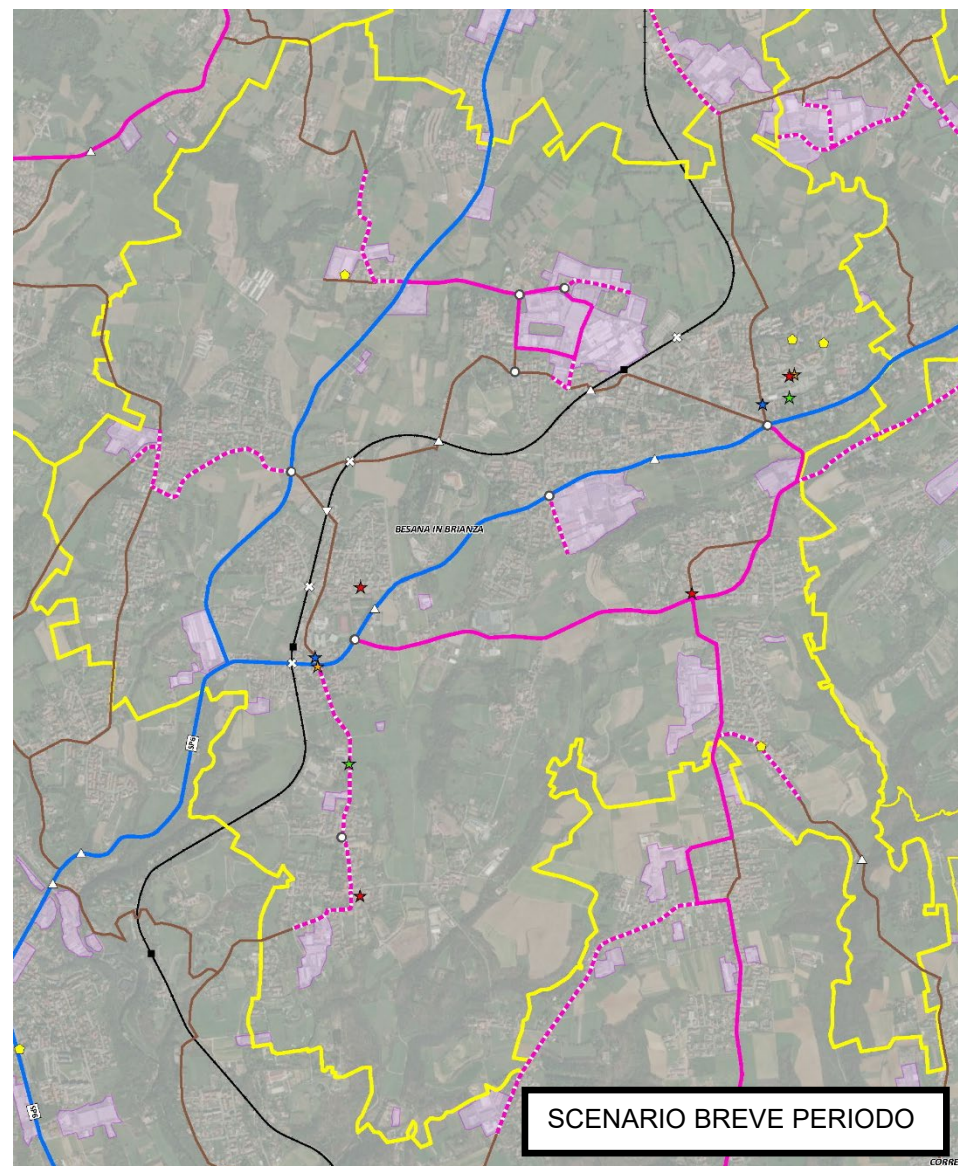
## **COMUNE DI BESANA IN BRIANZA**

Gli assi portanti della rete di itinerari preferenziali percorribili dai mezzi pesanti nel comune di Besana in Brianza individuati sono:

- la strada provinciale SP6 Monza-Carate, tratta comune degli itinerari sovralocali portanti **C** est-ovest SS36 Carate/SS36 Seregno-SP342dir Cernusco Lombardone (con la sua continuazione SP54 Monticello-Paderno), lungo tutto il suo sviluppo nel territorio comunale, e **B** Monza-SS36 Veduggio-Renate, nel tratto compreso tra il confine comunale ovest e la SP112;
- la strada provinciale SP112 Rivabella-Renate, Monza-SS36 Veduggio-Renate, tratta dell'itinerario sovralocale portante **B** Monza-SS36 Veduggio-Renate.

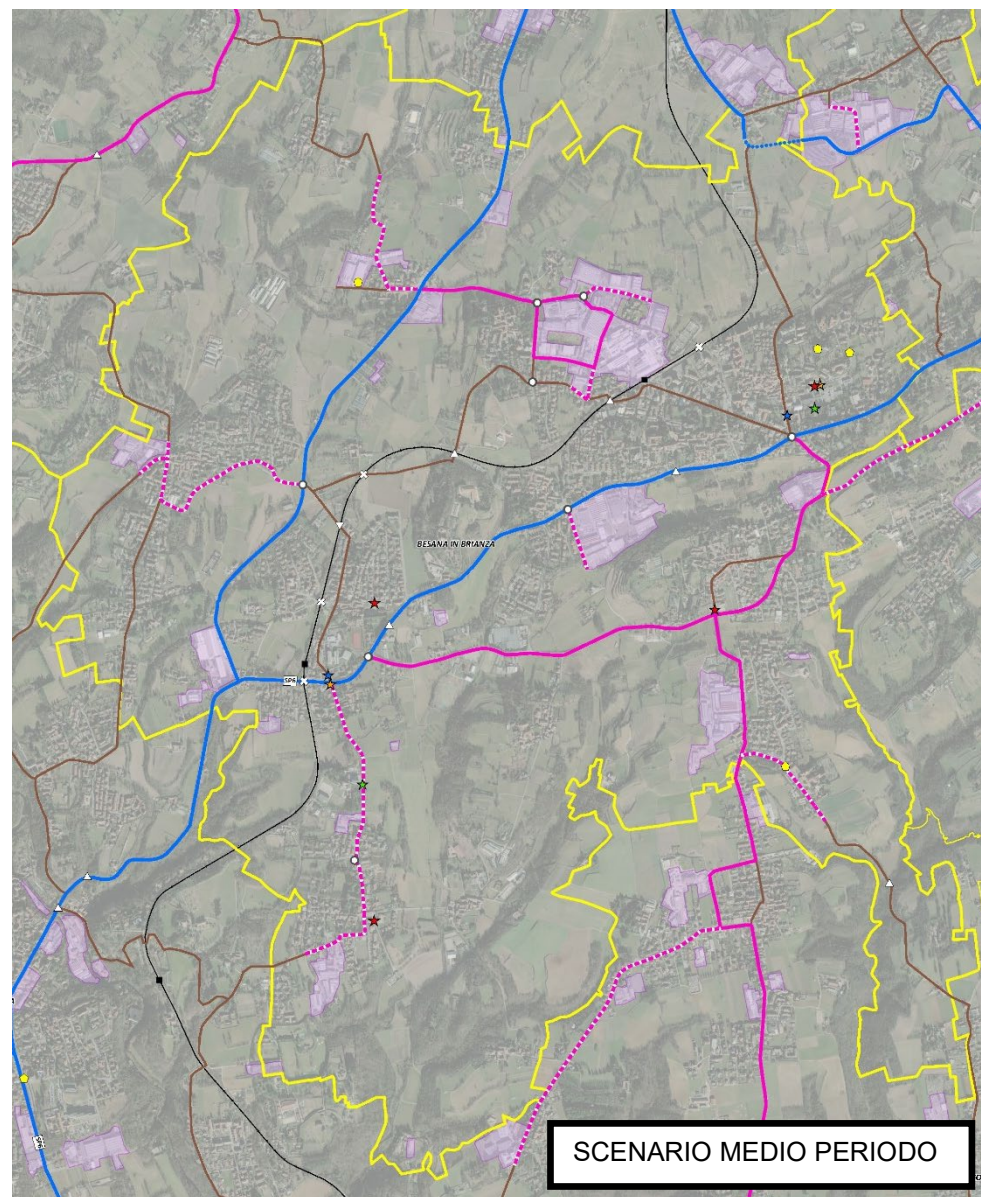
Da tali assi sarà possibile l'attraversamento del territorio comunale per la componente pesante del traffico e il raggiungimento della zona industriale tramite gli assi secondari di via San Camillo, Salvo d'Acquisto, via Parini, Mantovani, via Zappa e via Puecher. Per destinazioni a nord del comune di Renate si indicherà come preferenziale l'itinerario portante SP6/SP54-Della Quercia-Bocconi-Italia Unita.

La strada provinciale SP154 Lesmo-Besana, nel tratto composto dalle vie Puccini, Buonarroti e Cimabue, e via De Gasperi, formano un itinerario secondario per i mezzi pesanti di relazione nord-sud del comune con il comune di Tregasio e verso la SP135 Arcore Seregno in quanto lambiscono e attraversano in particolare l'abitato della frazione di Montesiro. Per quanto riguarda l'ultimo tratto della SP154, via Cavour, dato che attraversa una zona più sensibile e non si connette ad altre tratte di rete percorribili da mezzi pesanti, si ritiene opportuno classificarla come itinerario riservato ai frontisti. Date le caratteristiche geometriche molto limitate delle vie S. Siro e San Nazzaro e al contesto residenziale che attraversano, si propone di istituire in linea generale il divieto di transito dei



mezzi pesanti, da porre eccetto eventuali autorizzati frontisti nelle vie stesse.

Gli ulteriori approfondimenti effettuati in occasione del presente studio, riconfermano quanto già evidenziato nello Studio viabilistico ambito BAL\_P1 e connessione viaria tra le vie Piave-Gerolo-San Camillo (aprile 2014); ossia non si ritiene compatibile il transito dei mezzi pesanti lungo l'asse di via Garibaldi in considerazione sia delle caratteristiche geometriche funzionali che del contesto circostante. In particolare via Garibaldi è un asse all'interno del tessuto residenziale della città di Besana in Brianza, di ridotti calibri per la componente attiva, sul quale tra l'altro sono presenti o vi afferisce la viabilità dei complessi scolastici, della palestra comunale e della casa di riposo della città stessa; ne deriva di conseguenza la necessità di contenere il più possibile il traffico veicolare nella sua interezza. Nello **scenario di Medio Periodo**, l'attuazione dell'ambito BAL\_P1 e la realizzazione del nuovo collegamento tra via Piave e via Italia Unita (Monticello in Brianza) da origine ad un nuovo itinerario da nord (Piave) verso est (Italia Unita) e viceversa portante per i mezzi pesanti. Tale connessione può quindi rappresentare l'occasione per alleggerire ulteriormente il traffico lungo via Garibaldi, non solo con il divieto di transito per i mezzi pesanti su via Garibaldi, ma anche con la ridefinizione dell'intersezione con via Piave, eliminando la previsione di rotatoria, ridefinendo una continuità stradale fluida con diritto di precedenza fra il ramo nord di via Piave e il nuovo collegamento previsto con via Italia Unita, mentre le relazioni da e verso il ramo sud di via Piave rappresenteranno un itinerario secondario senza diritto di precedenza. Oltre a ciò vengono riconfermati gli interventi di moderazione e di messa in sicurezza lungo l'asse di via Garibaldi contemplati nello Studio viabilistico ambito BAL\_P1 e connessione viaria tra le vie Piave-Gerolo-San Camillo (aprile 2014) e ripresi dal PGTV del Comune di Besana in Brianza, volti a impedire un peggioramento delle condizioni e della vivibilità dell'asse di via Garibaldi. Si ricorda inoltre che l'asse Italia Unita-Bocconi (Monticello Brianza) oltre a



contemplare sezioni stradali migliori dell'asse di via Garibaldi (Besana Brianza) rientra fra gli itinerari idonei per il transito dei mezzi eccezionali.

Per quanto riguarda le vie Leopardi, Pozzi e Lovati, data la presenza di plessi scolastici, di tratti residenziali della frazione di Calò e in relazione alla mancanza di effetto rete delle vie stesse, si propone di istituire il divieto di transito per veicoli pesanti eccetto frontisti.

Lo studio propone inoltre di definire come itinerari riservati ai frontisti l'itinerario delle vie IV Novembre, Gramsci, Brioschi, Isonzo e Cadore, nella frazione di Vergo-Zoccorino e in via Visconta nella frazione omonima, in considerazione sia delle caratteristiche geometrico funzionali di tali assi, con particolare riferimento alla strettoia esistente su via Brioschi e della scarsa sezione stradale di via Visconta, sia del contesto circostante e delle caratteristiche poco adatte al transito dei mezzi pesanti dei collegamenti esistenti con il comune di Briosco di entrambi gli itinerari (strade di tipo F extraurbano).

Comunque con riferimento al PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) il cui iter è in fase di completamento, e alla relativa classificazione funzionale della rete stradale oltre agli itinerari innanzi citati, la percorrenza dei mezzi pesanti è ammessa sulle strade extraurbane e di quartiere ed è esclusa ad eccezione dei frontisti all'interno delle Zone 30. L'attuazione del Piano permetterà quindi di proteggere adeguatamente dal transito dei mezzi pesanti, anche ad esempio nelle vie Don Primo Mazzolari, De Amicis, Ariosto, Belvedere, San Siro-San Nazzario, Papa Giovanni XXIII e Negrinelli.

Conseguentemente si demanda alle fasi successive della progettazione una rivisitazione complessiva della segnaletica verticale, in particolare quella dedicata ai mezzi pesanti sia per quanto riguarda la segnaletica di indirizzo che per quella di divieto. Resta inteso che qualunque intervento potrà essere contemplato e successivamente sviluppato solo previo accordo e assenso dell'Ente gestore della strada, conseguentemente la

limitazione al transito dei mezzi pesanti è demandata all'Ente Gestore della Strada.



Per ulteriori dettagli si rimanda alle tavole 4 e 5 fuori testo.

### **COMUNE DI BRIOSCO**

Vista la presenza della superstrada SS36 Dello Spluga nella porzione nord-ovest del territorio comunale, di 3 svincoli di tale asse con la viabilità comunale e le scarse caratteristiche geometriche funzionali dei collegamenti esistenti verso Besana in Brianza, si ritiene opportuno riconfermare l'asse della SS36 stessa come unico itinerario portante per la mobilità dei veicoli pesanti che attraversa il comune di Briosco.

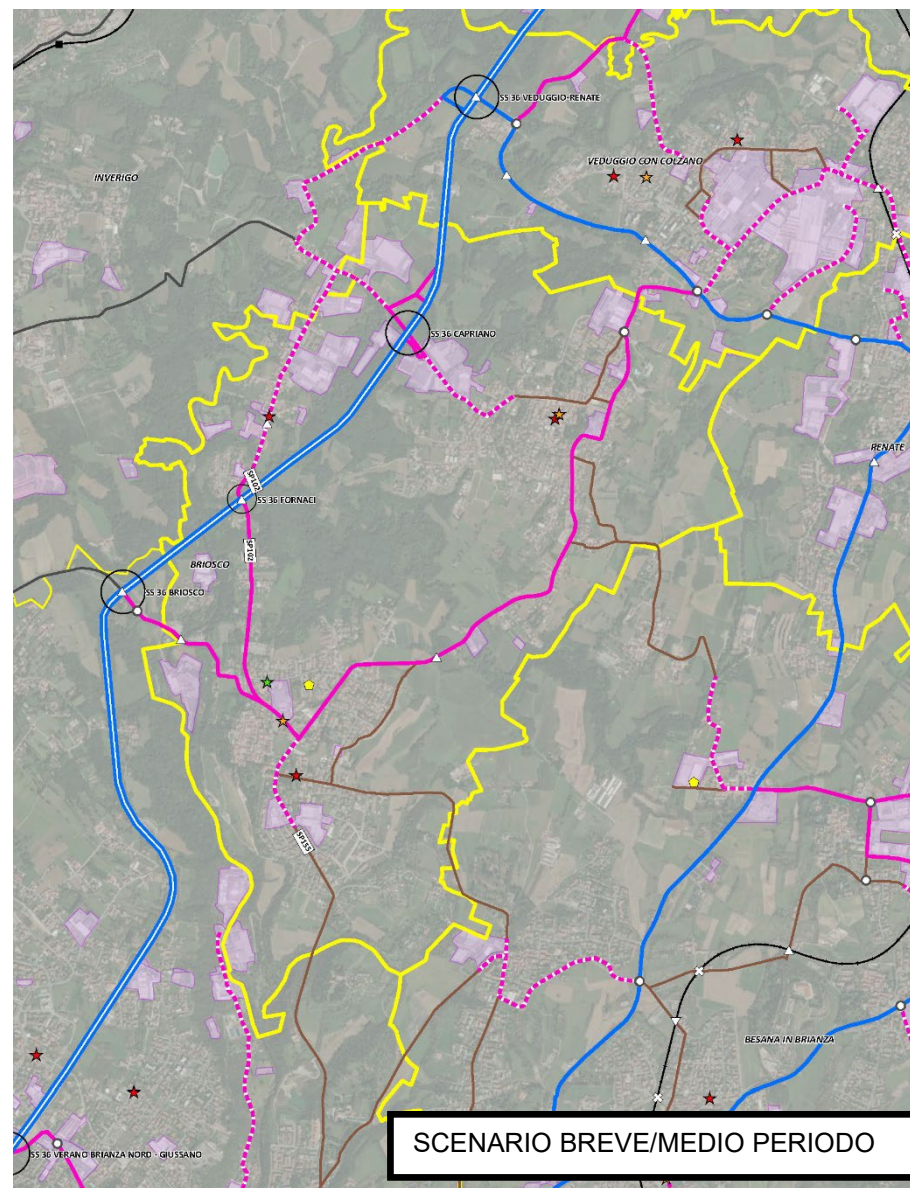
Lo studio propone di classificare come itinerari secondari gli assi della SP155, SP102 e SP102 dir, in quanto fungono da collegamento alternativo alla Valassina tra i comuni di Veduggio con Colzano, Briosco e le sue frazioni di Capriano e Fornaci e l'asse della SP9 Vecchia Valassina nei comune di Arosio (provincia di Como) e Giussano (Monza e Brianza).

Nel tratto di via Puccini della SP102 si rendono comunque necessari interventi finalizzati alla ricucitura dei fronti, alla riduzione della velocità di percorrenza dei veicoli e alla protezione della mobilità attiva.

Per quanto riguarda la frazione di Fornaci, in relazione alla sensibilità del contesto residenziale con la presenza della chiesa, dell'oratorio e di un istituto scolastico in affaccio su via XI Febbraio e alla presenza sulla via stessa di una sezione di larghezza molto ridotta, lo studio propone di definire l'asse della SP102dir nel tratto a nord dello svincolo della SS36 come itinerario riservato ai frontisti.

Riconfermando inoltre il divieto di transito dei mezzi pesanti su via Garibaldi, l'accessibilità alla zona industriale di via XXV Aprile e della zona artigianale presente nel tratto nord di via XI Febbraio e delle attività presenti su via Leopardi e Carducci della frazione di Capriano è demandata quindi alla viabilità dello svincolo Capriano della SS36.

Lo studio riconferma la classificazione di itinerario riservato ai frontisti per il tratto di via Donizzetti a sud di via Puccini.





Si suggerisce di individuare Zone 30 al fine di proteggere gli ambiti particolarmente sensibili per la presenza di residenze e funzioni e conseguentemente le vie, quali ad esempio Marco Polo, Campagnola, Magellano, Delle Ginestre, Mornata, Foscolo e Monte Bianco.

Si demanda quindi alle fasi successive della progettazione una rivisitazione complessiva della segnaletica verticale, in particolare quella dedicata ai mezzi pesanti sia per quanto riguarda la segnaletica di indirizzo che per quella di divieto. Resta inteso che qualunque intervento potrà essere contemplato e successivamente sviluppato solo previo accordo e assenso dell'Ente gestore della strada, conseguentemente la limitazione al transito dei mezzi pesanti è demandata all'Ente Gestore della Strada.

Per ulteriori dettagli si rimanda alle tavole 4 e 5 fuori testo.

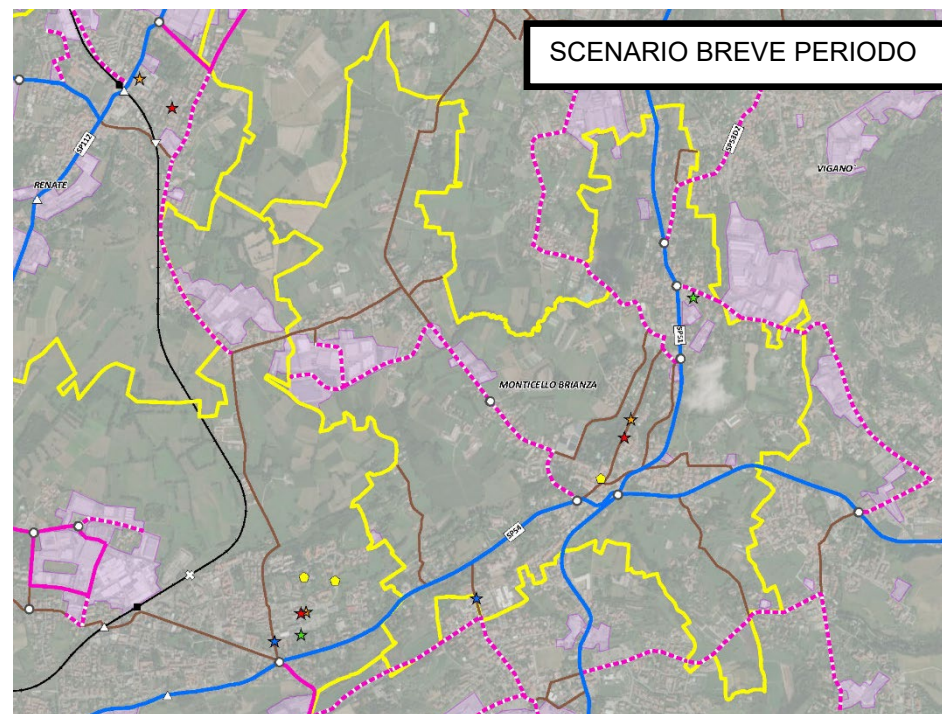
### **COMUNE DI MONTICELLO IN BRIANZA**

Gli assi portanti della rete di itinerari preferenziali percorribili dai mezzi pesanti nello **scenario di Breve Periodo** nel comune di Monticello in Brianza individuati sono:

- la strada provinciale SP54 Monticello-Paderno, tratta degli itinerari sovralocali portanti **C** est-ovest SS36 Carate/SS36 Seregno-SP342dir Cernusco Lombardone (con la sua continuazione SP6 in Besana in Brianza), lungo tutto il suo sviluppo nel territorio comunale;
- la strada provinciale SP51 Della Santa, tratta dell'itinerario sovralocale portante **A** nord-sud A51 Torri Bianche-SS342 Bevera di Sirtori, lungo tutto il suo sviluppo nel territorio comunale.

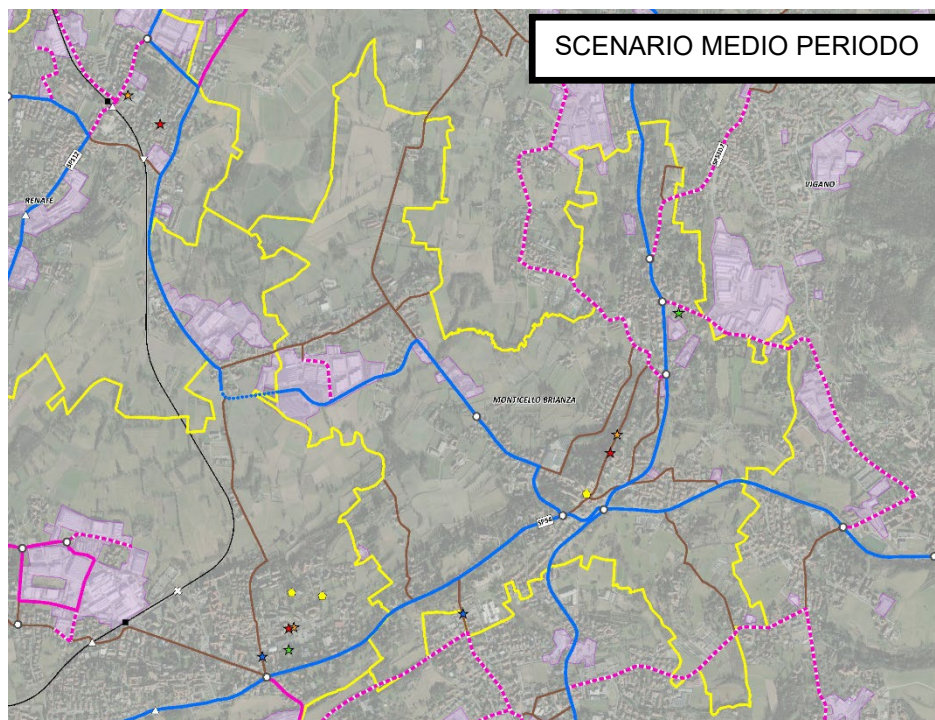
Nello **scenario di Medio periodo**, con la realizzazione dell'ambito di trasformazione BAL\_P1 e la connessione viaria fra le vie Piave e Italia Unita non solo l'ambito oggetto di trasformazione ma anche tutto il comparto produttivo esistente del comune di Monticello Brianza potrà beneficiare di tale connessione da nord verso est e viceversa. Notevoli benefici ricadranno sulla frazione Cortenuova in quanto la connessione con precedenza fra le vie Bocconi e Piave (ramo nord) realizzerà un itinerario alternativo all'asse Casati-Immacolata, che potrà registrare notevoli riduzioni dei flussi di traffico a beneficio delle residenze in affaccio.

Se da un lato le relazioni da e per la SP6, con riferimento ai tempi di percorrenza dell'itinerario Italia Unita-Bocconi-Della Quercia-SP6-Largo Libertà necessitano dello stesso ordine di grandezza dell'itinerario Italia Unita-Piave-Garibaldi-Largo Libertà, dall'altro per quanto riguarda le caratteristiche geometrico-funzionali il primo itinerario (Bocconi-Della Quercia-SP6), ad eccezione di una strettoia sulla SP6 stessa (all'altezza di via Monticello) presenta migliori caratteristiche; il secondo invece presenta caratteristiche peggiori unitamente al contesto fortemente residenziale (cfr. cap. 3).



Al fine di limitare la mobilità dei mezzi pesanti all'interno delle frazioni di Cortenuova (Monticello) e Balgano (Besana in Brianza) si propone inoltre di classificare via Nuova e via dei Marchi come itinerario riservato ai frontisti e si riconferma il divieto di transito per mezzi pesanti all'intersezione con via Moneta.

Per quanto riguarda l'asse delle vie Casati - Foscolo - IV Novembre – Aligi Sassu - Battisti, esso presenta buone caratteristiche geometriche funzionali all'interno del territorio comunale ma non forma un itinerario sovralocale al di fuori di esso. Si propone quindi di classificare tale asse come riservato ai frontisti, dedicato quindi al raggiungimento a partire dalla SP51 Della Santa delle attività all'interno del territorio comunale e adiacenti al confine in Barzanò.



Si ritiene che le vie Sirtori, Volta e Rossini, nonostante siano classificate come percorribili da trasporti eccezionali e trasporti in condizione di eccezionalità, non siano adatte ad essere classificate come itinerari preferenziali per i mezzi pesanti in relazione al contesto e alle caratteristiche geometrico-funzionali.

Per quanto riguarda la strada provinciale SP53 dir2 via Cadorna-via Papa Giovanni XXIII, in relazione alla pendenza dell'itinerario, alla scarsa larghezza della sezione trasversale e alle alternative per raggiungere le zone industriali e produttive del comune di Viganò, lo studio propone di classificare questa strada come itinerario riservato ai frontisti.

Si propone inoltre di classificare via Diaz come itinerario riservato ai frontisti in quanto, anche se presenta buone caratteristiche geometriche, esso da accesso ad un istituto scolastico presente su una diramazione a fondo

chiuso della via e l'itinerario esistente per i mezzi pesanti verso il comune di Missaglia è caratterizzato dall'ultimo tratto, via Merlini, in cui vige il divieto di transito per mezzi pesanti eccetto autorizzati.

Si suggerisce di individuare Zone 30 al fine di proteggere gli ambiti particolarmente sensibili per la presenza di residenze e funzioni e conseguentemente le vie, quali ad esempio Galilei, IV Novembre ecc..

Si demanda quindi alle fasi successive della progettazione una rivisitazione complessiva della segnaletica verticale, in particolare quella dedicata ai mezzi pesanti sia per quanto riguarda la segnaletica di indirizzo che per quella di divieto. Resta inteso che qualunque intervento potrà essere contemplato e successivamente sviluppato solo previo accordo e assenso dell'Ente gestore della strada, conseguentemente la limitazione al transito dei mezzi pesanti è demandata all'Ente Gestore della Strada.

Per ulteriori dettagli si rimanda alle tavole 4 e 5 fuori testo.





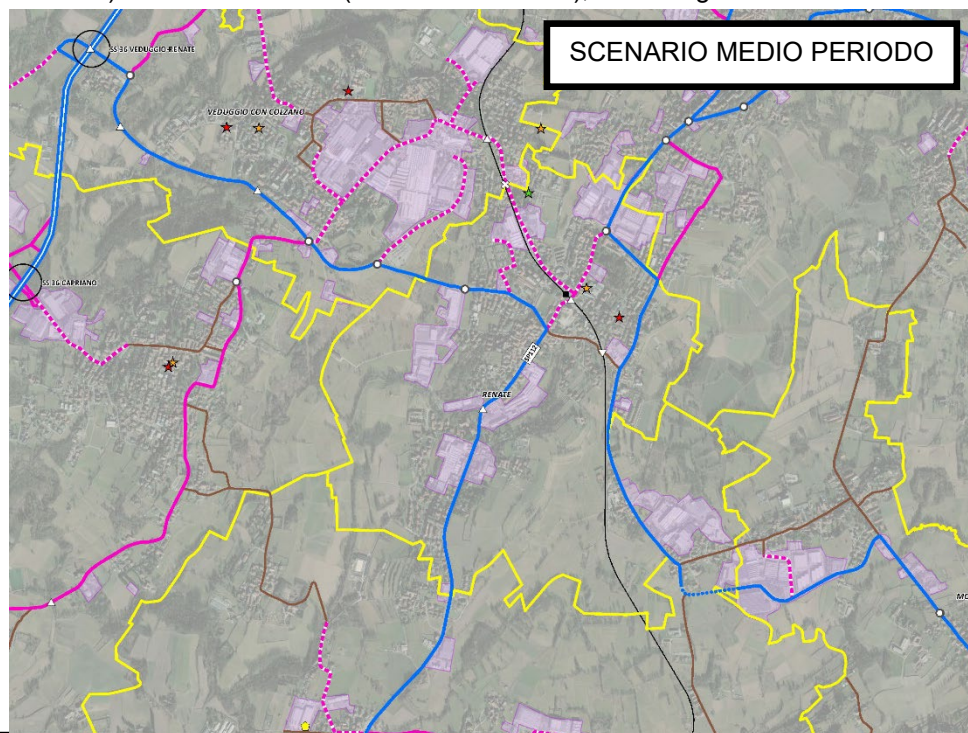
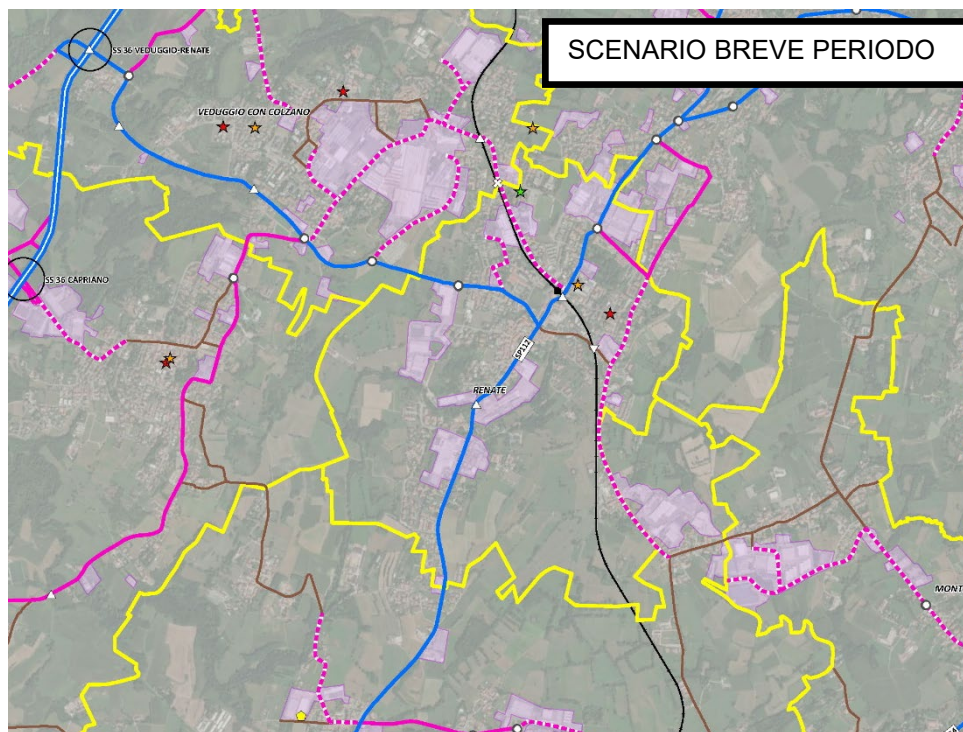
### **COMUNE DI RENATE**

Nello scenario di Breve Periodo, gli assi portanti della rete di itinerari preferenziali percorribili dai mezzi pesanti nel comune di Renate individuati sono:

- la strada provinciale SP112 Rivabella-Renate, in tutto il suo sviluppo, che costituisce rispettivamente un tratto dell'itinerario **B** portante nord-sud Monza-SS36 Veduggio-Renate e un tratto dell'itinerario **D** est-nord SS342 Bulciago/Bevera di Sirtori-Renate;
- L'asse delle vie Cavour, Matteotti dei Cariggi, di continuazione dell'itinerario **B** verso il comune di Veduggio con Colzano e verso l'asse portante della SS36 Dello Spluga;

Il tratto centrale della strada provinciale SP112 Rivabella-Renate, denominata via Vittorio Emanuele e via Dante Alighieri, presenta una sezione stradale di ridotte dimensioni (5,50 m di larghezza della carreggiata) per un lungo tratto di via in corrispondenza di un ambito di pregio, con funzioni e servizi, la chiesa e l'oratorio dal lato opposto della strada e, nel tratto successivo con larghezze maggiori, è presente il municipio e un istituto scolastico in una via laterale.

Per tali ragioni non si ritiene compatibile questo tratto urbano di provinciale con la tipologia di itinerario sovralocale di attraversamento portante dei tratti a nord e a sud di esso, come si evidenzia nello scenario di breve periodo, in assenza nella situazione attuale di un itinerario alternativo.. La prevista realizzazione del collegamento viario tra il ramo nord di via Piave (Besana Brianza) e via Italia Unita (Monticello Brianza), darà origine ad un nuovo





itinerario portante per i mezzi pesanti (Scenario di Medio Periodo) che garantirà un'adeguata alternativa composta dal completamento dell'itinerario portante D attraverso le vie Manzoni, Mazzini, Garibaldi (Renate), Piave (Besana in Brianza tratto a confine con Renate) verso il nuovo collegamento Piave-Italia Unita (Monticello in Brianza), consentirà in Renate nel tratto antistante la chiesa e l'oratorio di introdurre il divieto di transito ai mezzi pesanti eccetto frontisti (classificazione a itinerario riservato a frontisti).

Tra i due collegamenti est-ovest tra il comune di Renate e quello di Veduggio con Colzano, ovvero l'asse delle vie Cavour-Matteotti-Cariggi e quello delle vie Vittorio Emanuele-Dante-Roma-Magenta, in relazione anche alle caratteristiche geometrico-funzionali del percorso di collegamento con la SS36 Dello Spluga, lo Studio identifica come più adatto al ruolo portante della mobilità dei mezzi pesanti quello Cavour-Matteotti-Cariggi in quanto presenta sezioni trasversali più ampie, maggiori tratti di carattere extraurbano e attraversa contesti meno sensibili in quanto con minore presenza di residenze, funzioni e servizi (Scenario di Breve Periodo). Al fine di poter vietare il transito ai mezzi pesanti anche sul primo itinerario risulta indispensabile individuare un Bypass locale di tale tratto.



Da una prima analisi degli spazi disponibili nel quadrante sud-ovest tra gli assi Cavour e SP112 – via Mazzucchelli, non si ravvisano possibilità di inserimento di nuovi collegamenti viari di bypass in alternativa al tratto oggetto anche nel recente passato di limitazione del traffico dei mezzi pesanti da parte del comune di Renate. Tali assi presentano attualmente buoni calibri stradali e potranno mantenere il ruolo di viabilità portante fino all'individuazione di valide alternative. Ulteriori approfondimenti in merito finalizzati all'individuazione di possibili bypass si demandano al comune di Renate. Si suggerisce di individuare Zone 30 al fine di proteggere gli ambiti particolarmente sensibili per la presenza di residenze e funzioni e conseguentemente le vie, quali ad esempio via Deledda ecc..

Si demanda quindi alle fasi successive della progettazione una rivisitazione complessiva della segnaletica verticale, in particolare quella dedicata ai mezzi pesanti sia per quanto riguarda la segnaletica di indirizzo che per quella di divieto. Resta inteso che qualunque intervento potrà essere contemplato e successivamente sviluppato solo previo accordo e assenso dell'Ente gestore della strada, conseguentemente la limitazione al transito dei mezzi pesanti è demandata all'Ente Gestore della Strada.

Per ulteriori dettagli si rimanda alle tavole 4 e 5 fuori testo.

### **COMUNE DI VEDUGGIO CON COLZANO**

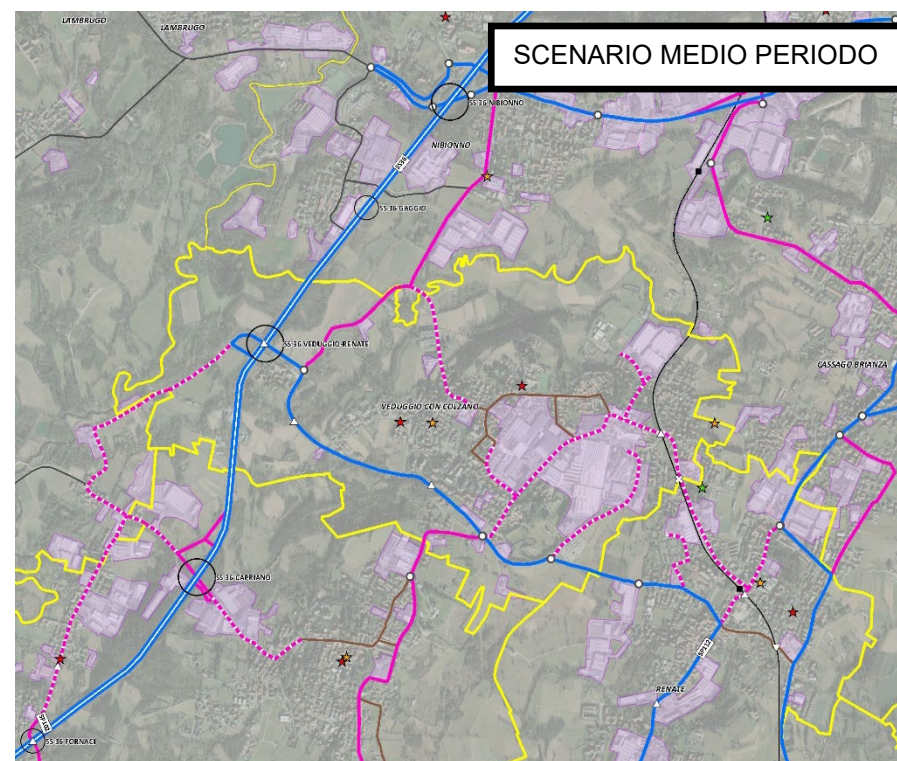
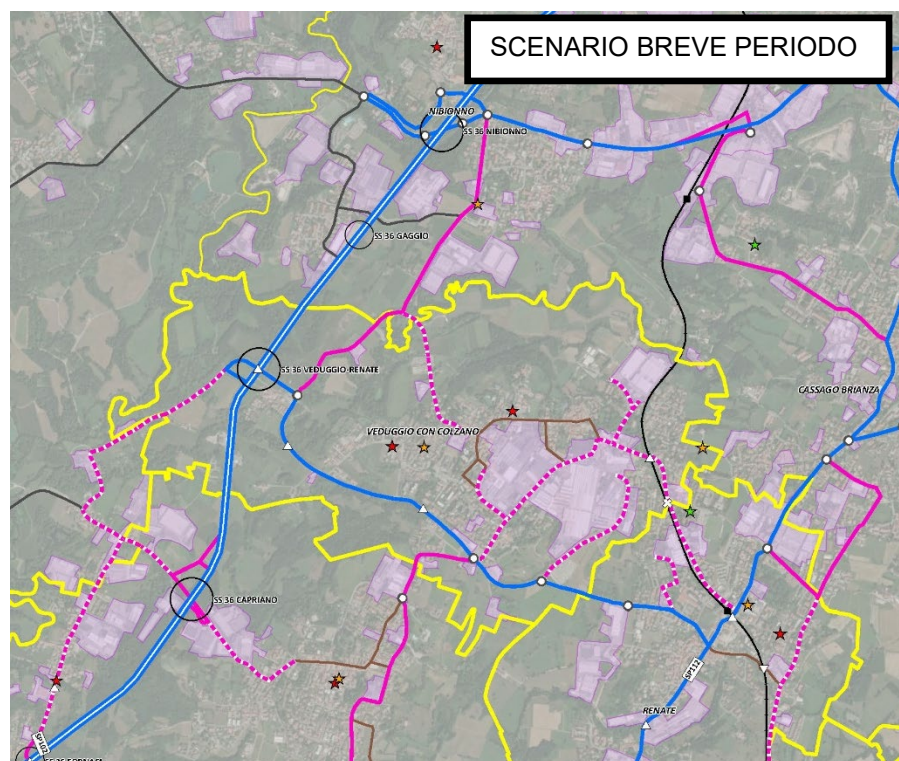
Nel comune di Veduggio con Colzano lo studio individua l'asse delle vie Verdi/svincolo Veduggio-Renate, Della Repubblica, L e W Fontana e Dei Cariggi come asse portante della rete di itinerari preferenziali percorribili dai mezzi pesanti. Questo tratto si inquadra come tratto estremo dell'itinerario portante B nord-sud Monza-SS36 Veduggio-Renate.

Lo studio classifica come itinerari secondari l'itinerario nord-sud composto da via Verdi e via Cadorna (Nibionno) e quello SP155-via Monte Grappa (tratto a sud dell'intersezione Della Repubblica-L e W Fontana) in quanto risultano paralleli all'itinerario portante della SS36 tra Nibionno e

Veduggio/Briosco e presentano sezioni carrabili non molto ampie, con tratti privi di linea centrale di separazione tra i sensi di marcia (via Verdi) o con pendenza non trascurabile (via Monte Grappa). Il tratto finale di via Verdi, compreso tra le vie Cadorna (Nibionno) e Madonnina, sfocia in un ambito residenziale provvisto di divieto di transito di mezzi pesanti e viene quindi classificato come itinerario riservato ai frontisti

In coerenza con gli itinerari riservati ai frontisti individuati nel comune di Renate, lo Studio definisce in modo analogo gli itinerari formati dalle vie;

- Monte Grappa (tratto a nord della rotatoria), Piave, Magenta (tratti a doppio senso di circolazione), Concordia e Dell'Atleta, in quanto



interessa contesti urbani e residenziali meno adatti all'attraversamento di mezzi pesanti dell'asse portante a sud;

- L. e W. Fontana (tratto a nord della rotatoria con via Dei Cariggi) e Volta, in quanto non si ricollega con altri itinerari ed è a servizio delle sole attività in affaccio sulla via.



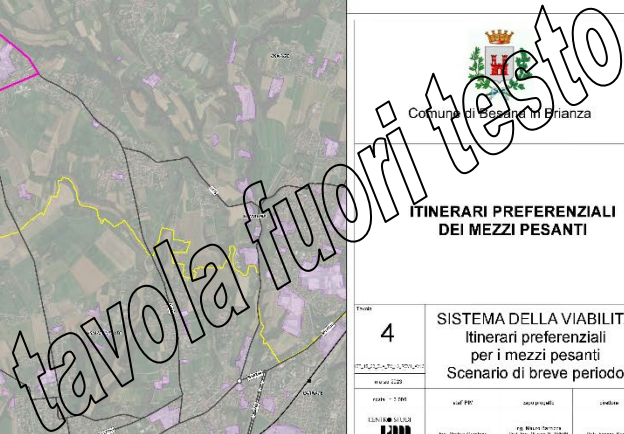
Si suggerisce di individuare Zone 30 al fine di proteggere gli ambiti particolarmente sensibili per la presenza di residenze e funzioni e conseguentemente le vie, quali ad esempio via Manzoni ecc..

Si demanda quindi alle fasi successive della progettazione una rivisitazione complessiva della segnaletica verticale, in particolare quella dedicata ai mezzi pesanti sia per quanto riguarda la segnaletica di indirizzo che per quella di divieto. Resta inteso che qualunque intervento potrà essere

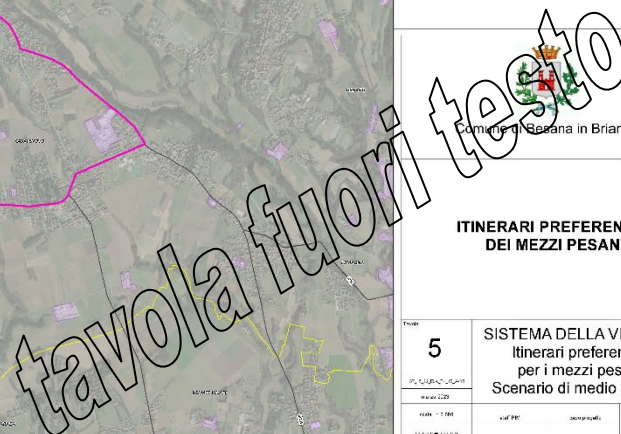
contemplato e successivamente sviluppato solo previo accordo e assenso dell'Ente gestore della strada, conseguentemente la limitazione al transito dei mezzi pesanti è demandata all'Ente Gestore della Strada

Per ulteriori dettagli si rimanda alle tavole 4 e 5 fuori testo.











**Centro Studi PIM**  
AZIENDA CON  
SISTEMA DI GESTIONE QUALITÀ  
UNI EN ISO 9001:2008  
CERTIFICATO DA CERTIQUALITY

via F. Orsini 21 - 20157 Milano - tel. 02 6311901 - fax 02 653954  
e-mail [staff@pim.milano.it](mailto:staff@pim.milano.it) - sito internet: [www.pim.milano.it](http://www.pim.milano.it)