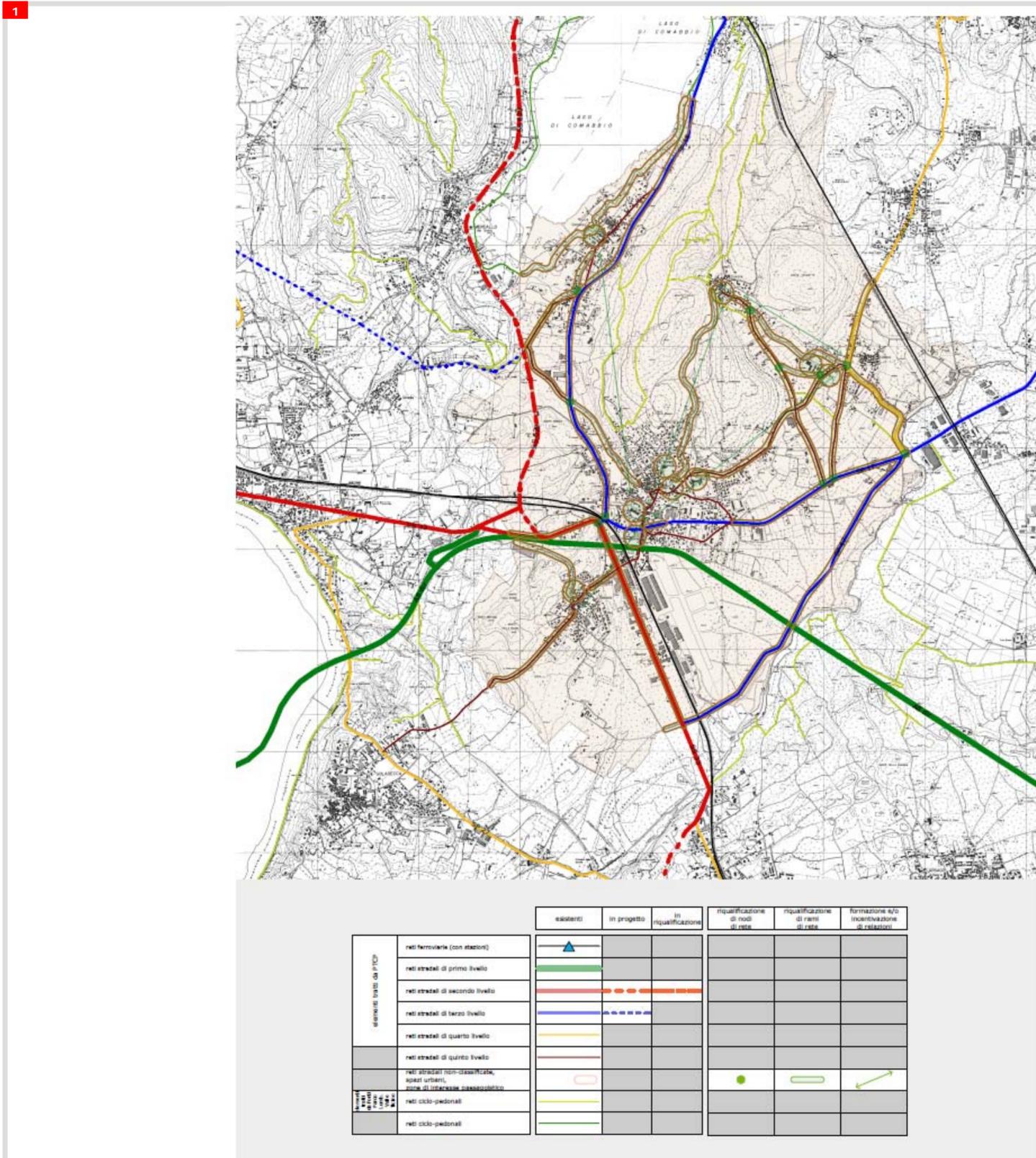


nr	tema
04-f	L'individuazione degli scenari di piano relativi alle reti ciclo-pedonali

Nel citato *Documento*, sono stati rappresentati in forma cartografica (1) i principali scenari di piano ipotizzabili a carico delle reti di mobilità presenti sul territorio comunale ai fini della risoluzione delle criticità relative alle reti ciclo-pedonali.

Il soddisfacimento del fabbisogno pregresso, che si presenta, come evidenziato in precedenza, particolarmente elevato e diffuso, dovrà consistere nell'introduzione, in corrispondenza dei principali itinerari di collegamento con i Comuni contermini, di collegamento tra i nuclei frazionali e di attraversamento di questi, di spazi marginali e/o autonomi a tal fine attrezzati.

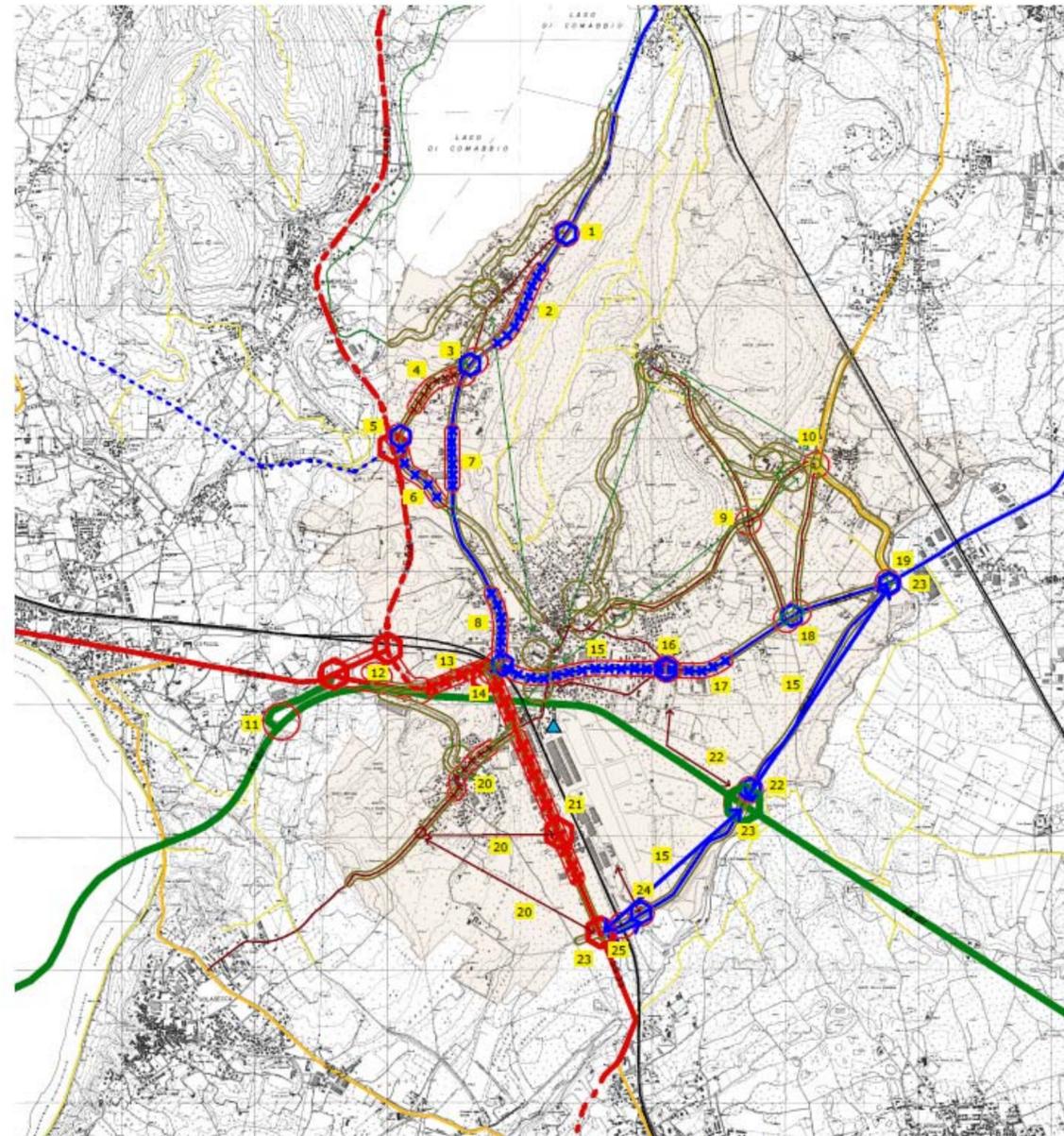
Analogamente, il miglioramento delle situazioni sensibili dovrà consistere in misure di protezione di spazi pedonali e ciclo-pedonali, di moderazione della velocità veicolare, di incentivazione della mobilità non-veicolare.



nr	tema
04-g	La sintesi degli scenari di piano

Gli eventi sin qui elencati in relazione agli ambiti causali ed effettuali considerati sono stati infine rappresentati sinotticamente in forma cartografica (1), onde evidenziarne le interazioni.

1



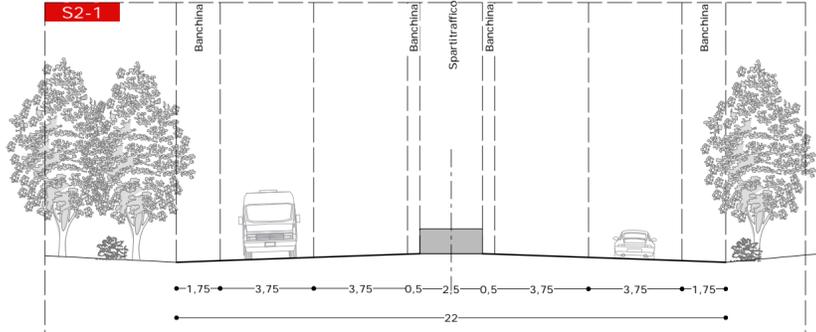
		esistenti	in progetto	in riqualificazione	riqualificazione di rete	riqualificazione di rete	formazione e/o inscrivazione di relazioni
elementi del da PSCP	reti ferroviarie (con stazioni)						
	reti stradali di primo livello						
	reti stradali di secondo livello						
	reti stradali di terzo livello						
	reti stradali di quarto livello						
	reti stradali di quinto livello						
elementi del PSCP	reti stradali non-classificate, spazi urbani, zone di interesse paesaggistico						
	reti ciclo-pedonali						
elementi del PSCP	reti ciclo-pedonali						
	insediamenti produttivi						
	insediamenti commerciali						
	insediamenti terziari polifunzionali						

nr	tema
05	Gli schemi sezionali tipo

SCHEMI SEZIONALI TIPO

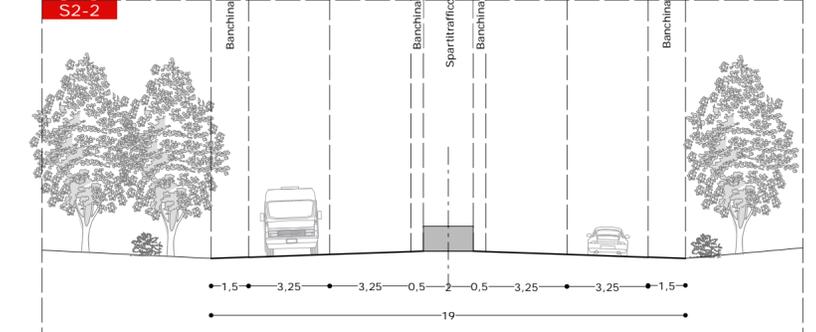
RETI STRADALI di 2° LIVELLO

S2-1



Cat. B1 - extraurbana principale - configurazione base

S2-2



Cat. D1 - urbana di scorrimento - configurazione base

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

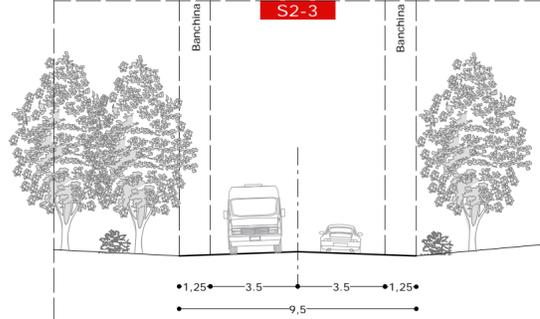
N.B.: in presenza di fasce di rispetto, gli ampliamenti delle sedi stradali ed i percorsi ciclo-pedonali potranno essere realizzati all'interno delle medesime, indipendentemente dall'ampiezza della strada riportata nelle Tavole di Disciplina delle aree

SCHEMI SEZIONALI TIPO

RETI STRADALI di 2° LIVELLO

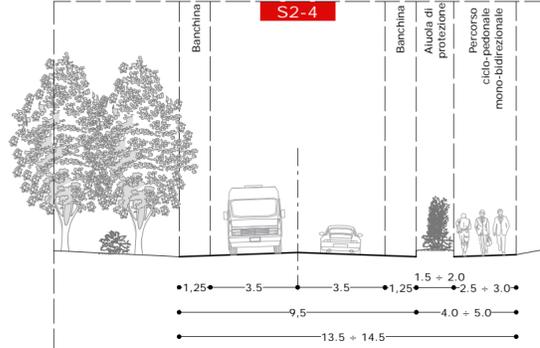
Cat. C2 - strade extraurbane secondarie

S2-3



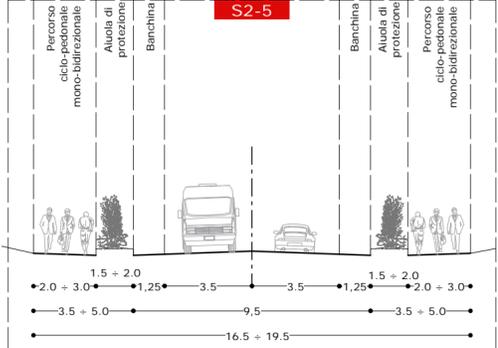
configurazione base

S2-4



configurazione con percorso ciclo-pedonale su un lato

S2-5



configurazione con percorso ciclo-pedonale su entrambi i lati

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

N.B.: in presenza di fasce di rispetto, gli ampliamenti delle sedi stradali ed i percorsi ciclo-pedonali potranno essere realizzati all'interno delle medesime, indipendentemente dall'ampiezza della strada riportata nelle Tavole di Disciplina delle aree

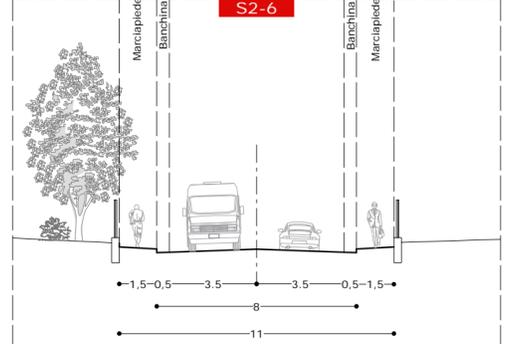
SCHEMI SEZIONALI TIPO

RETI STRADALI di 2° LIVELLO

Cat. C2 - strade extraurbane secondarie

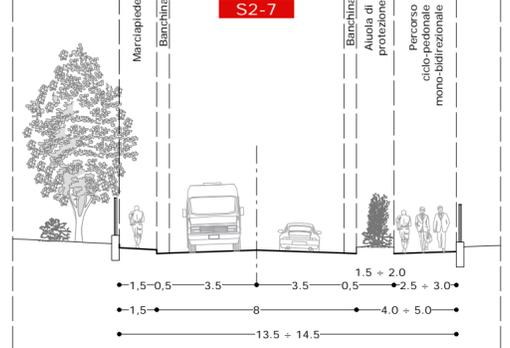
Cat. E - strade urbane di quartiere

S2-6



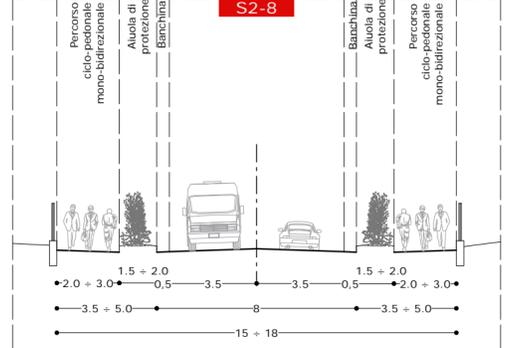
configurazione con marciapiede su entrambi i lati

S2-7



configurazione con marciapiede e percorso ciclo-pedonale

S2-8

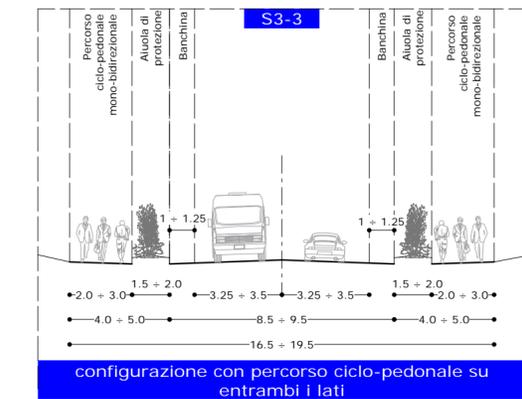
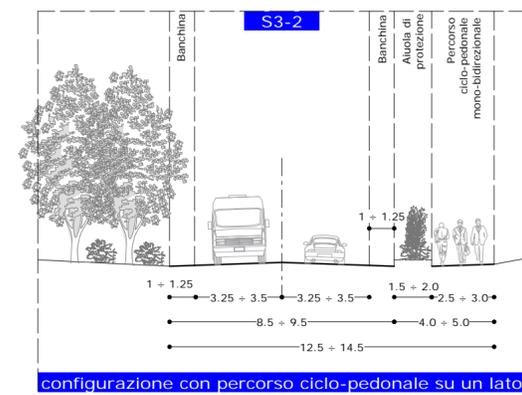
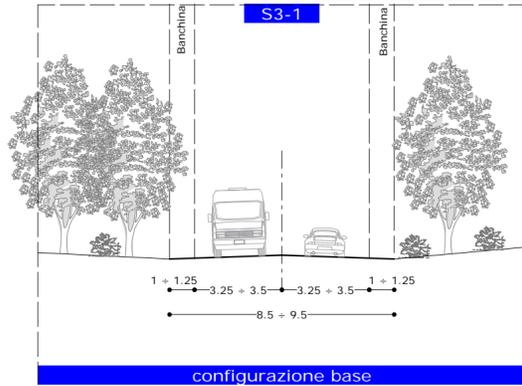


configurazione con percorso ciclo-pedonale su entrambi i lati

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

N.B.: in presenza di fasce di rispetto, gli ampliamenti delle sedi stradali ed i percorsi ciclo-pedonali potranno essere realizzati all'interno delle medesime, indipendentemente dall'ampiezza della strada riportata nelle Tavole di Disciplina delle aree

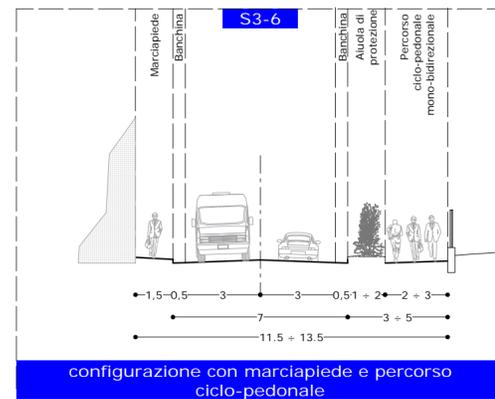
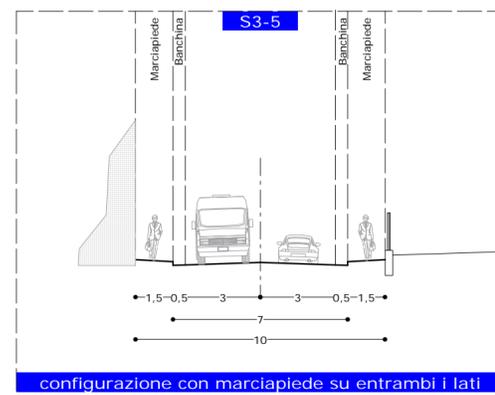
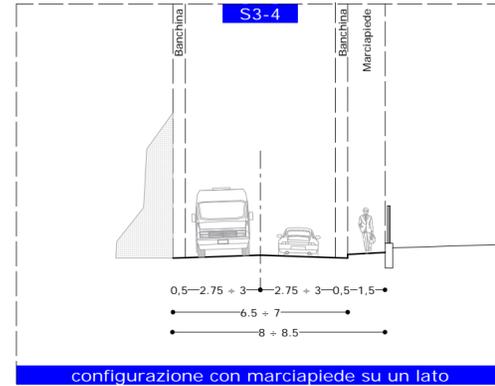
SCHEMI SEZIONALI TIPO
RETI STRADALI di 3° LIVELLO
 Cat. C2 - strade extraurbane secondarie
 Cat. F1-F2 - strade extraurbane locali



N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

N.B.: in presenza di fasce di rispetto, gli ampliamenti delle sedi stradali ed i percorsi ciclo-pedonali potranno essere realizzati all'interno delle medesime, indipendentemente dall'ampiezza della strada riportata nelle Tavole di Disciplina delle aree

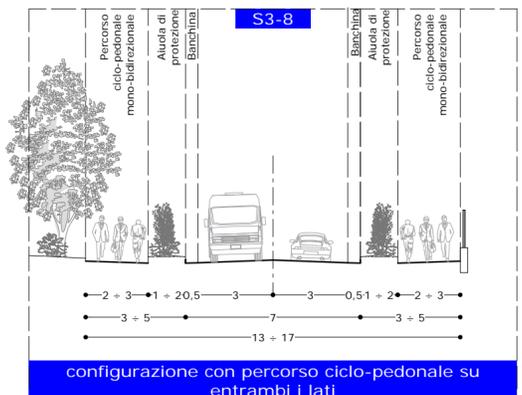
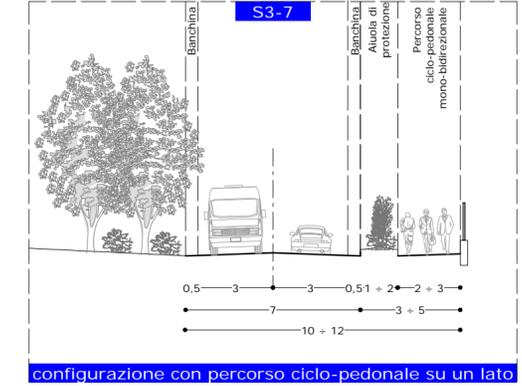
SCHEMI SEZIONALI TIPO
RETI STRADALI di 3° LIVELLO
 Cat. E1 - strade urbane di quartiere



N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

N.B.: in presenza di fasce di rispetto, gli ampliamenti delle sedi stradali ed i percorsi ciclo-pedonali potranno essere realizzati all'interno delle medesime, indipendentemente dall'ampiezza della strada riportata nelle Tavole di Disciplina delle aree

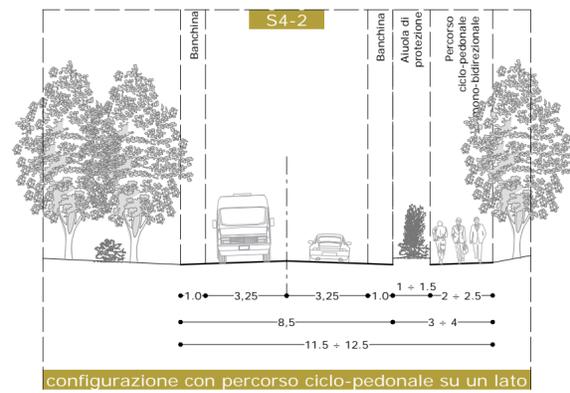
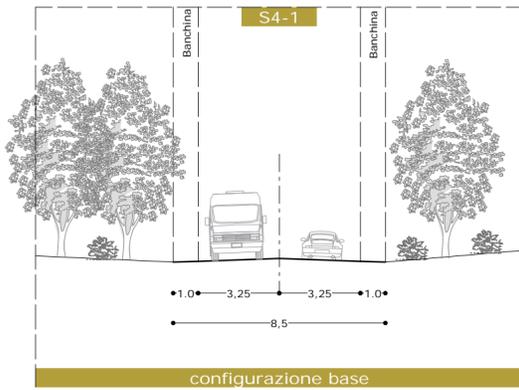
SCHEMI SEZIONALI TIPO
RETI STRADALI di 3° LIVELLO
 Cat. E1 - strade urbane di quartiere



N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

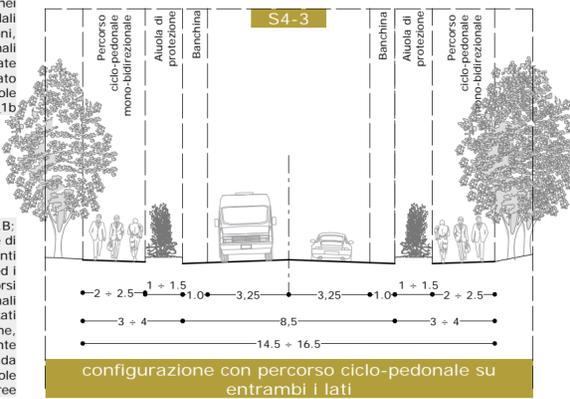
N.B.: in presenza di fasce di rispetto, gli ampliamenti delle sedi stradali ed i percorsi ciclo-pedonali potranno essere realizzati all'interno delle medesime, indipendentemente dall'ampiezza della strada riportata nelle Tavole di Disciplina delle aree

SCHEMI SEZIONALI TIPO
 RETI STRADALI di 4° LIVELLO
 Cat. F2 - strade extraurbane locali

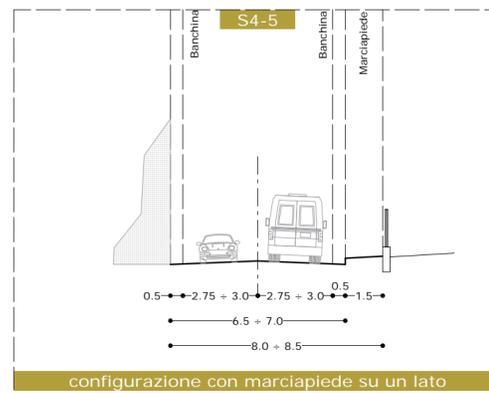
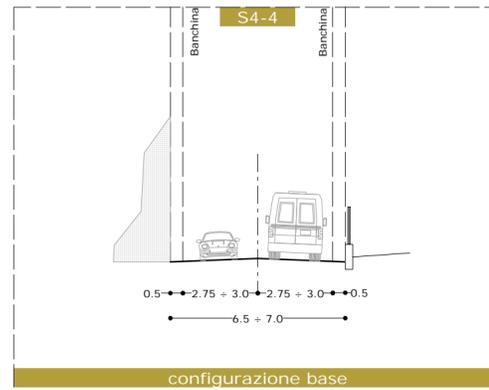


N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

N.B.: in presenza di fasce di rispetto, gli ampliamenti delle sedi stradali ed i percorsi ciclo-pedonali potranno essere realizzati all'interno delle medesime, indipendentemente dall'ampiezza della strada riportata nelle Tavole di Disciplina delle aree

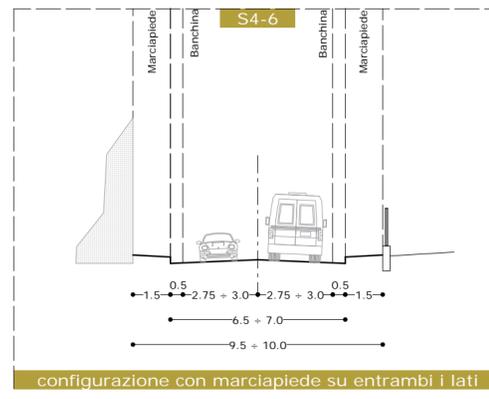


SCHEMI SEZIONALI TIPO
 RETI STRADALI di 4° LIVELLO
 Cat. E1-F3 - strade urbane locali

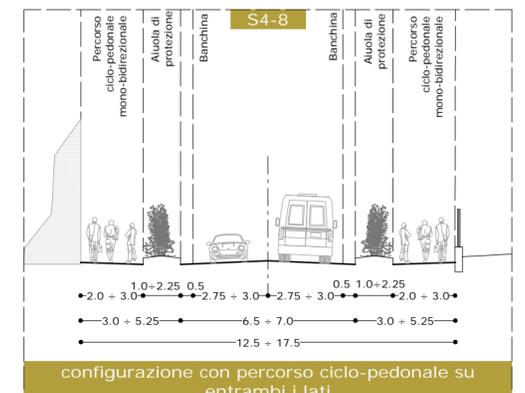
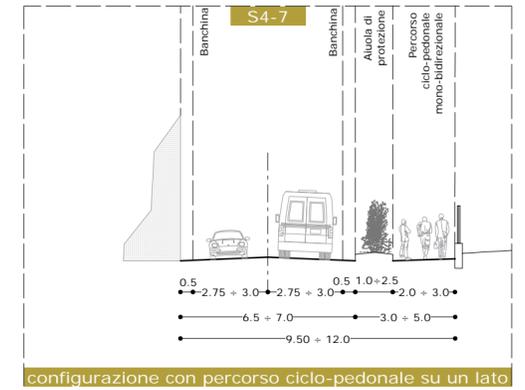


N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

N.B.: in presenza di fasce di rispetto, gli ampliamenti delle sedi stradali ed i percorsi ciclo-pedonali potranno essere realizzati all'interno delle medesime, indipendentemente dall'ampiezza della strada riportata nelle Tavole di Disciplina delle aree

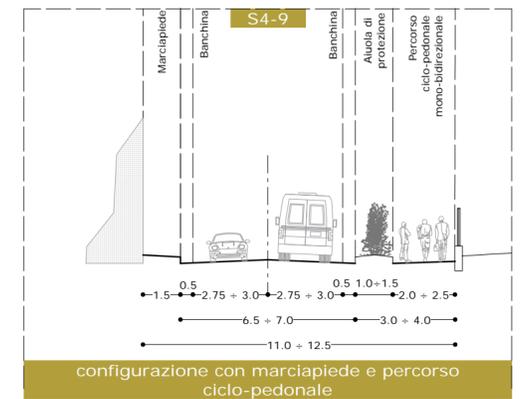


SCHEMI SEZIONALI TIPO
 RETI STRADALI di 4° LIVELLO
 Cat. E1-F3 - strade urbane locali



N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

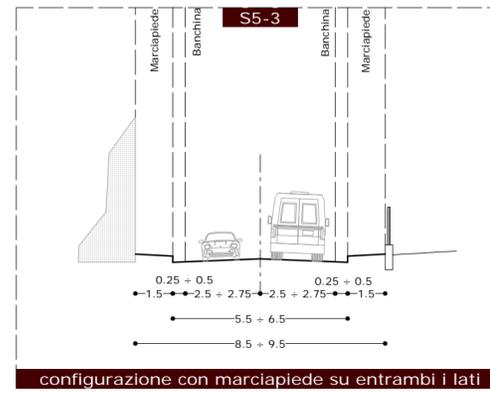
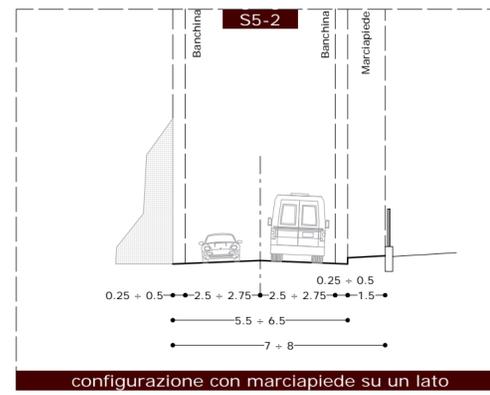
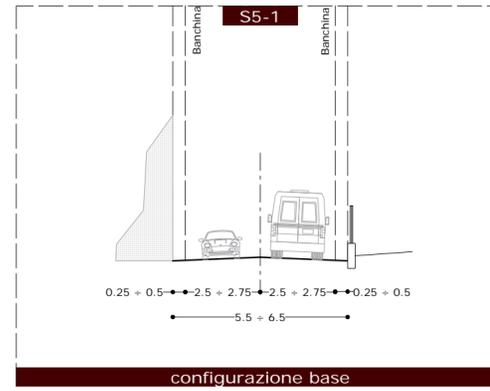
N.B.: in presenza di fasce di rispetto, gli ampliamenti delle sedi stradali ed i percorsi ciclo-pedonali potranno essere realizzati all'interno delle medesime, indipendentemente dall'ampiezza della strada riportata nelle Tavole di Disciplina delle aree



SCHEMI SEZIONALI TIPO

RETI STRADALI di 5° LIVELLO

Cat. F3 - strade urbane locali



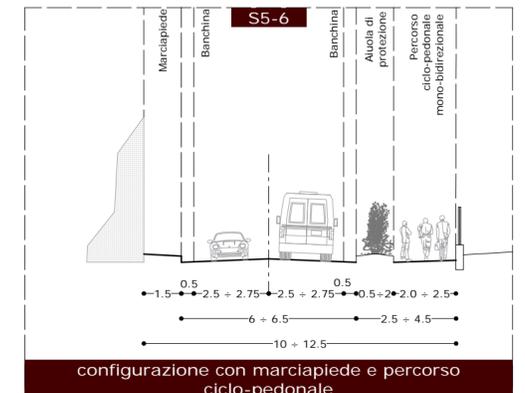
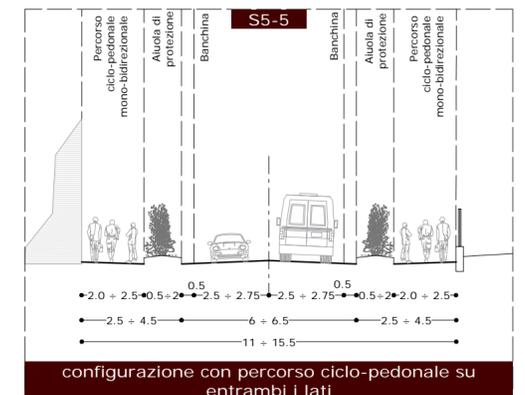
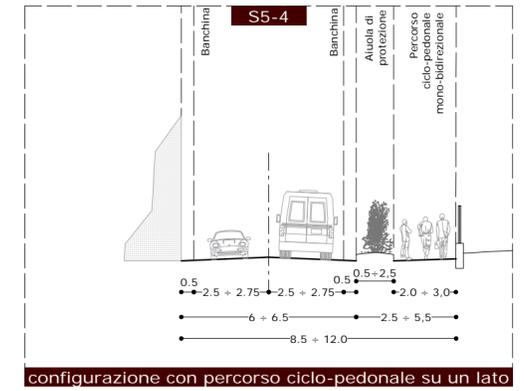
N.B.:
 nei tratti curvilinei
 degli assi stradali
 e nelle canalizzazioni,
 le ampiezze sezionali
 si intendono incrementate
 come riportato
 nelle Tavole
 PS 8_1a e PS 8_1b

N.B.:
 in presenza di fasce di
 rispetto, gli ampliamenti
 delle sedi stradali ed i
 percorsi
 ciclo-pedonali
 potranno essere realizzati
 all'interno delle medesime,
 indipendentemente
 dall'ampiezza della strada
 riportata nelle Tavole
 di Disciplina delle aree

SCHEMI SEZIONALI TIPO

RETI STRADALI di 5° LIVELLO

Cat. F3 - strade urbane locali



N.B.:
 nei tratti curvilinei
 degli assi stradali
 e nelle canalizzazioni,
 le ampiezze sezionali
 si intendono incrementate
 come riportato
 nelle Tavole
 PS 8_1a e PS 8_1b

N.B.:
 in presenza di fasce di
 rispetto, gli ampliamenti
 delle sedi stradali ed i
 percorsi
 ciclo-pedonali
 potranno essere realizzati
 all'interno delle medesime,
 indipendentemente
 dall'ampiezza della strada
 riportata nelle Tavole
 di Disciplina delle aree

nr	tema
06	Le schede descrittive degli interventi

SCHEDE
PROGETTUALI

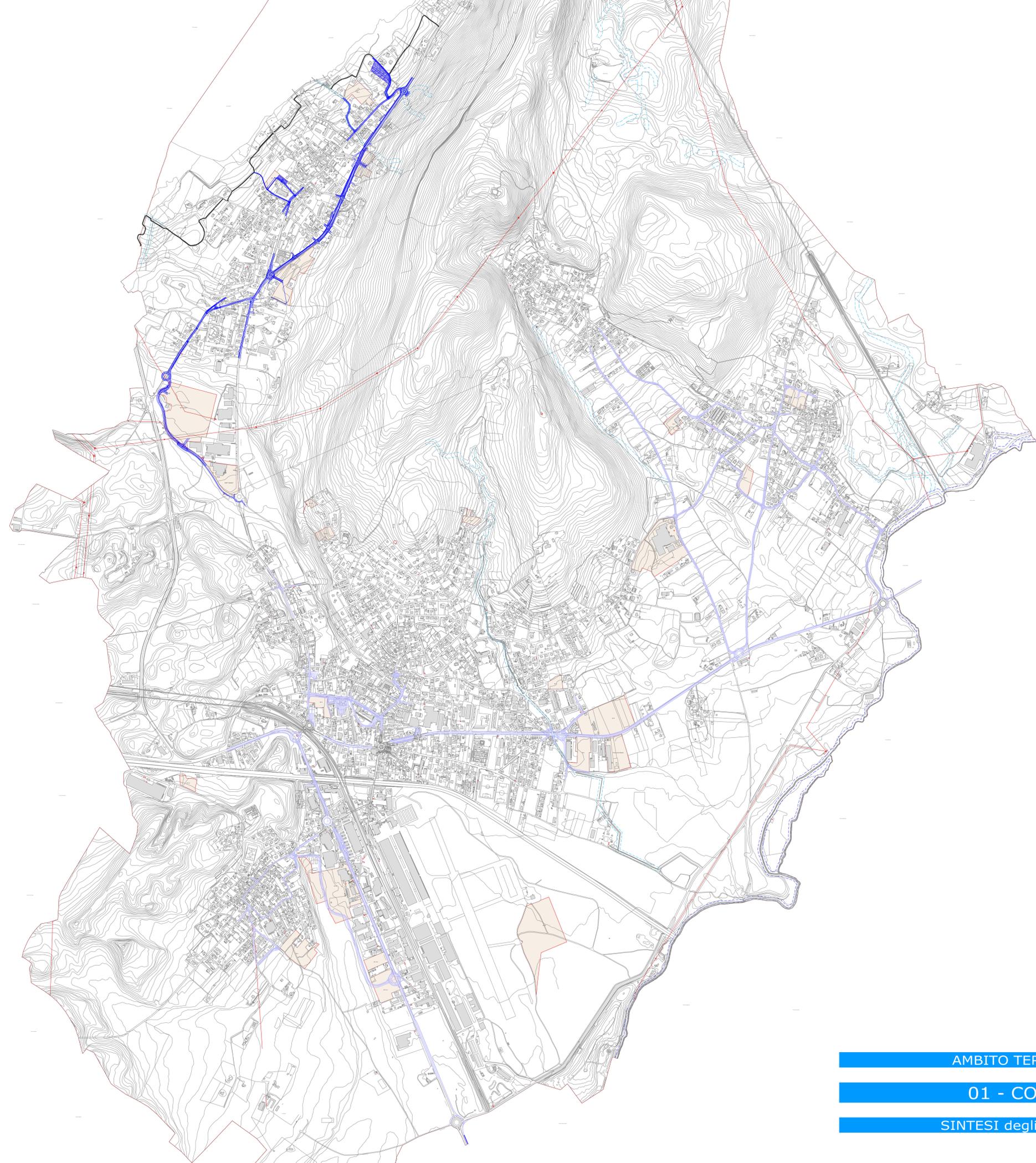
SOMMARIO

AMBITI TERRITORIALI

nr	interventi
----	------------

01 - CORGENO

01	Riqualificazione dell'intersezione Lombardia nord (SP 18) / Lombardia sud (SP 18) / Leopardi
02	Riqualificazione di via del Sassone e formazione area attrezzata di sosta per camper
03-a	Riqualificazione dell'intersezione Leopardi nord / Leopardi sud / Vigna
03-b	Riqualificazione di via Vigna
04-a	Riqualificazione dell'intersezione Rosselli nord / Rosselli sud / Mercallo / Broli
04-b	Riqualificazione dell'intersezione Rosselli nord / Rosselli sud / S Agnese
04-c	Riqualificazione di via Sant'Agnese
05-a	Riqualificazione di via Lombardia (SP 18) tra le intersezioni con via Leopardi e via Fontana
05-b	Riqualificazione di via Lombardia (SP 18) tra le intersezioni con via Fontana e via Valeria
05-c	Riqualificazione di via Lombardia (SP 18) tra le intersezioni con via Valeria e via Ronchi
05-d	Riqualificazione di via Lombardia (SP 18) tra le intersezioni con via Ronchi e via F.lli Rosselli
06	Riqualificazione dell'intersezione Rosselli nord / Lombardia nord-est (SP 18) / nuova strada / Rosselli sud (SP 18)
07	Viabilità di accesso all'ambito di trasformazione AT 1
08	Riqualificazione dell'intersezione Mercallo / S Rocco nord / S Rocco sud
09-a	Riqualificazione di via S Rocco tra le intersezioni con via Mercallo e con via Milano (SS 629)
09-b	Riqualificazione di via S Rocco tra l'intersezione con via Mercallo e via Rosselli (SP 18)
10	Riqualificazione di via Rosselli (SP 18) tra l'intersezione con via Lombardia e la ZP
11	Riqualificazione dell'intersezione San Rocco nord / San Rocco sud
15	Riqualificazione di via San Rocco in corrispondenza della ZP



AMBITO TERRITORIALE

01 - CORGENO

SINTESI degli INTERVENTI

01 - CORGENO

01

Riqualificazione dell'intersezione Lombardia nord (SP 18) / Lombardia sud (SP 18) / Leopardi

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	---	2.350	planare (mq)
--------------	-----	-------	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L3	L3	L5	---	---	---
----	----	----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

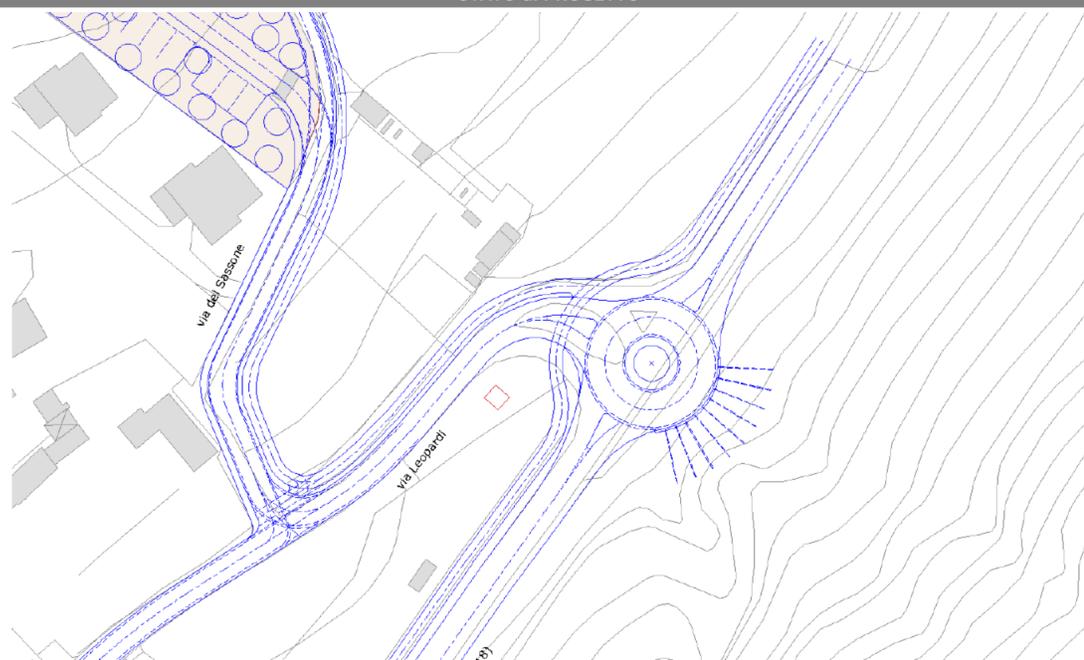
	corpo stradale complessivo	---
valori minimi		
valori massimi		

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	3	-	5	-	9	12	9	-	-	-	-	38,0
valori massimi	3	-	5	-	9	12	9	-	-	-	-	38,0

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare	
	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare	linee-guida di intervento
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	presenze boschive lungo i margini	
	compensazione dell'erosione delle presenze boschive mitigazione delle opere di contenimento dei versanti	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	375.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	180.000,00
importo a finanziamento	€	555.000,00

configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

01 - CORGENO

02

Riqualificazione di via del Sassone e formazione area attrezzata di sosta per camper

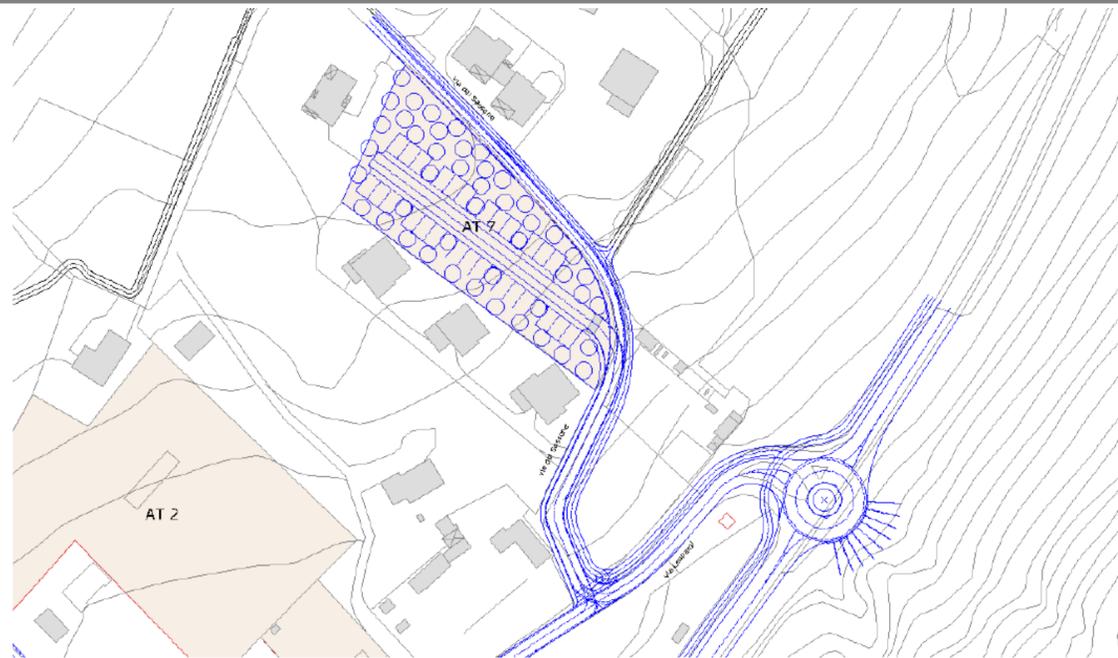
ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	250	---	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stationamento e manovra riportata a titolo indicativo

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

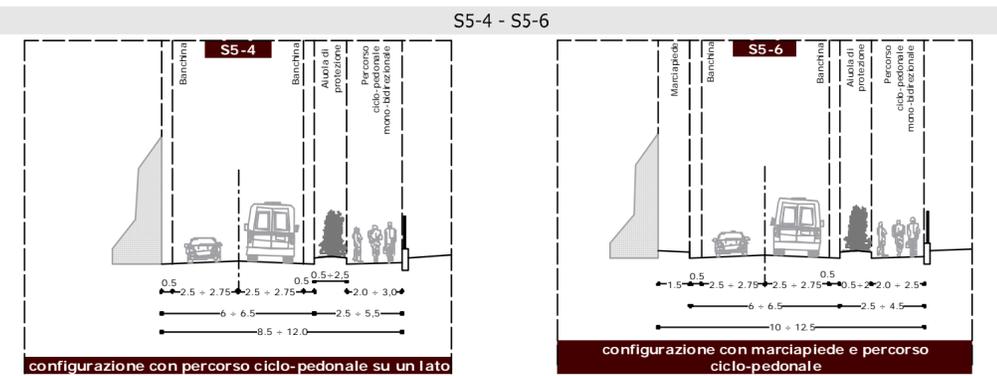
L6	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA

L1	=	1° livello
L2	=	2° livello
L3	=	3° livello
L4	=	4° livello
L5	=	5° livello
L6	=	6° livello

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	8,5
valori massimi	12,5



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	linee-guida di intervento
-----------	-----	---------------------------

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	inadeguatezza sezionale assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	adeguamento sezionale introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti formazione di spazi di stationamento veicolare	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	396.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	199.000,00
importo a finanziamento	€	595.000,00

01 - CORGENO

03-a

Riqualificazione dell'intersezione Leopardi nord / Leopardi sud / Vigna

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	---	450	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	L5	L5	---	---	---
----	----	----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

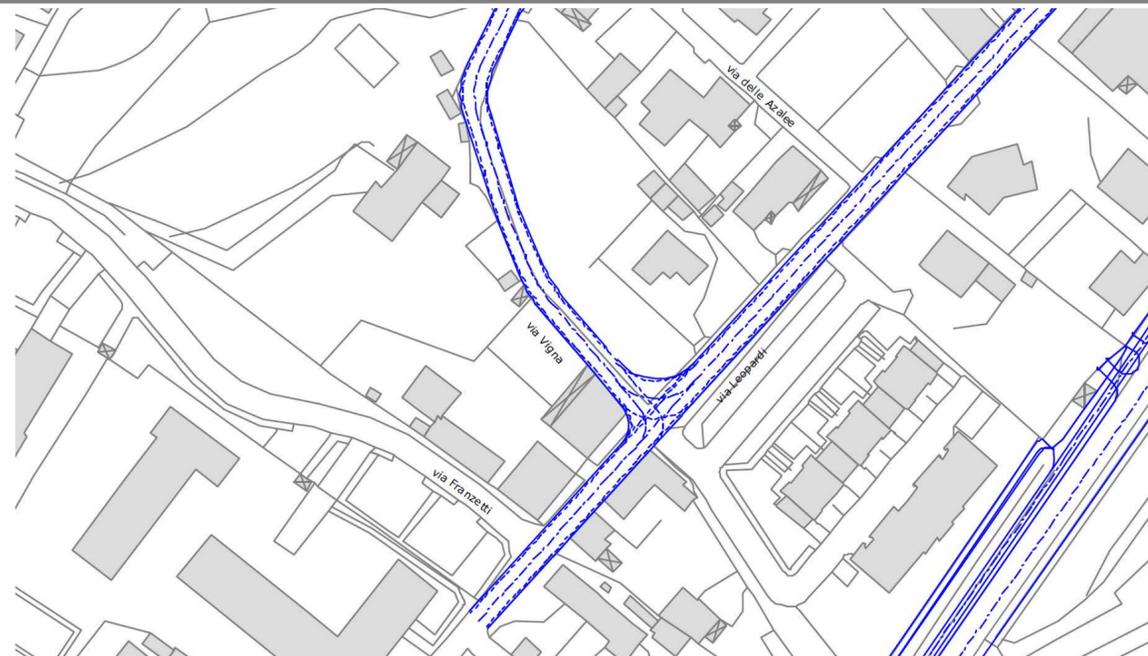
corpo stradale complessivo	---
valori minimi	0,0
valori massimi	0,0

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	linee-guida di intervento
-----------	-----	---------------------------

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	inadeguatezza della conformazione intersettiva	linee-guida di intervento
	adeguamento della conformazione intersettiva	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	40.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	27.500,00
importo a finanziamento	€	67.500,00

01 - CORGENO

04-a

Riqualificazione dell'intersezione Rosselli nord / Rosselli sud / Mercallo / Broli

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	---	750	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	L5	L6	L6	---	---
----	----	----	----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

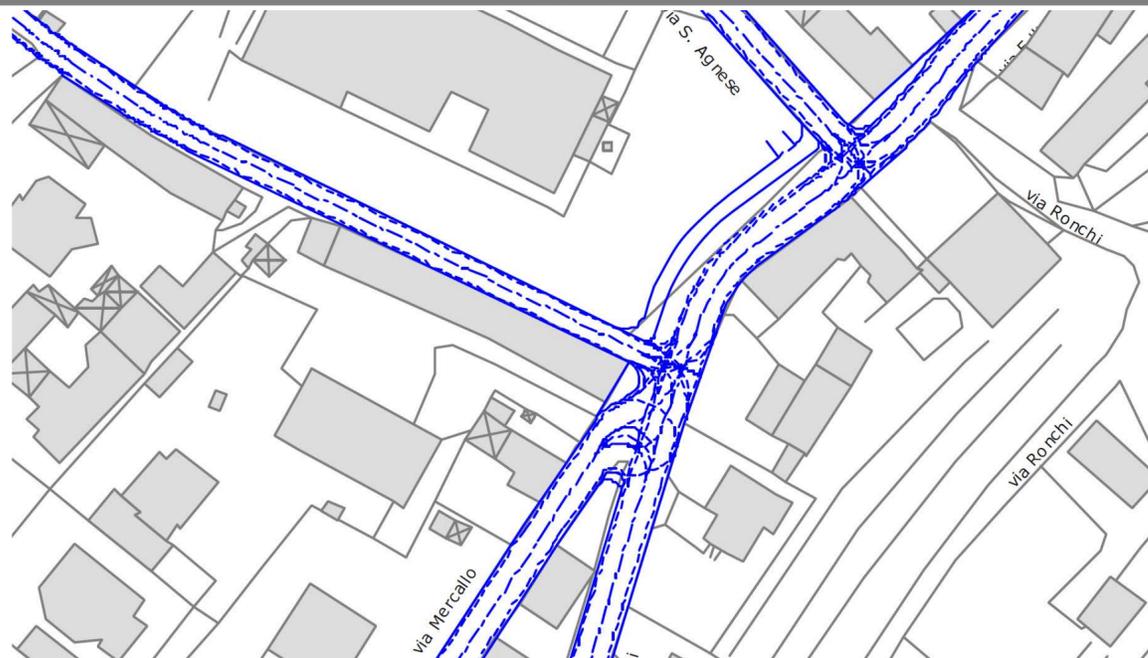
	corpo stradale complessivo	---
valori minimi	0,0	
valori massimi	0,0	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	
-----------	-----	--

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	inadeguatezza della conformazione intersettiva assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	adeguamento della conformazione intersettiva introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	50.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	25.000,00
importo a finanziamento	€	75.000,00

01 - CORGENO

04-b

Riqualificazione dell'intersezione Rosselli nord / Rosselli sud / S Agnese

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	---	550	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	L5	L5	---	---	---
----	----	----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

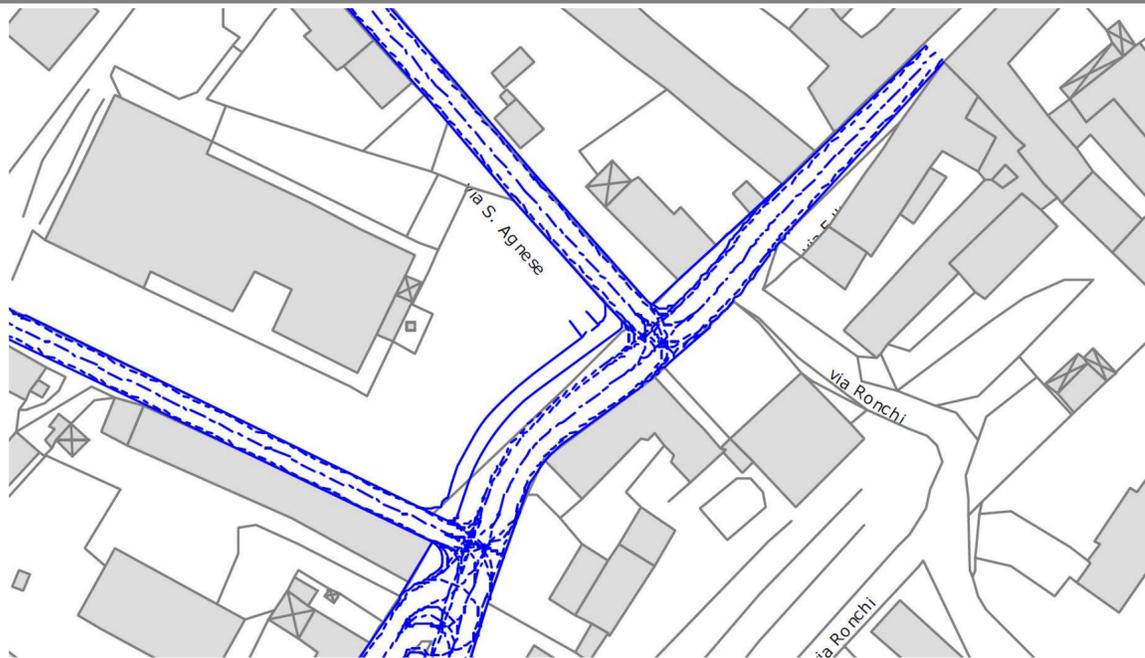
	corpo stradale complessivo	---
valori minimi	0,0	
valori massimi	0,0	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	
-----------	-----	--

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	inadeguatezza della conformazione intersettiva incompletezza di viabilità di accesso e distribuzione assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	adeguamento della conformazione intersettiva completamento di viabilità di accesso e distribuzione introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	65.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	30.000,00
importo a finanziamento	€	95.000,00

04-c

Riqualificazione di via Sant'Agnese

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	150	---	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	---	---	---	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	5,0
valori massimi	5,5

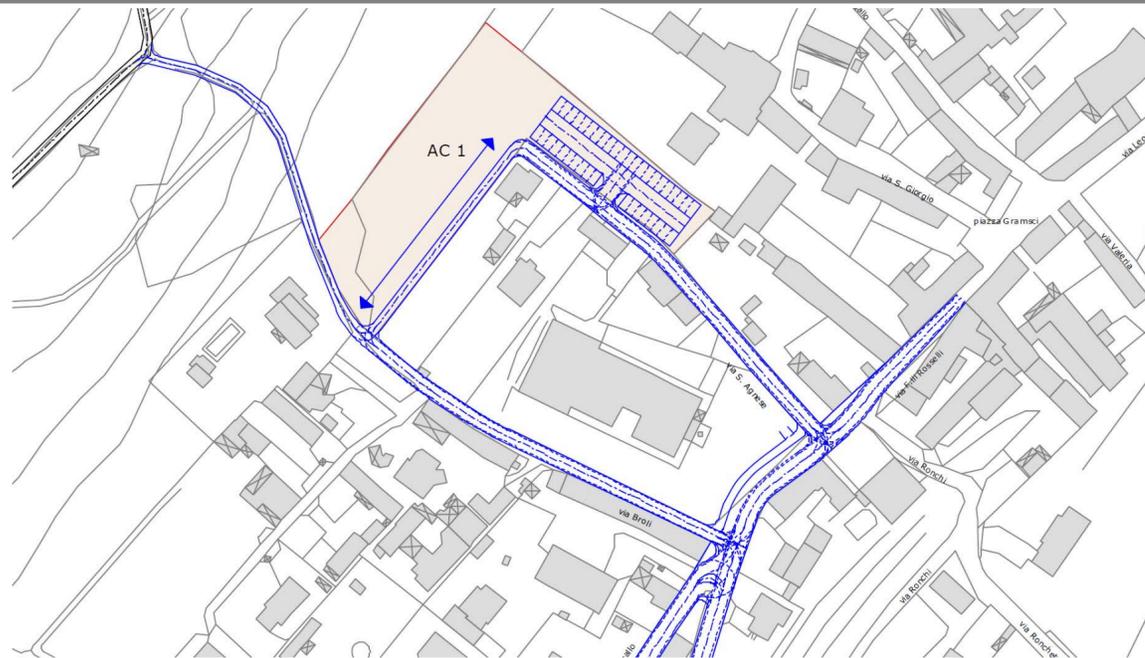
N.B.: l'ampiezza è stata ridotta rispetto a quanto previsto nello schema sezionele

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionele si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	---
-----------	-----	-----

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	inadeguatezza sezionele incompletezza di viabilità di accesso e distribuzione assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	adeguamento sezionele completamento (parziale) di viabilità di accesso e distribuzione introduzione (parziale) di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti formazione di spazi di stationamento veicolare
-----------	--	---

linee-guida di intervento

configurazione degli spazi di stationamento e manovra riportata a titolo indicativo

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	147.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	108.000,00
importo a finanziamento	€	255.000,00

01 - CORGENO

05-a

Riqualificazione di via Lombardia (SP 18) tra le intersezioni con via Leopardi e via Fontana

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	300	---	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO

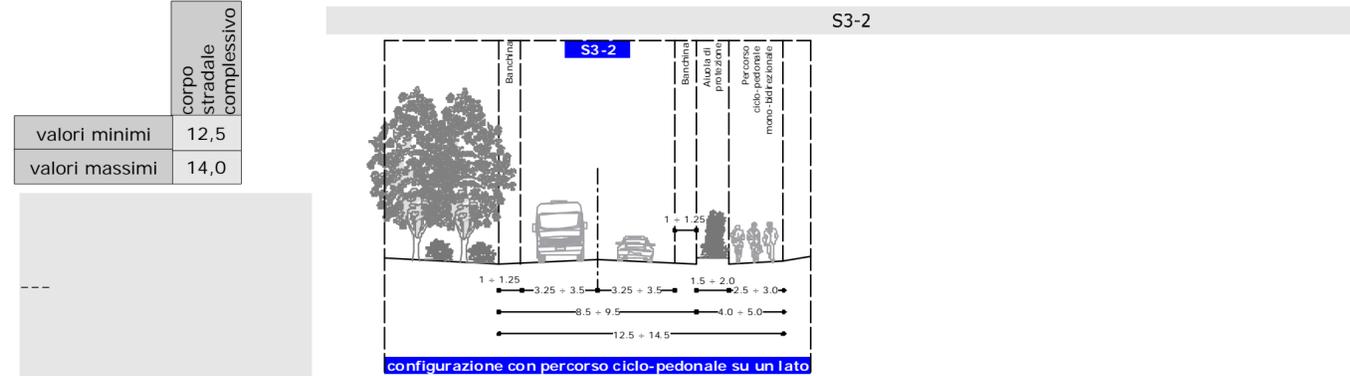


LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L3	---	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	
	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare tangenza all'abitato	
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare	

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	presenze boschive lungo i margini	
	compensazione dell'erosione delle presenze boschive	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	306.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	144.000,00
importo a finanziamento	€	450.000,00

01 - CORGENO

05-c

Riqualificazione di via Lombardia (SP 18) tra le intersezioni con via Valeria e via Ronchi

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	300	---	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO

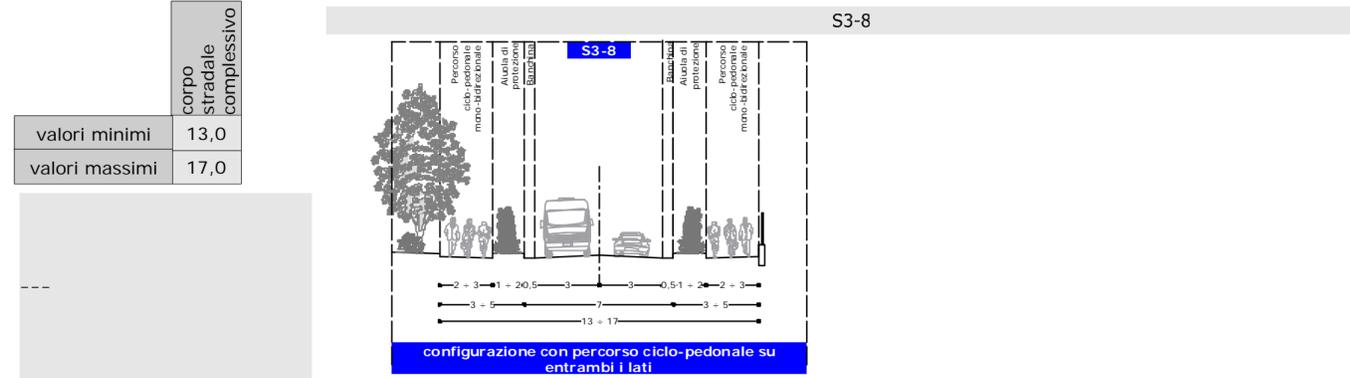


LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L3	---	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	
	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare tangenza all'abitato	
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare	

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	---	
	---	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	367.500,00
importo dei fondi a disposizione	€	198.500,00
importo a finanziamento	€	566.000,00

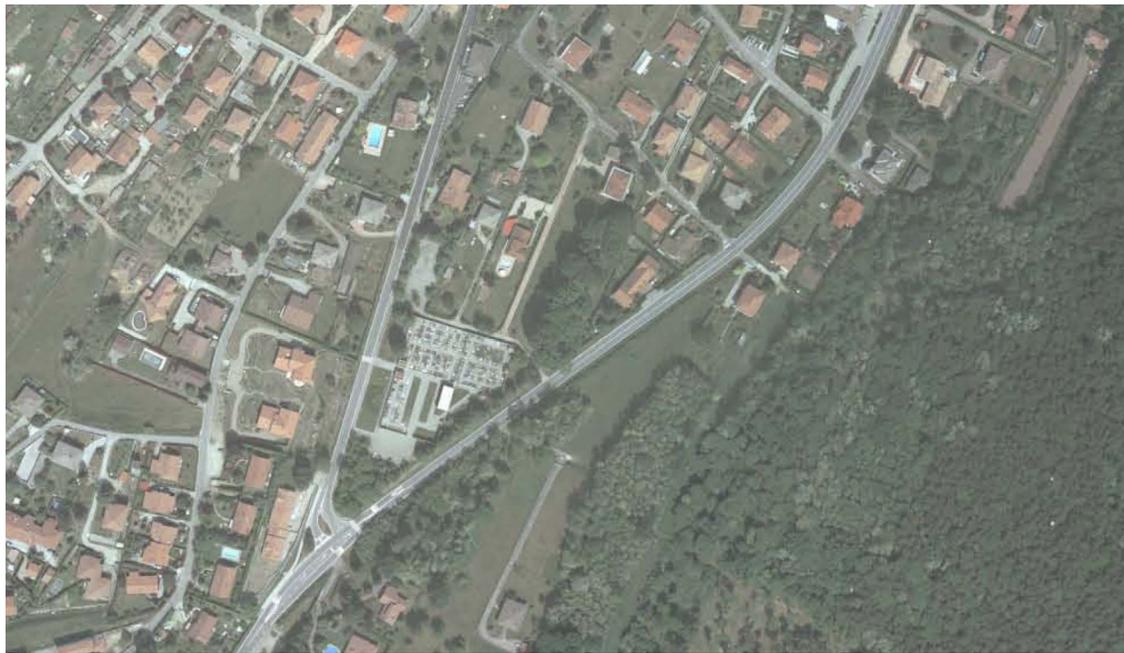
05-d

Riqualificazione di via Lombardia (SP 18) tra le intersezioni con via Ronchi e via F.lli Rosselli

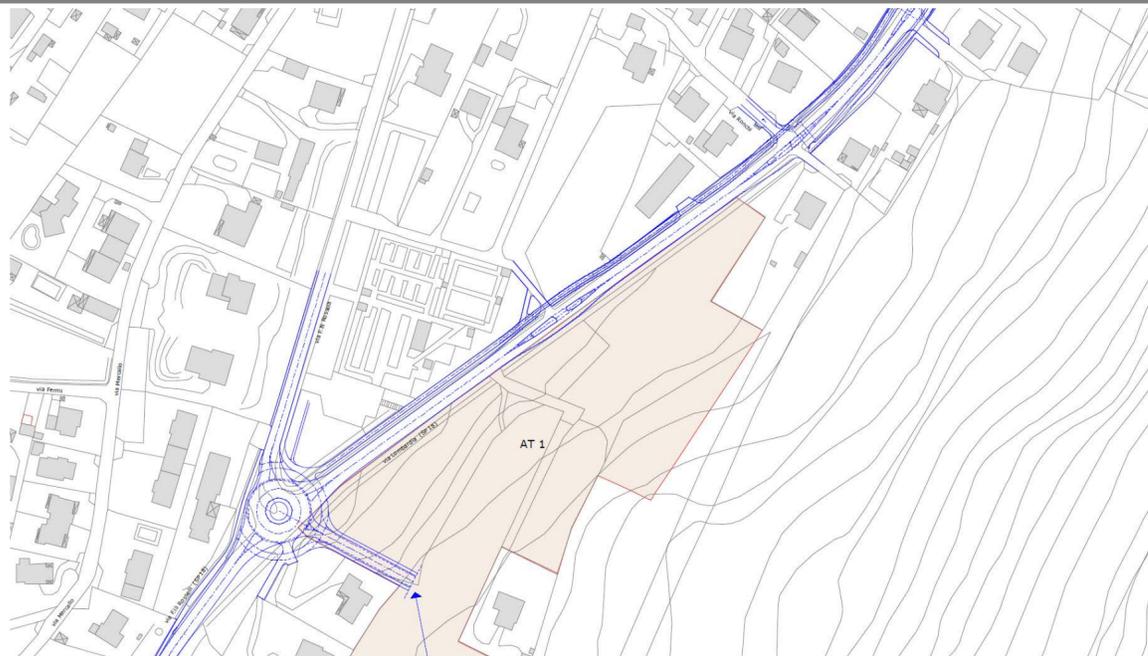
ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	200	---	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO

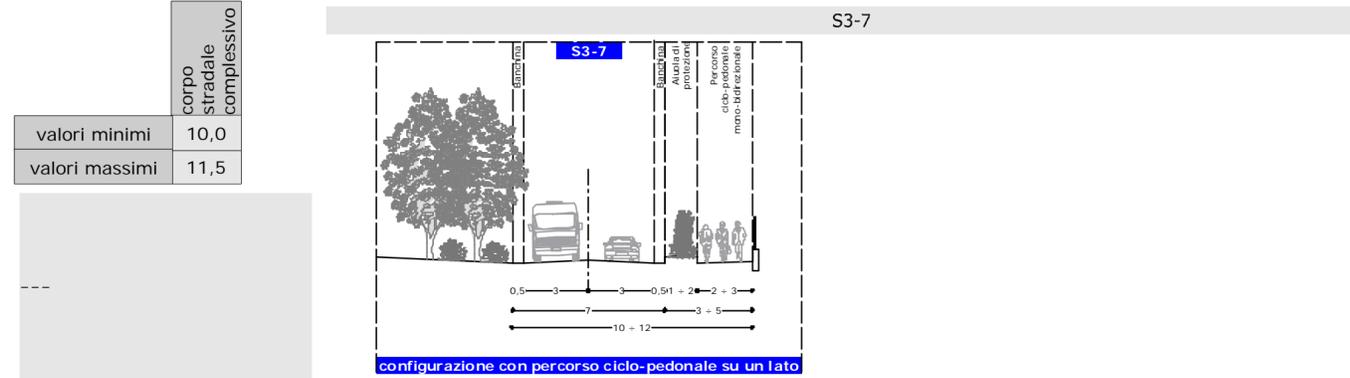


LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L3	---	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	
	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare tangenza all'abitato	
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare	

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	presenze boschive lungo i margini	
	compensazione dell'erosione delle presenze boschive	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	141.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	77.000,00
importo a finanziamento	€	218.000,00

01 - CORGENO

06 Riqualficazione dell'intersezione Rosselli nord / Lombardia nord-est (SP 18) / nuova strada / Rosselli sud (SP 18)

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	---	4.150	planare (mq)
-------------	-----	-------	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	L3	L5	L3	---	---
----	----	----	----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

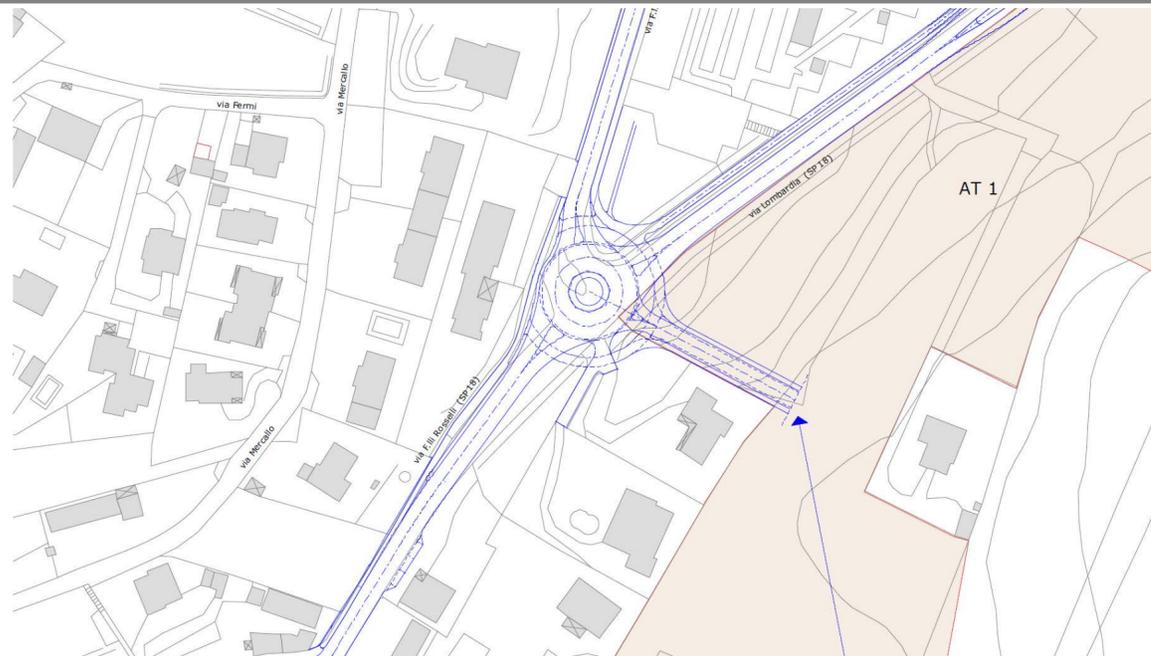
	corpo stradale complessivo	---
valori minimi		
valori massimi		

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	2,5	-	1	-	9	12	9	-	5	-	2,5	41,0
valori massimi	3	-	1	-	9	12	9	-	5	-	3	42,0

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	presenza di edificio religioso (cimitero)	
	preservazione e valorizzazione del contesto e delle presenze completamento di viabilità di accesso e distribuzione afferente ad insediamenti di piano	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	350.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	195.000,00
importo a finanziamento	€	545.000,00

01 - CORGENO

07

Viabilità di accesso all'ambito di trasformazione AT 1

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	50	---	planare (mq)
-------------	----	-----	--------------

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO

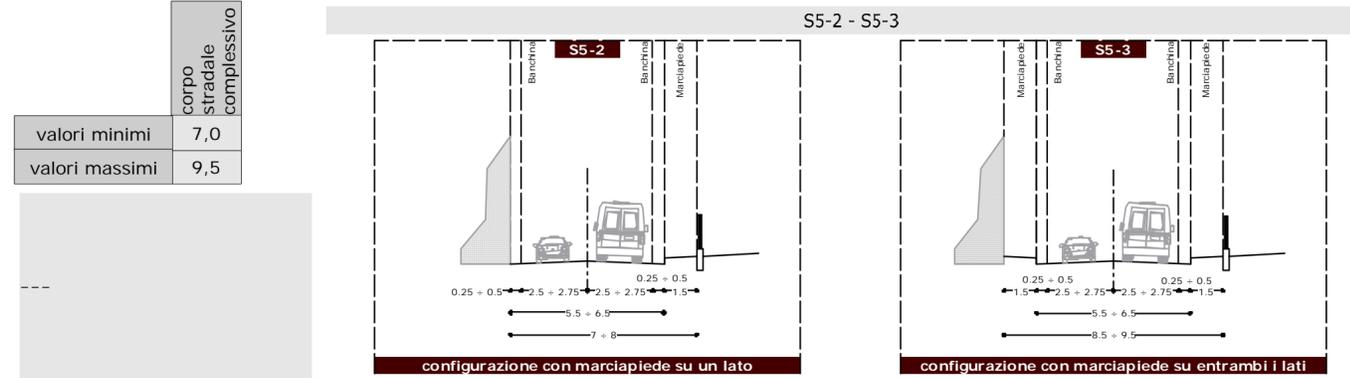


LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	---	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	---
-----------	-----	-----

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	presenze boschive lungo i margini	compensazione dell'erosione delle presenze boschive
-----------	-----------------------------------	---

linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	60.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	30.000,00
importo a finanziamento	€	90.000,00

01 - CORGENO

08

Riqualificazione dell'intersezione Mercallo / S Rocco nord / S Rocco sud

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	---	950	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L6	L5	L5	---	---	---
----	----	----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

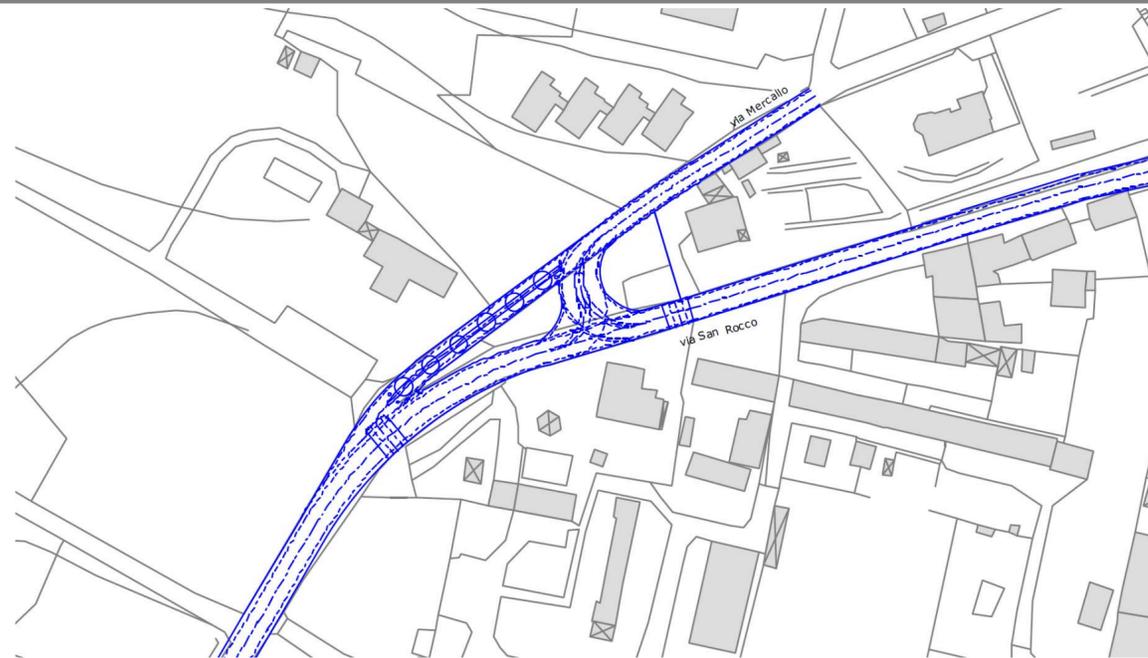
corpo stradale complessivo	---
valori minimi	0,0
valori massimi	0,0

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	linee-guida di intervento
-----------	-----	---------------------------

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	inadeguatezza della conformazione intersettiva assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	adeguamento della conformazione intersettiva introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	145.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	85.000,00
importo a finanziamento	€	230.000,00

01 - CORGENO

09-b

Riqualificazione di via S Rocco tra l'intersezione con via Mercallo e via Rosselli (SP 18)

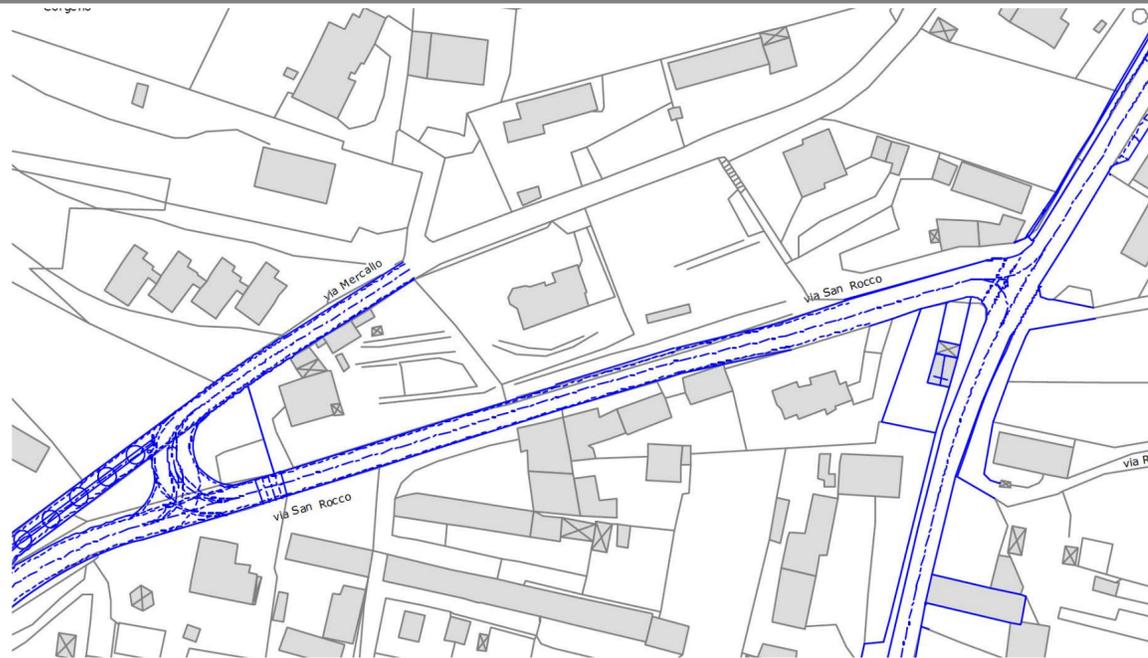
ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	200	---	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO

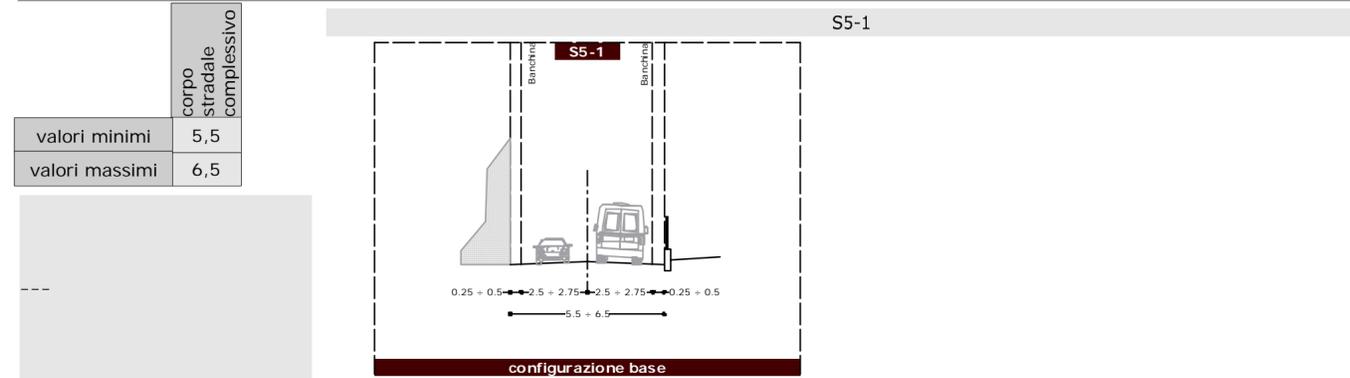


LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 629 ed SP 18 in ambito urbano	
	accoglimento di quote di traffico interferente	
	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare	
	disincentivazione delle funzioni di collegamento	linee-guida di intervento
	allontanamento del traffico interferente	
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare	

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	presenza di edificio religioso	
	preservazione e valorizzazione del contesto e delle presenze	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	120.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	60.000,00
importo a finanziamento	€	180.000,00

SCHEDE
PROGETTUALI

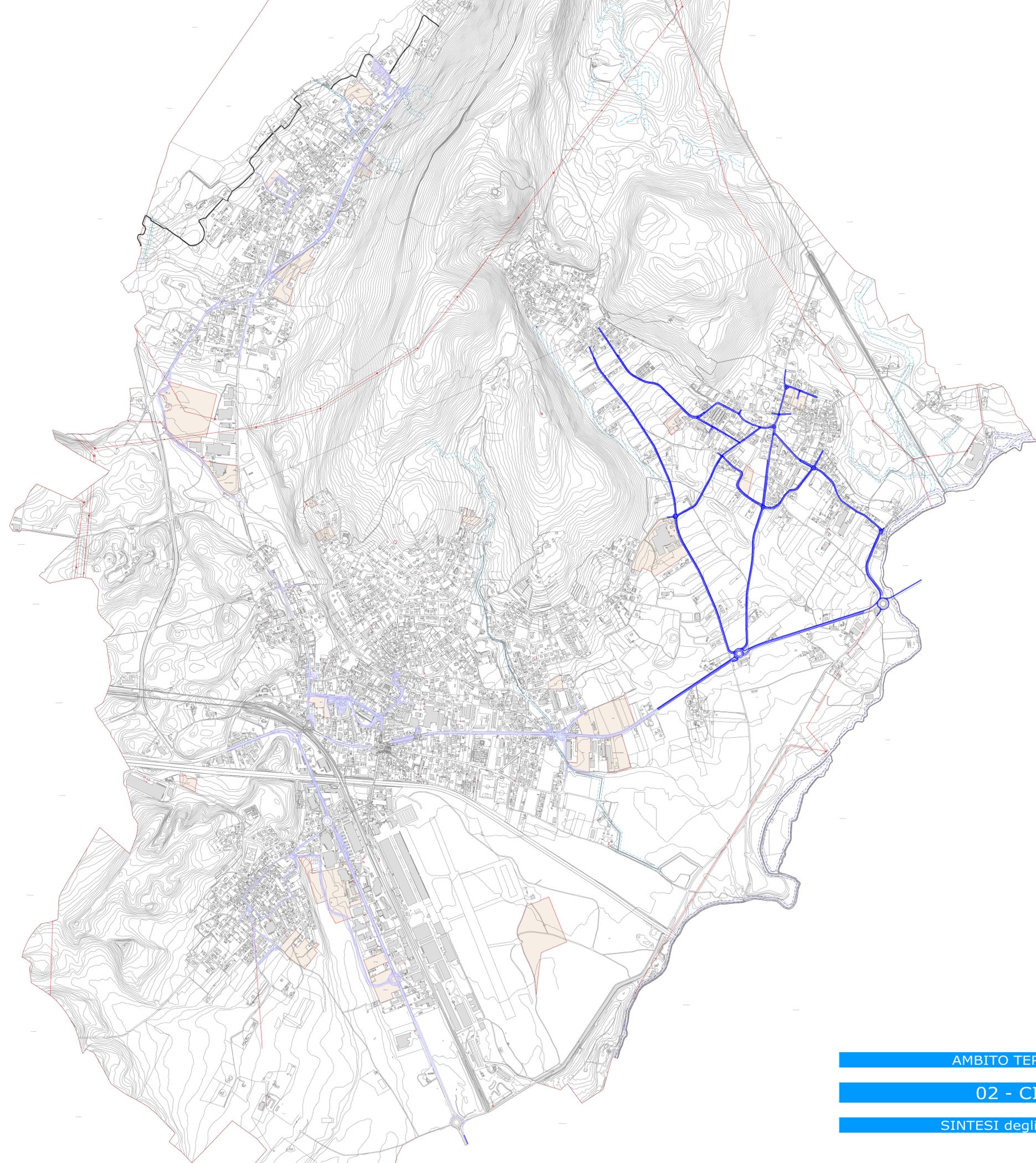
SOMMARIO

AMBITI TERRITORIALI

nr	interventi
----	------------

02 - CIMBRO

17	Riqualificazione dell'intersezione Varese nord (SP 44) / Abeti / Varese sud (SP 44)
18	Riqualificazione di via degli Abeti
20	Riqualificazione di piazza S Martino (intersezione Varese / Stazione / Somma L / Vergiate)
21-a	Riqualificazione di via Cuirone tra piazza San Martino e via Volta
21-b	Riqualificazione di via Cuirone tra via Volta e la fine dell'abitato
22	Riqualificazione di via Volta
23-a	Riqualificazione di via Vergiate da via Cuirone a via Mascagni
23-b	Riqualificazione di via Vergiate da via Mascagni a via dei Prati
24	Riqualificazione di via Mascagni tra le intersezioni con via Vergiate e via Somma Lombardo
25	Riqualificazione di via Somma Lombardo tra piazza San Martino e l'intersezione con via Mascagni
26	Riqualificazione dell'intersezione Somma Lombardo nord / Croce / Somma Lombardo sud / Mascagni
27	Riqualificazione di via Stazione (SP 44) tra piazza San Martino e l'intersezione con via della Croce
28	Riqualificazione dell'intersezione Cappelletta / Stazione est (SP 44) / Croce / Stazione ovest (SP 44)
29	Riqualificazione di via della Croce
30-a	Riqualificazione di via Stazione (SP 44) tra l'intersezione con via della Croce e via Cascina Ciabattino
30-b	Riqualificazione di via Stazione (SP 44) tra via Cascina Ciabattino e via Puccini (SP 17)
31	Riqualificazione dell'intersezione Prati nord / Vergiate / Prati sud / Torretta
32	Riqualificazione di via dei Prati tra le intersezioni con via Vergiate e via Puccini (SP 17)
33	Riqualificazione dell'intersezione Prati / Somma Lombardo / Puccini est (SP 17) / Mirasole / Puccini ovest (SP 17)
34	Riqualificazione di via Puccini (SP 17) dall'intersezione con via dei Prati e via Somma Lombardo al confine comunale



AMBITO TERRITORIALE

02 - CIMBRO

SINTESI degli INTERVENTI

17

Riqualificazione dell'intersezione Varese nord (SP 44) / Abeti / Varese sud (SP 44)

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	---	550	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L4	L5	L4	---	---	---
----	----	----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

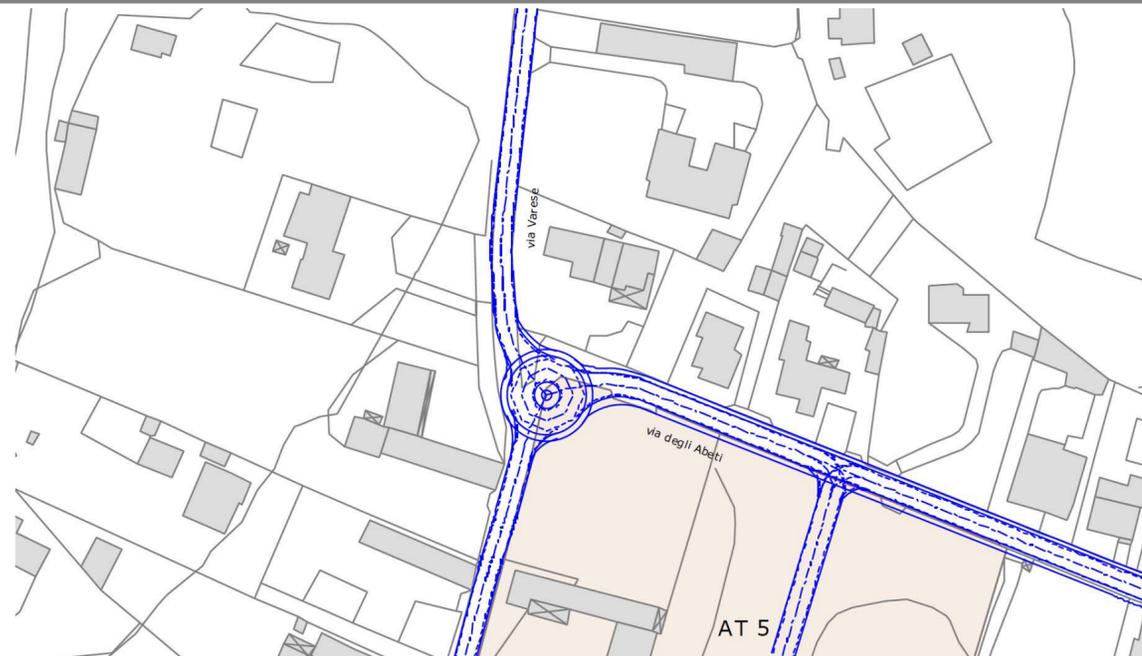
	corpo stradale complessivo	---
valori minimi		
valori massimi		

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	1,5	-	-	6	6	6	-	-	1,5	-	21,0
valori massimi	-	1,5	-	-	6	6	6	-	-	1,5	-	21,0

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	linee-guida di intervento
-----------	-----	---------------------------

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	100.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	56.000,00
importo a finanziamento	€	156.000,00

configurazione della viabilità interna all'ambito di trasformazione riportata a titolo indicativo

20

Riqualificazione di piazza S Martino (intersezione Varese / Stazione / Somma L / Vergiate)

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	---	3.600	planare (mq)
--------------	-----	-------	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L4	L4	L5	L5	---	---
----	----	----	----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

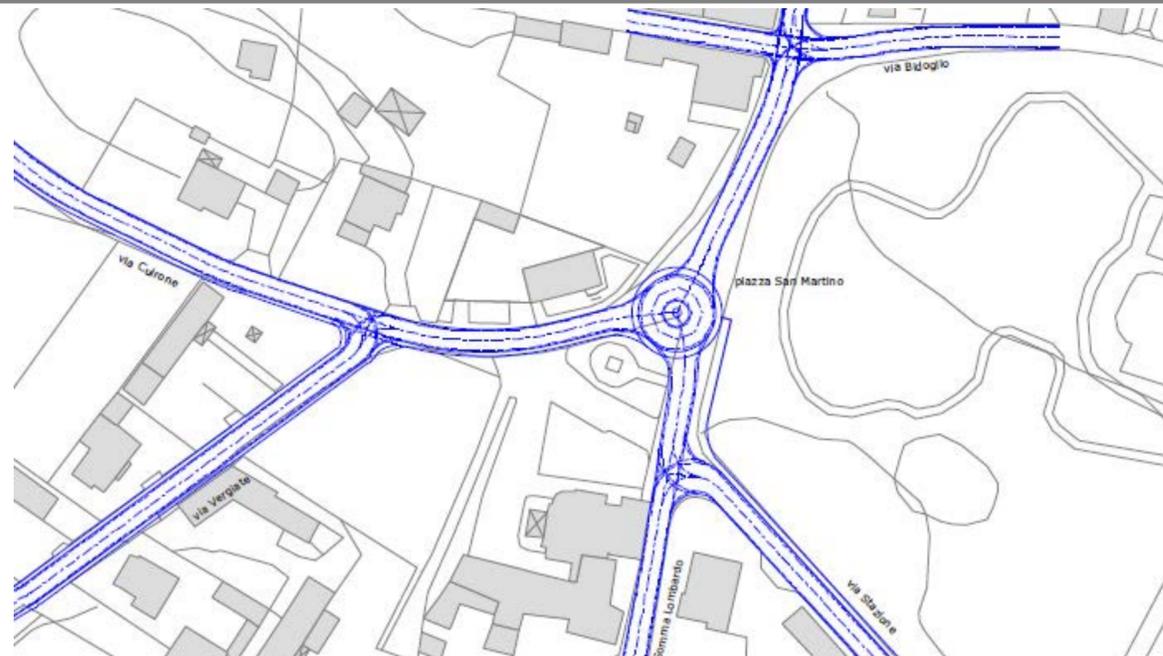
	corpo stradale complessivo	---
valori minimi		
valori massimi		

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	x	-	-	x	x	x	-	-	x	-	21,0
valori massimi	-	1,5	-	-	6	6	6	-	-	1,5	-	21,0

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	presenza di nucleo di antica formazione con edifici religiosi e storici	
	preservazione e valorizzazione del contesto e delle presenze	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	340.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	190.000,00
importo a finanziamento	€	530.000,00

21-a

Riqualificazione di via Cuirone tra piazza San Martino e via Volta

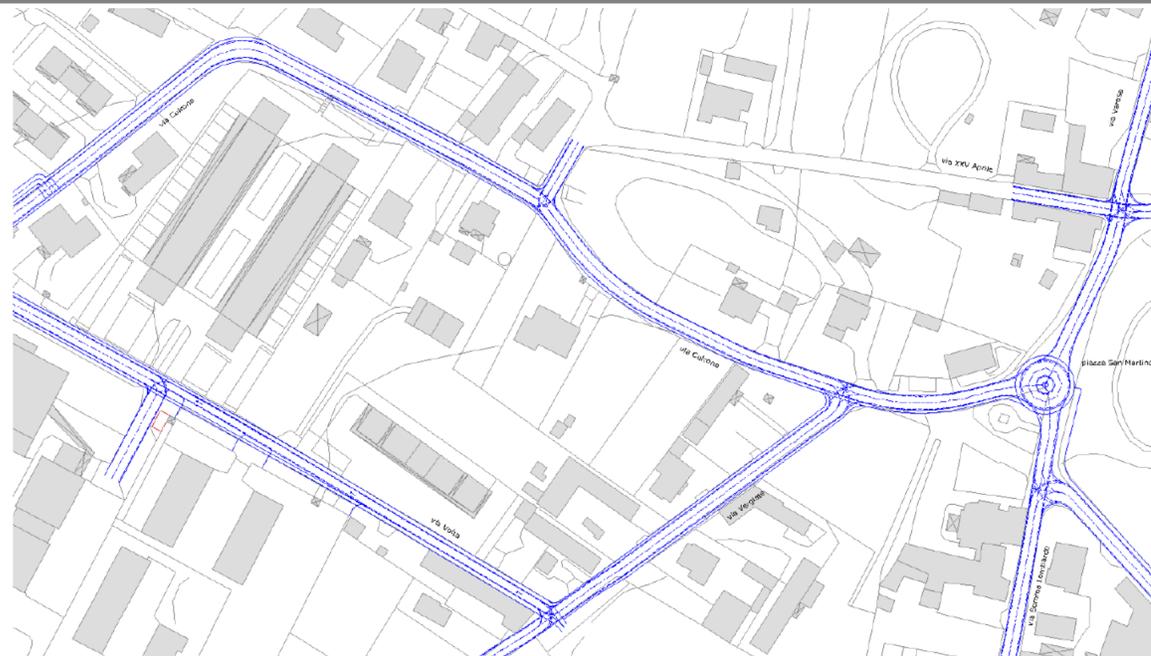
ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	320	---	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO

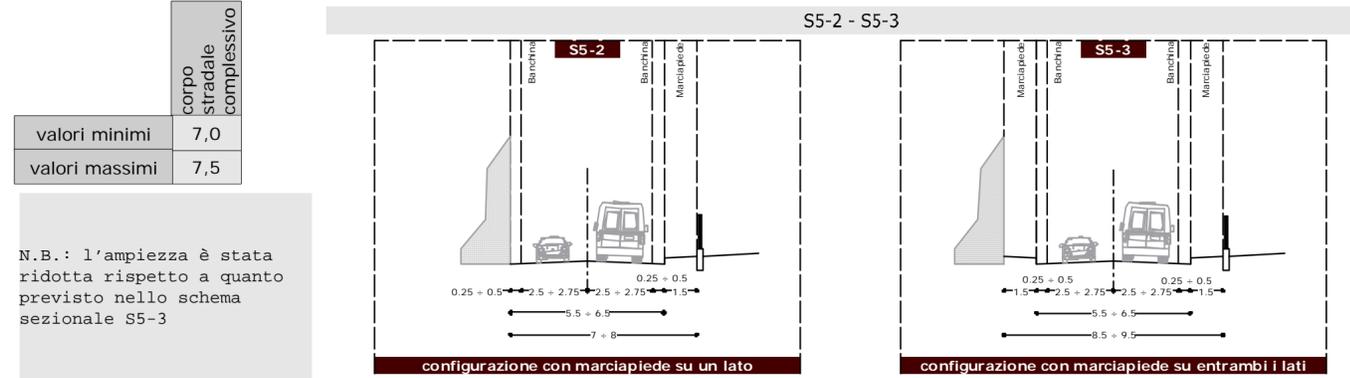


LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	linee-guida di intervento
-----------	-----	---------------------------

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	200.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	120.000,00
importo a finanziamento	€	320.000,00

23-a

Riqualificazione di via Vergiate da via Cuirone a via Mascagni

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	240	---	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	7,0
valori massimi	7,0

N.B.: l'ampiezza è stata ridotta rispetto a quanto previsto nello schema sezionele S5-3

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	linee-guida di intervento
-----------	-----	---------------------------

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	175.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	92.647,06
importo a finanziamento	€	267.647,06

Riqualificazione di via Mascagni tra le intersezioni con via Vergiate e via Somma Lombardo

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	360	---	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

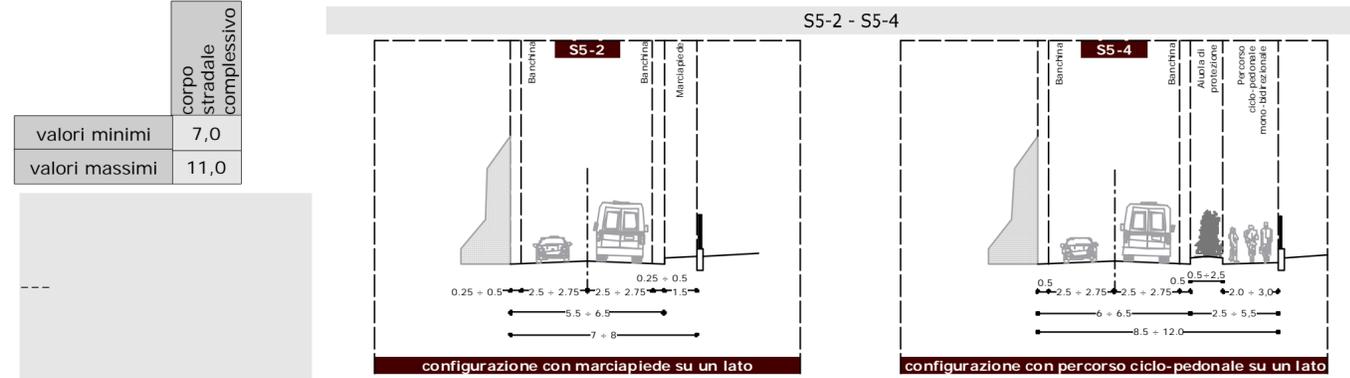
L5	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	---
-----------	-----	-----

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	inadeguatezza sezionale assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	---
	adeguamento sezionale introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	---

linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	280.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	140.000,00
importo a finanziamento	€	420.000,00

25

Riqualificazione di via Somma Lombardo tra piazza San Martino e l'intersezione con via Mascagni

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	360	---	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO

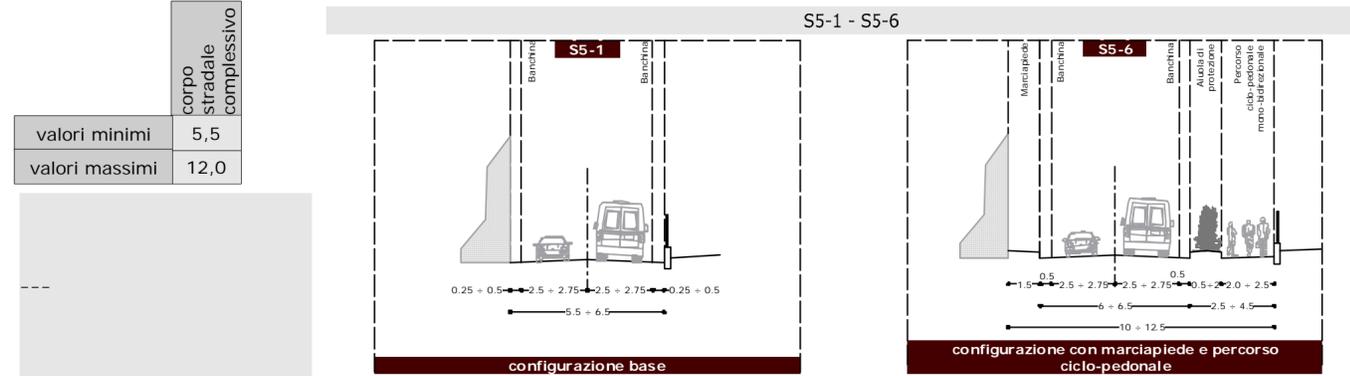


LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	linee-guida di intervento
-----------	-----	---------------------------

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	200.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	120.000,00
importo a finanziamento	€	320.000,00

26

Riqualificazione dell'intersezione Somma Lombardo nord / Croce / Somma Lombardo sud / Mascagni

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	---	600	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	L5	L5	L5	---	---
----	----	----	----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

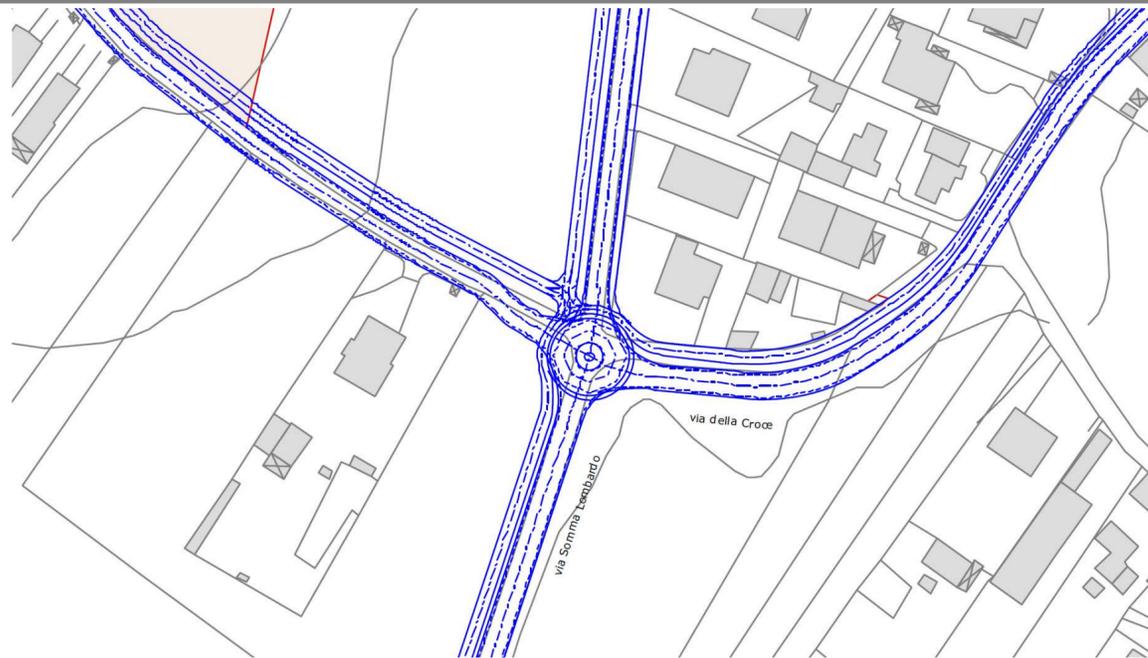
corpo stradale complessivo	---
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	6	6	6	-	1	-	2	21,0
valori massimi	2	-	1	-	6	6	6	-	1	-	2	24,0

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	linee-guida di intervento
-----------	-----	---------------------------

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	100.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	56.000,00
importo a finanziamento	€	156.000,00

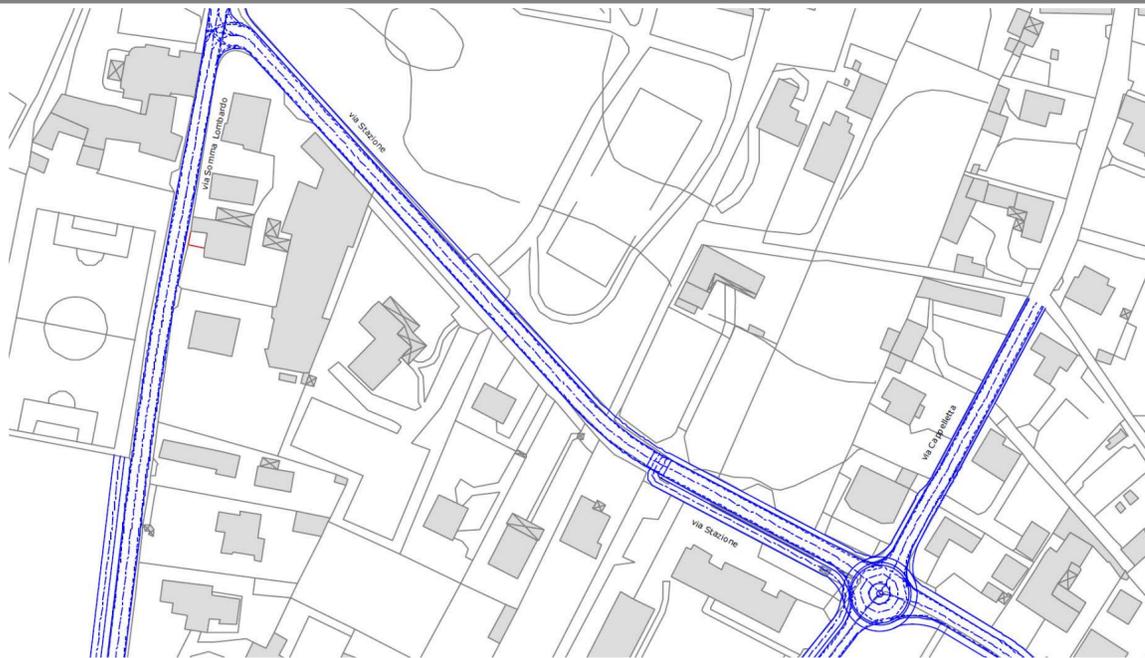
ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	230	---	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO

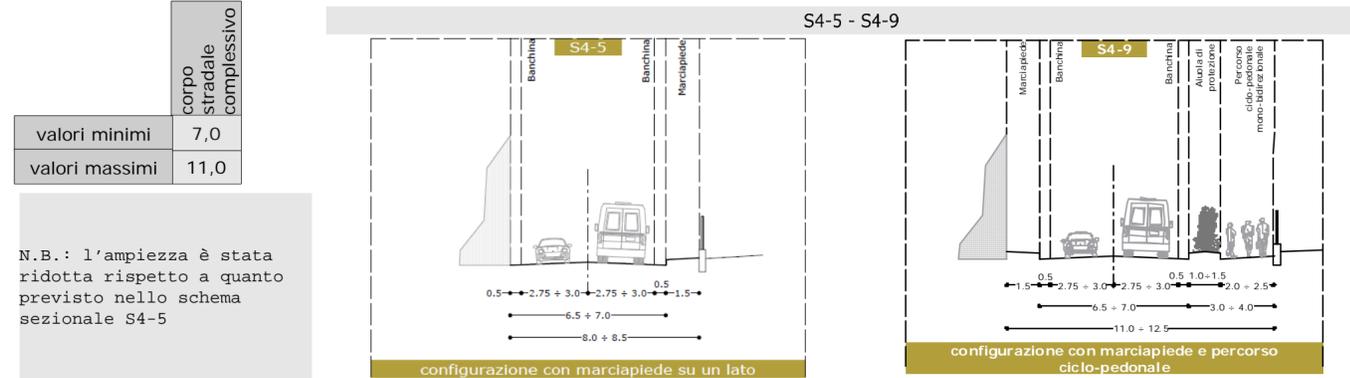


LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L4	---	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	---
-----------	-----	-----

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	---
	incremento di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	---

linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	140.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	70.000,00
importo a finanziamento	€	210.000,00

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	---	1.150	planare (mq)
-------------	-----	-------	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L6	L4	L5	L4	---	---
----	----	----	----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

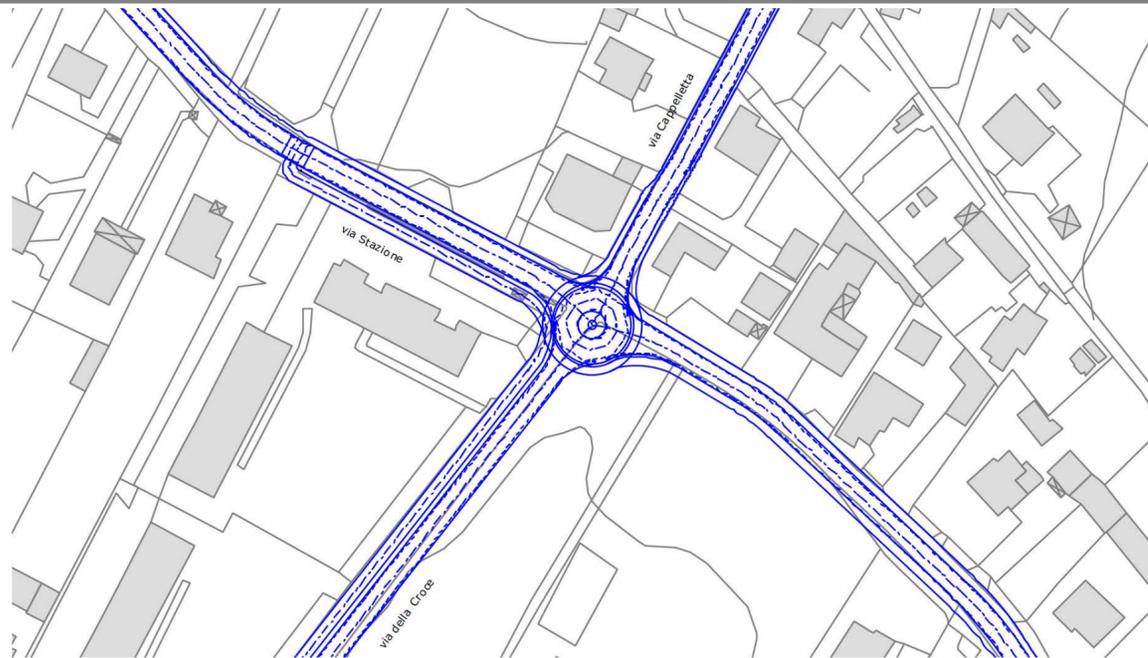
corpo stradale complessivo	---
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	x	x	-	x	x	x	-	x	x	-	23,0
valori massimi	-	2	0,5	-	6	6	6	-	0,5	2	-	23,0

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	linee-guida di intervento
-----------	-----	---------------------------

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare incremento di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	120.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	60.000,00
importo a finanziamento	€	180.000,00

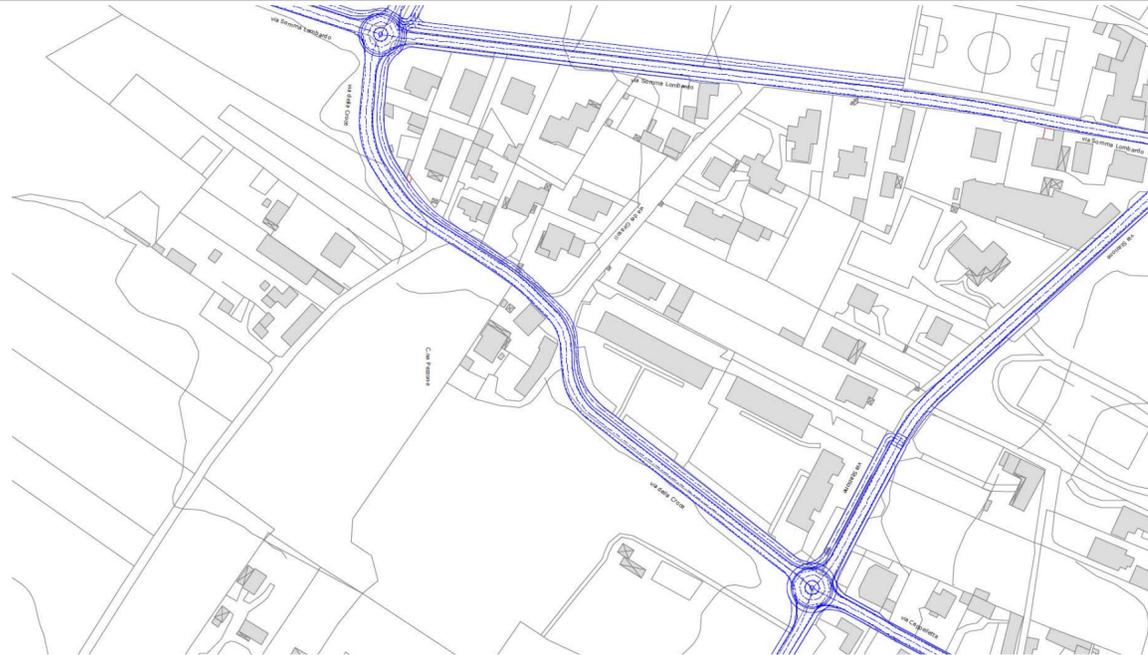
ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	390	---	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	7,0
valori massimi	11,0

N.B.: l'ampiezza è stata ridotta rispetto a quanto previsto nello schema sezionele

configurazione con percorso ciclo-pedonale su un lato

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionele si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	linee-guida di intervento
-----------	-----	---------------------------

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	250.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	150.000,00
importo a finanziamento	€	400.000,00

30-b

Riqualificazione di via Stazione (SP 44) tra via Cascina Ciabattino e via Puccini (SP 17)

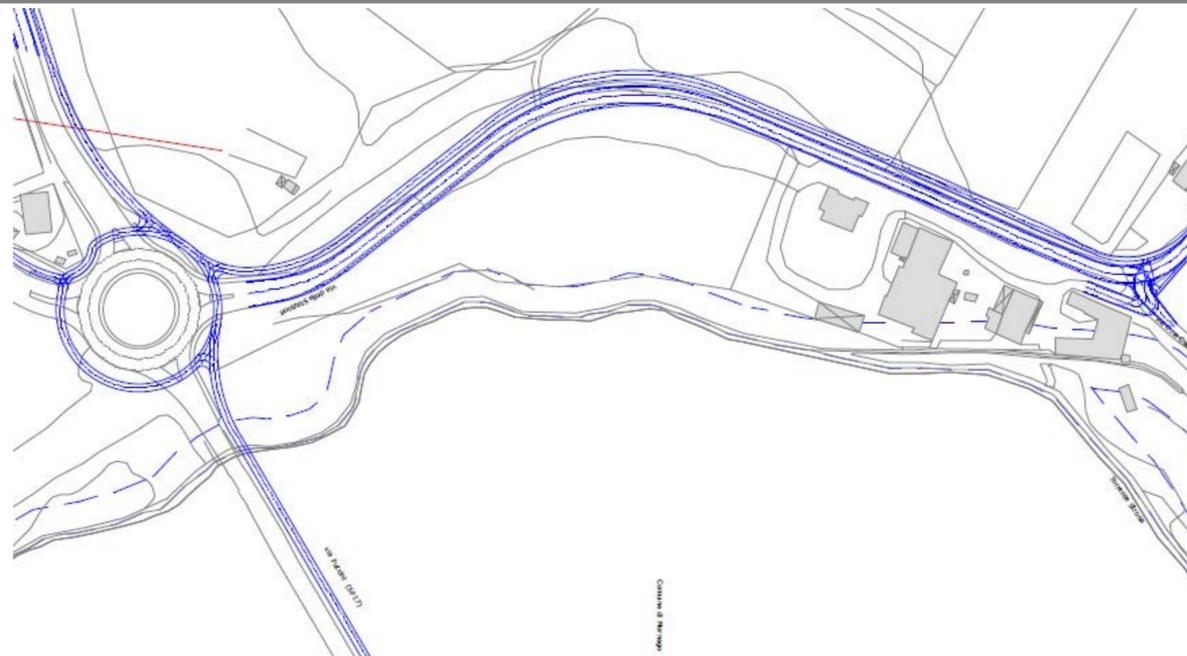
ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	330	---	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L4	---	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	6,5
valori massimi	12,0

N.B.: lo schema sezione prescrittivo si riferisce ad interventi a breve termine, lo schema sezione indicativo ad interventi a lungo termine, ferma restando la salvaguardia degli spazi necessari a questi ultimi

S4-1 (prescrittivo) - S4-7 (indicativo)

configurazione base configurazione con percorso ciclo-pedonale su un lato

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	
	presenze boschive lungo i margini	
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	
	compensazione dell'erosione delle presenze boschive	

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	---	
		linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	300.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	160.000,00
importo a finanziamento	€	460.000,00

Riqualificazione dell'intersezione Prati nord / Vergiate / Prati sud / Torretta

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	---	700	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	L5	L5	L5	---	---
----	----	----	----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo	---
valori minimi		
valori massimi		

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	3	-	1	-	6	6	6	-	1	-	3	26,0
valori massimi	3	-	1	-	6	6	6	-	1	-	3	26,0

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	---	
		linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	225.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	105.000,00
importo a finanziamento	€	330.000,00

configurazione degli spazi di stazionamento e manovra e delle previsioni edificatorie riportate a titolo indicativo

Riquilificazione di via dei Prati tra le intersezioni con via Vergiate e via Puccini (SP 17)

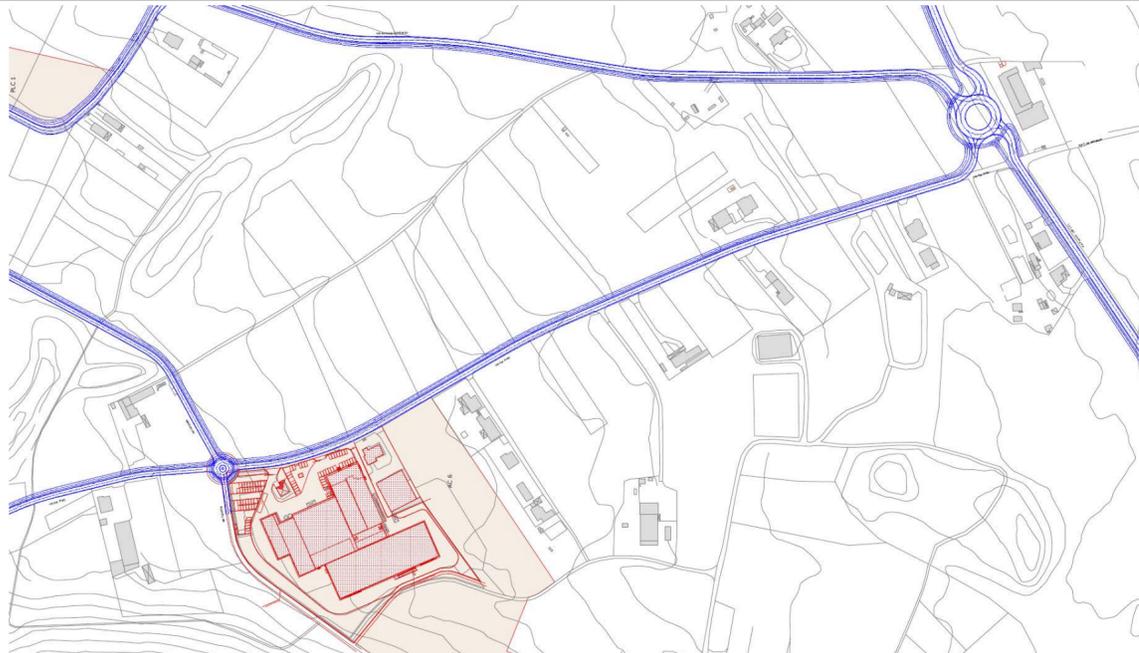
ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	730	---	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stationamento e manovra e delle previsioni edificatorie riportate a titolo indicativo

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	5,5
valori massimi	11,0

N.B.: lo schema sezione prescrittivo si riferisce ad interventi a breve termine, lo schema sezione indicativo ad interventi a lungo termine, ferma restando la salvaguardia degli spazi necessari a questi ultimi

S5-1 (prescrittivo) - S5-4 (indicativo)

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale espansione dell'adiacente insediamento produttivo	linee-guida di intervento
	inadeguatezza sezionale	
criticità	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	adeguamento sezionale	
criticità	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	---	linee-guida di intervento
criticità		linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	450.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	250.000,00
importo a finanziamento	€	700.000,00

33

Riqualificazione dell'intersezione Prati / Somma Lombardo / Puccini est (SP 17) / Mirasole / Puccini ovest (SP 17)

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	---	5.550	planare (mq)
-------------	-----	-------	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	L5	L4	L6	L4	---
----	----	----	----	----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

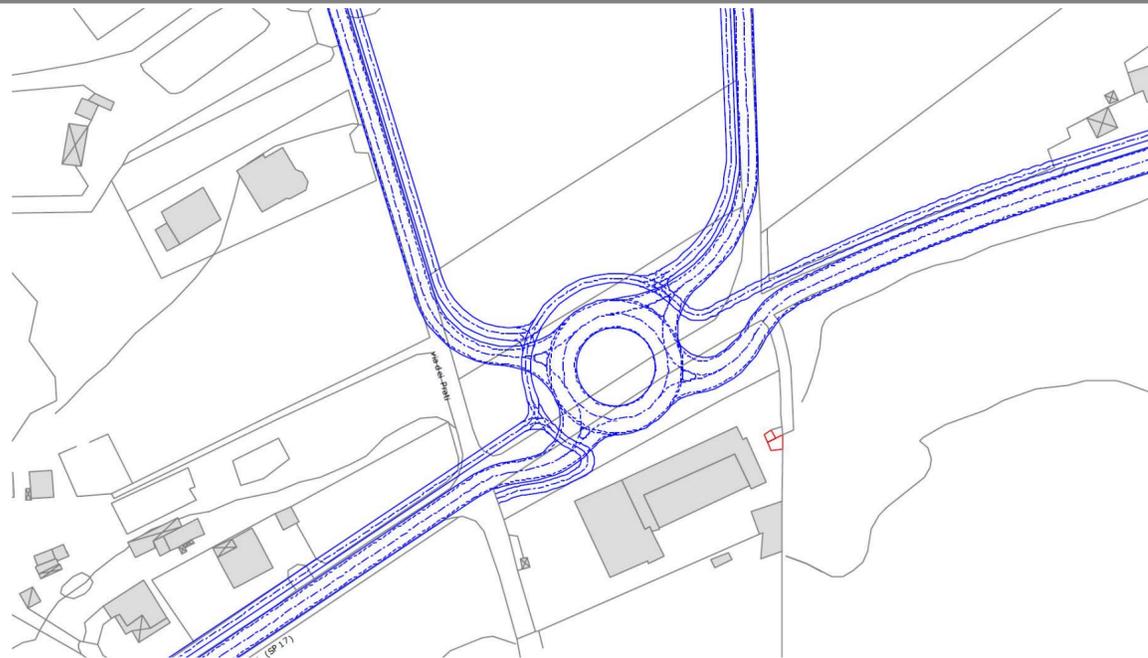
corpo stradale complessivo	---
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	3	-	5	-	9	24	9	-	-	-	-	50,0
valori massimi	3	-	5	-	9	24	9	-	-	-	-	50,0

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare	
	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare	linee-guida di intervento
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale espansione dell'adiacente insediamento produttivo	
	inadeguatezza della conformazione intersettiva	
	adeguamento della conformazione intersettiva	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	480.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	260.000,00
importo a finanziamento	€	740.000,00

34 Riquilificazione di via Puccini (SP 17) dall'intersezione con via dei Prati e via Somma Lombardo al confine comunale

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	680	---	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L4	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	11,5
valori massimi	12,5

N.B.: lo schema sezione prescrittivo si riferisce ad interventi a breve termine, lo schema sezione indicativo ad interventi a lungo termine, ferma restando la salvaguardia degli spazi necessari a questi ultimi

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	linee-guida di intervento
-----------	-----	---------------------------

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale realizzazione dell'adiacente insediamento terziario assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti presenze boschive lungo i margini	linee-guida di intervento
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti compensazione dell'erosione delle presenze boschive	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	535.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	285.000,00
importo a finanziamento	€	820.000,00

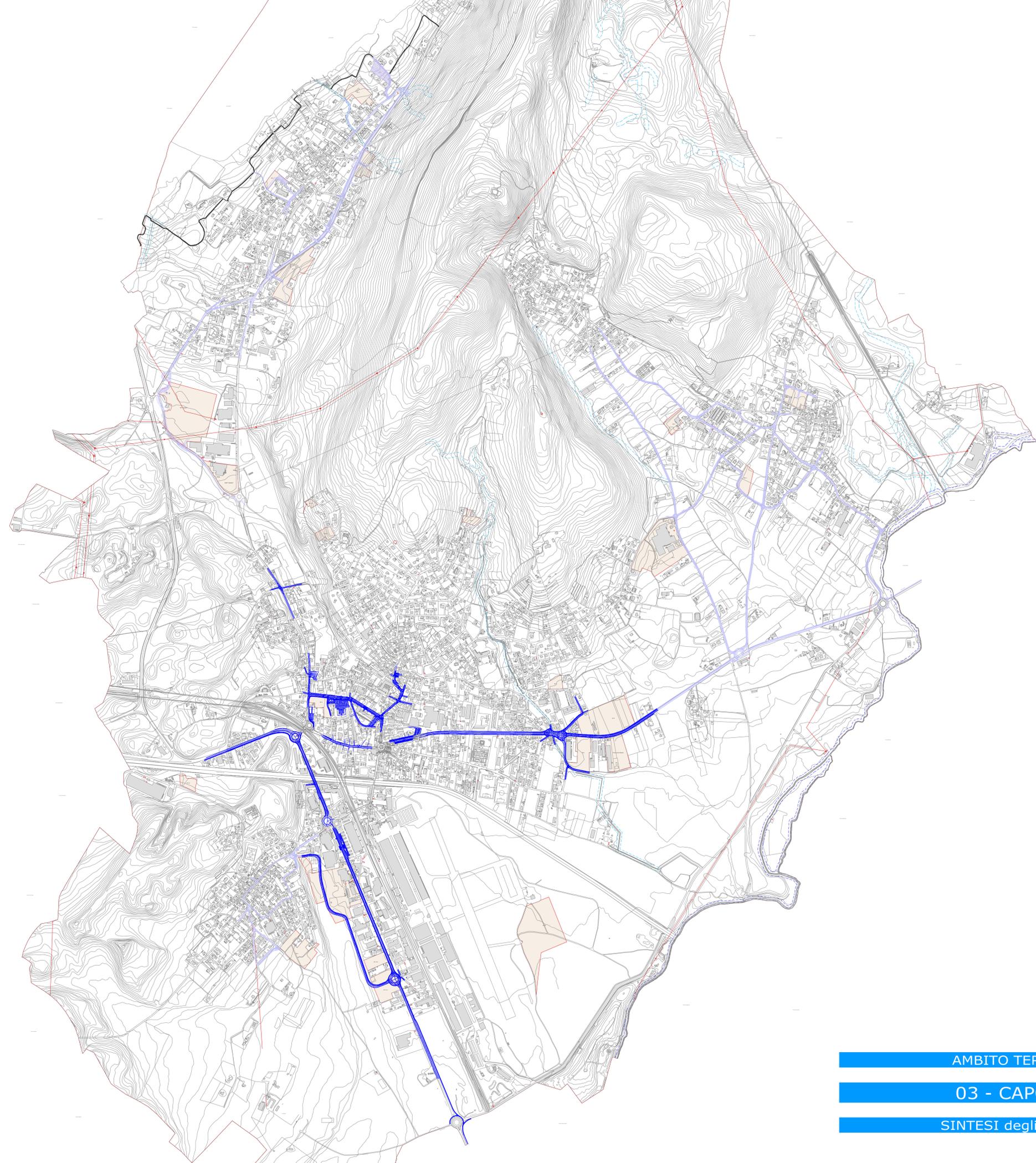
SCHEDE
PROGETTUALI
SOMMARIO

AMBITI TERRITORIALI

nr interventi

03 - CAPOLUOGO

35	Riqualificazione dell'intersezione Corgeno nord / Campirolo est / Corgeno sud / Campirolo ovest	52	Riqualificazione dell'intersezione Sempione (SS 33) ovest / Corgeno (SP 18) / Sempione (SS 33) sud-est
36	Riqualificazione dell'intersezione Corgeno nord / Cusciano / Corgeno sud / Corgeno ovest	53	Riqualificazione di via Sempione (SS 33) tra le intersezioni con via per Corgeno (SP 18) e con via Dante e via Treves
37	Riqualificazione dell'intersezione Corgeno nord / Piave / Corgeno sud / Ghez	54	Riqualificazione di via Sempione (SS 33) tra le intersezioni con via Dante e via Treves e con la nuova strada di arroccamento
38	Riqualificazione di via per Corgeno (SP 18) tra le intersezioni con via Piave e via Locatelli	55	Formazione di nuova strada di arroccamento a via Sempione (SS 33)
39-a	Riqualificazione di via Piave tra le intersezioni con via Corgeno e via Minzoni	56	Formazione dell'intersezione Sempione nord (SS 33) / accesso a ZA / Sempione sud (SS 33) / nuova strada di arroccamento
39-b	Riqualificazione dell'intersezione Minzoni nord / Piave est / Minzoni sud / Piave ovest	57	Riqualificazione di via Sempione (SS 33) tra le intersezioni con la nuova strada di arroccamento e con via Cascina Nuova (SP 47)
39-c	Riqualificazione di via Piave tra le intersezioni Minzoni e Cavallotti		
40	Riqualificazione di piazza Beia (intersezione Garibaldi / De Daverio / Cavallotti / Beia)		
41-a	Riqualificazione di via Cavallotti tra piazza Beia e l'intersezione con via Cusciano		
41-b	Riqualificazione dell'intersezione Cavallotti nord / Manzoni / Cavallotti sud / Cusciano		
41-c	Riqualificazione di via Cavallotti tra le intersezioni con via Cusciano e via Piave		
42	Riqualificazione dell'intersezione Cavallotti nord / Cavallotti sud / Piave		
43	Riqualificazione di via Locatelli		
44-a	Riqualificazione di via Di Vittorio tra piazza Matteotti e via Canavée		
44-b	Riqualificazione di via Di Vittorio tra via Canavée e l'intersezione con via Gramsci e via Uguaglianza		
45	Riqualificazione dell'intersezione Di Vittorio ovest (SP 17) / Gramsci / Quadri / Di Vittorio est (SP 17) / Ginestre / Uguaglianza		
46	Riqualificazione di via dei Quadri per formazione accesso al nuovo Centro Sportivo		
47-a	Riqualificazione di via Di Vittorio (SP 17) tra l'intersezione con via Gramsci e via Uguaglianza e la fine dell'abitato		
47-b	Riqualificazione di via Di Vittorio (SP 17) tra la fine dell'abitato e l'intersezione con via dei Prati e via Somma Lombardo		
49	Formazione di nuova strada di accesso al <i>PLP Vergiate Est</i>		
51	Riqualificazione di via Sempione (SS 33) tra le intersezioni con via Milano (SS 629) e via per Corgeno (SP 18)		



AMBITO TERRITORIALE
03 - CAPOLUOGO
SINTESI degli INTERVENTI

03 - CAPOLUOGO

35

Riqualificazione dell'intersezione Corgeno nord / Campiolo est / Corgeno sud / Campiolo ovest

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	---	900	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L4	L6	L4	L6	---	---
----	----	----	----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

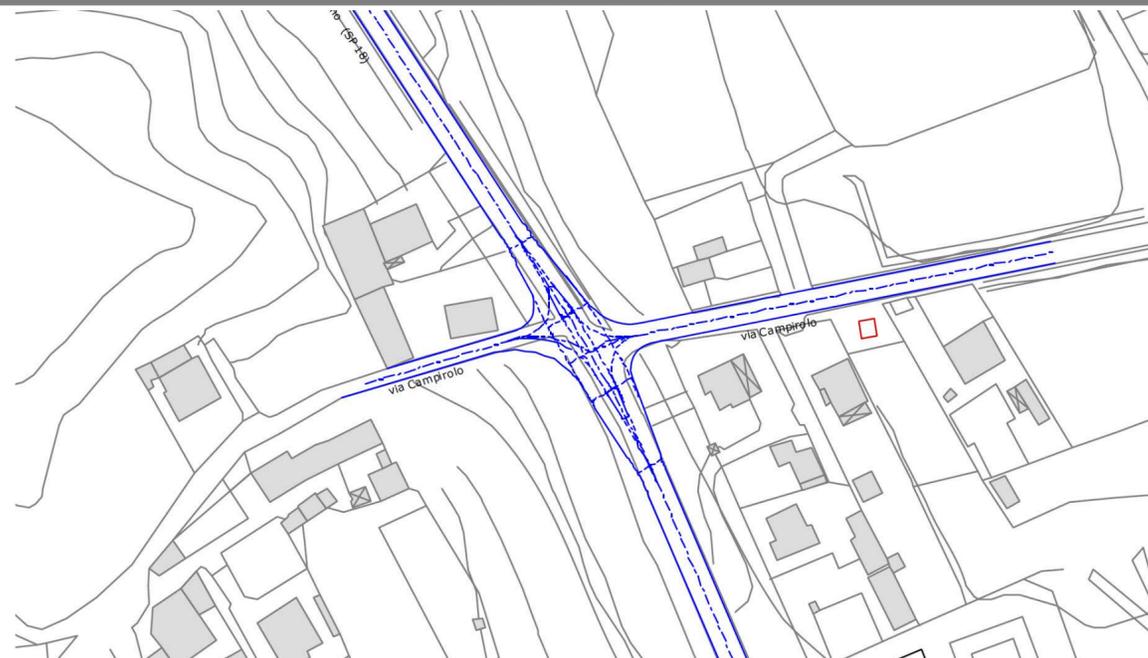
corpo stradale complessivo	---
valori minimi	0,0
valori massimi	0,0

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 17 ed insediamenti a nord del Lago di Comabbio in ambito urbano	linee-guida di intervento
	accogliimento di quote di traffico interferente	
criticità	assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	linee-guida di intervento
	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare	
	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	disincentivazione delle funzioni di collegamento	
criticità	allontanamento del traffico interferente	linee-guida di intervento
	introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare	
criticità	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	---	linee-guida di intervento

criticità	incentivazione delle relazioni tra SS 33 - SP 17 ed insediamenti a nord del Lago di Comabbio attraverso la SS 629	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	150.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	86.000,00
importo a finanziamento	€	236.000,00

03 - CAPOLUOGO

36

Riqualificazione dell'intersezione Corgeno nord / Cusciano / Corgeno sud / Corgeno ovest

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	---	1.700	planare (mq)
--------------	-----	-------	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L4	L6	L4	L6	---	---
----	----	----	----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

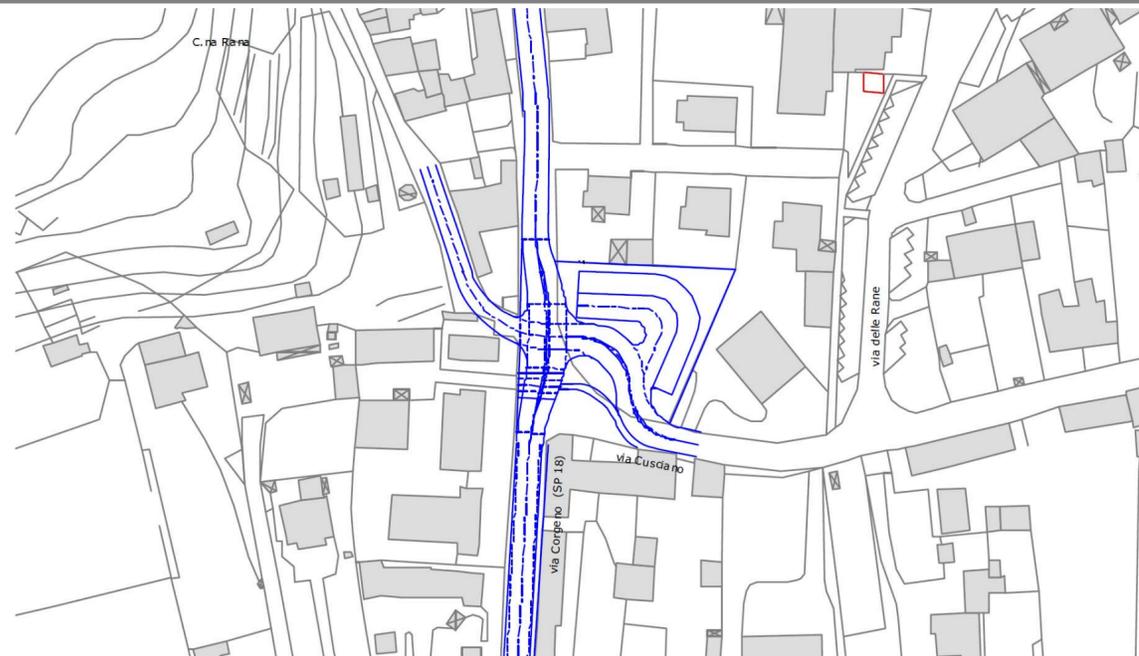
corpo stradale complessivo	---
valori minimi	0,0
valori massimi	0,0

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 17 ed insediamenti a nord del Lago di Comabbio in ambito urbano	linee-guida di intervento
	accogliimento di quote di traffico interferente	
criticità	assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	linee-guida di intervento
	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare	
criticità	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	disincentivazione delle funzioni di collegamento	
criticità	allontanamento del traffico interferente	linee-guida di intervento
	introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	
criticità	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare	linee-guida di intervento
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	carezza di spazi di stazionamento veicolare	linee-guida di intervento
	incentivazione delle relazioni tra SS 33 - SP 17 ed insediamenti a nord del Lago di Comabbio attraverso la SS 629	
criticità	formazione di spazi di stazionamento veicolare	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	180.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	90.000,00
importo a finanziamento	€	270.000,00

configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

03 - CAPOLUOGO

37

Riqualificazione dell'intersezione Corgeno nord / Piave / Corgeno sud / Ghez

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	---	1.900	planare (mq)
--------------	-----	-------	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L4	L5	L4	L6	---	---
----	----	----	----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

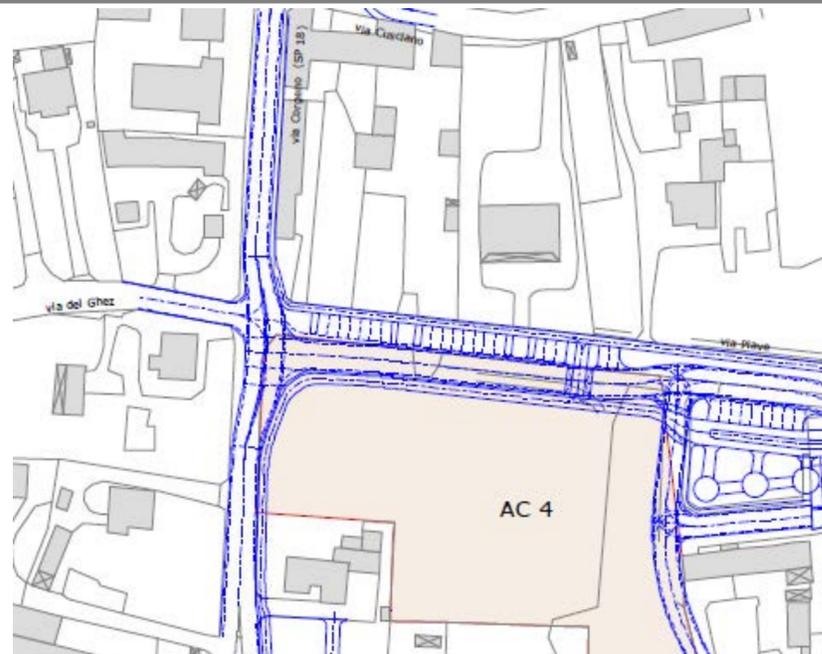
corpo stradale complessivo	---
valori minimi	0,0
valori massimi	0,0

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 17 ed insediamenti a nord del Lago di Comabbio in ambito urbano	linee-guida di intervento
	accoglimento di quote di traffico interferente	
criticità	assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	linee-guida di intervento
	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare	
criticità	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	disincentivazione delle funzioni di collegamento	
criticità	allontanamento del traffico interferente	linee-guida di intervento
	introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	
criticità	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare	linee-guida di intervento
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	carenza di spazi di stazionamento veicolare	linee-guida di intervento
	incentivazione delle relazioni tra SS 33 - SP 17 ed insediamenti a nord del Lago di Comabbio attraverso la SS 629	
criticità	formazione di spazi di stazionamento veicolare	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	200.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	120.000,00
importo a finanziamento	€	320.000,00

configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

03 - CAPOLUOGO

38

Riqualificazione di via per Corgeno (SP 18) tra le intersezioni con via Piave e via Locatelli

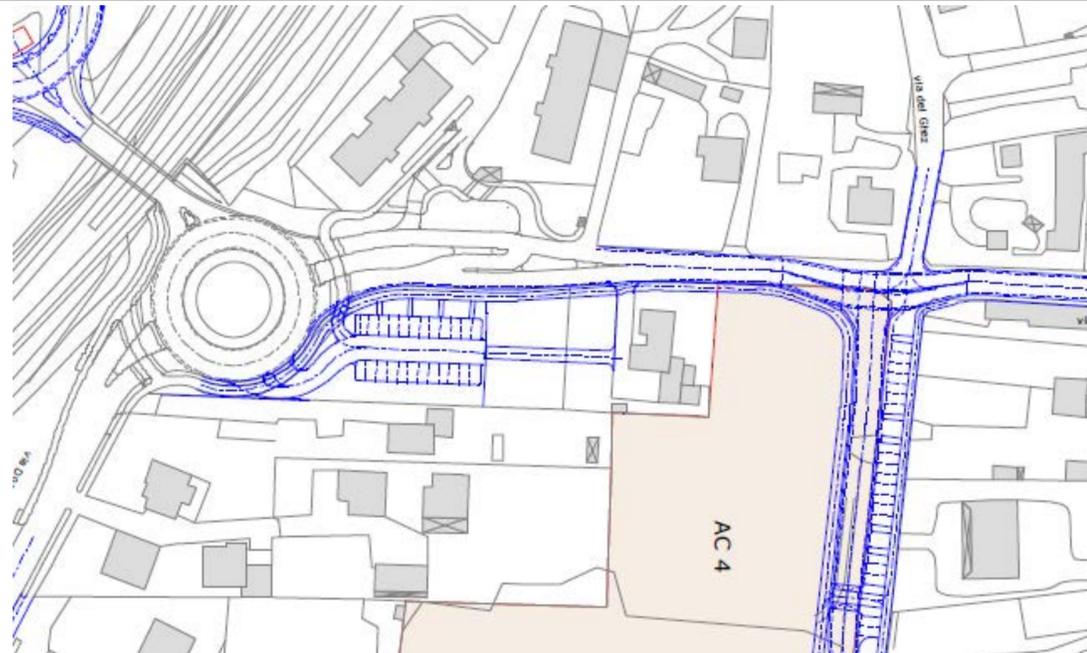
ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	120	---	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



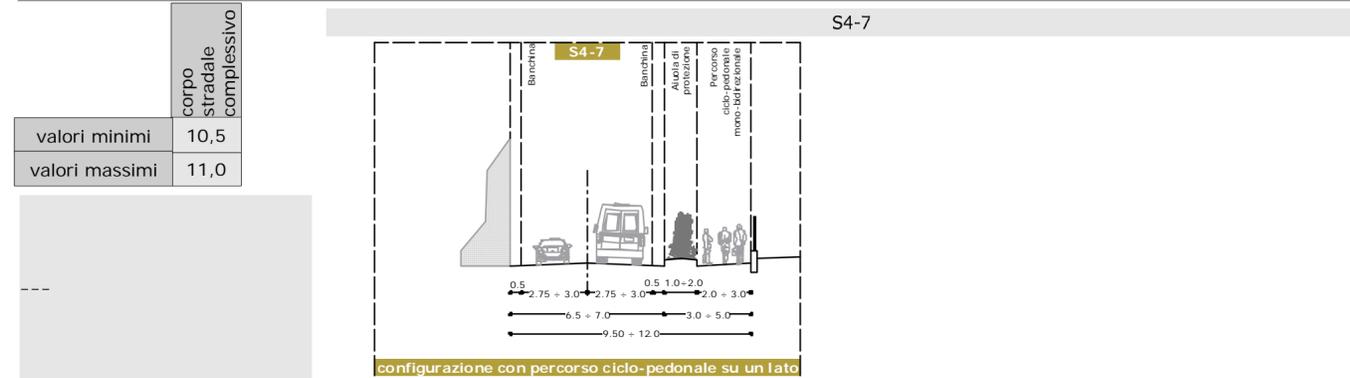
configurazione degli spazi di stationamento e manovra riportata a titolo indicativo

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L4	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 17 ed insediamenti a nord del Lago di Comabbio in ambito urbano	linee-guida di intervento
	accogliimento di quote di traffico interferente	
criticità	assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	linee-guida di intervento
	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare	
	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	disincentivazione delle funzioni di collegamento	
criticità	allontanamento del traffico interferente	linee-guida di intervento
	introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare	
criticità	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	incentivazione delle relazioni tra SS 33 - SP 17 ed insediamenti a nord del Lago di Comabbio attraverso la SS 629	
criticità	formazione di spazi di stationamento veicolare	linee-guida di intervento
	incentivazione delle relazioni tra SS 33 - SP 17 ed insediamenti a nord del Lago di Comabbio attraverso la SS 629	

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	carezza di spazi di stationamento veicolare	linee-guida di intervento
	incentivazione delle relazioni tra SS 33 - SP 17 ed insediamenti a nord del Lago di Comabbio attraverso la SS 629	
criticità	formazione di spazi di stationamento veicolare	linee-guida di intervento
	incentivazione delle relazioni tra SS 33 - SP 17 ed insediamenti a nord del Lago di Comabbio attraverso la SS 629	

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	100.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	87.000,00
importo a finanziamento	€	187.000,00

03 - CAPOLUOGO

39-a

Riqualificazione di via Piave tra le intersezioni con via Corgeno e via Minzoni

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	200	---	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

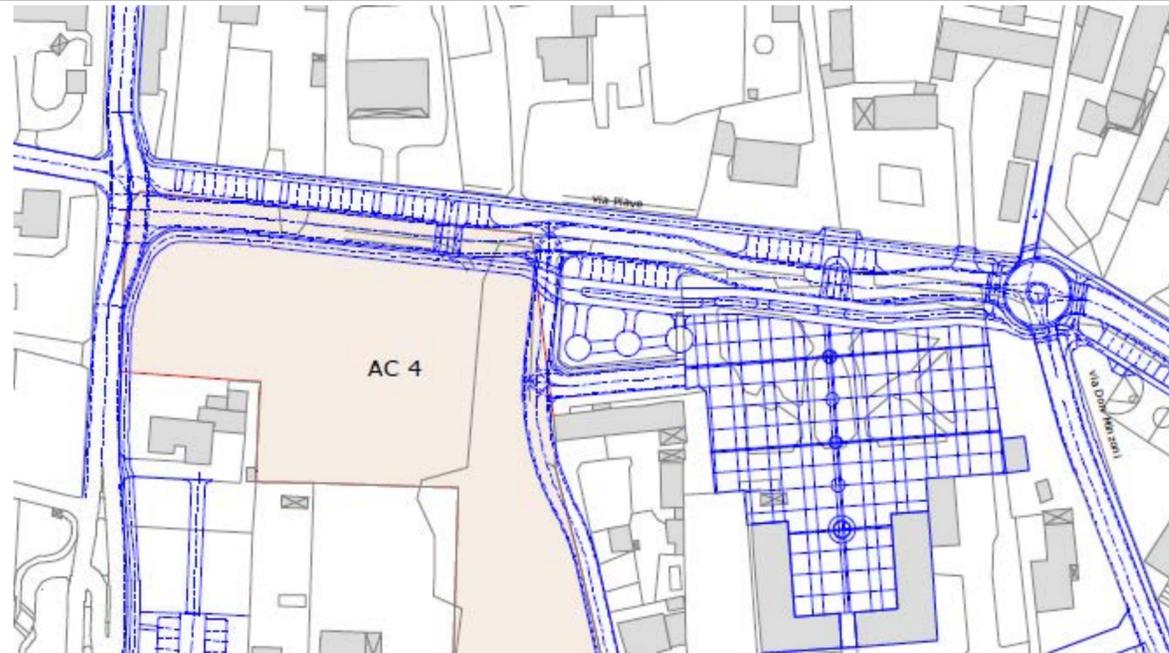
	corpo stradale complessivo	conformazione complessa
valori minimi	17,5	
valori massimi	22,5	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	linee-guida di intervento
-----------	-----	---------------------------

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti presenza di mercato settimanale	linee-guida di intervento
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare incremento di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti riorganizzazione degli spazi destinati al mercato settimanale formazione di spazi di stazioneamento veicolare	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	390.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	210.000,00
importo a finanziamento	€	600.000,00

configurazione degli spazi di stazioneamento e manovra riportata a titolo indicativo

03 - CAPOLUOGO

39-b

Riqualificazione dell'intersezione Minzoni nord / Piave est / Minzoni sud / Piave ovest

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	---	550	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L6	L5	L5	L5	---	---
----	----	----	----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

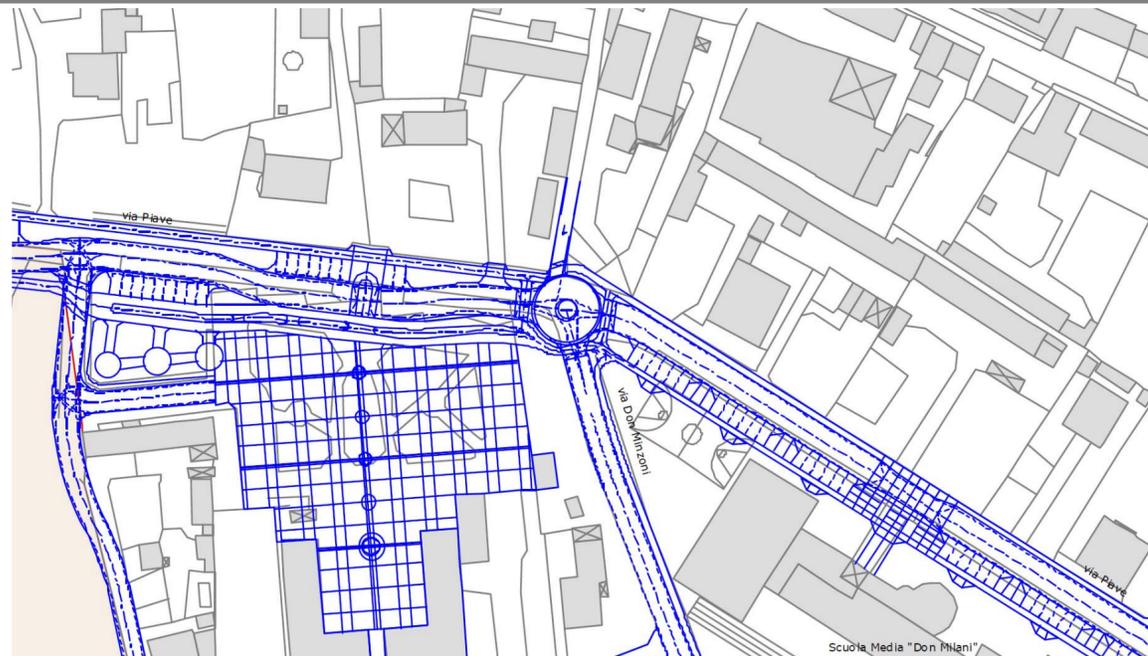
	corpo stradale complessivo	---
valori minimi		
valori massimi		

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	2	-	1	-	6	4	6	-	1	-	2	22,0
valori massimi	2	-	1	-	6	4	6	-	1	-	2	22,0

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	linee-guida di intervento
-----------	-----	---------------------------

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti presenza di mercato settimanale	linee-guida di intervento
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare incremento di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti riorganizzazione degli spazi destinati al mercato settimanale	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	90.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	50.000,00
importo a finanziamento	€	140.000,00

03 - CAPOLUOGO

39-c

Riqualificazione di via Piave tra le intersezioni Minzoni e Cavallotti

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	170	---	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

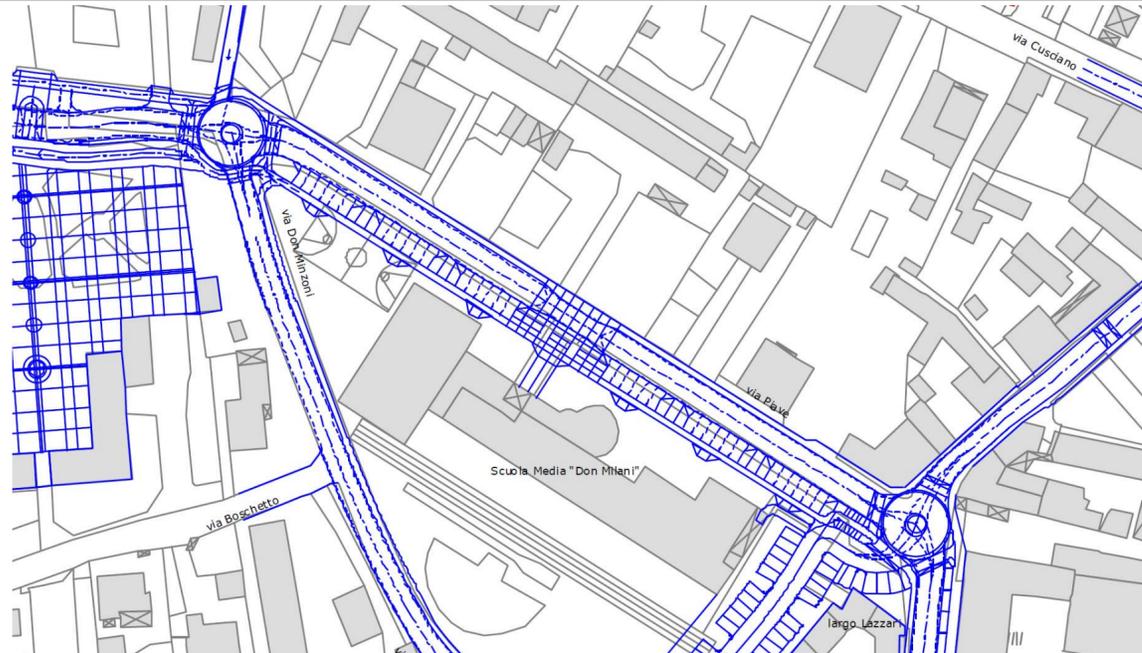
	corpo stradale complessivo	conformazione complessa
valori minimi	14,5	
valori massimi	14,5	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	linee-guida di intervento
-----------	-----	---------------------------

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti presenza di mercato settimanale	linee-guida di intervento
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare incremento di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti riorganizzazione degli spazi destinati al mercato settimanale formazione di spazi di stazioneamento veicolare	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	465.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	260.000,00
importo a finanziamento	€	725.000,00

configurazione degli spazi di stazioneamento e manovra riportata a titolo indicativo

03 - CAPOLUOGO

40

Riqualificazione di piazza Beia (intersezione Garibaldi / De Daverio / Cavallotti / Beia)

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	---	750	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L6	L5	L5	L6	---	---
----	----	----	----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

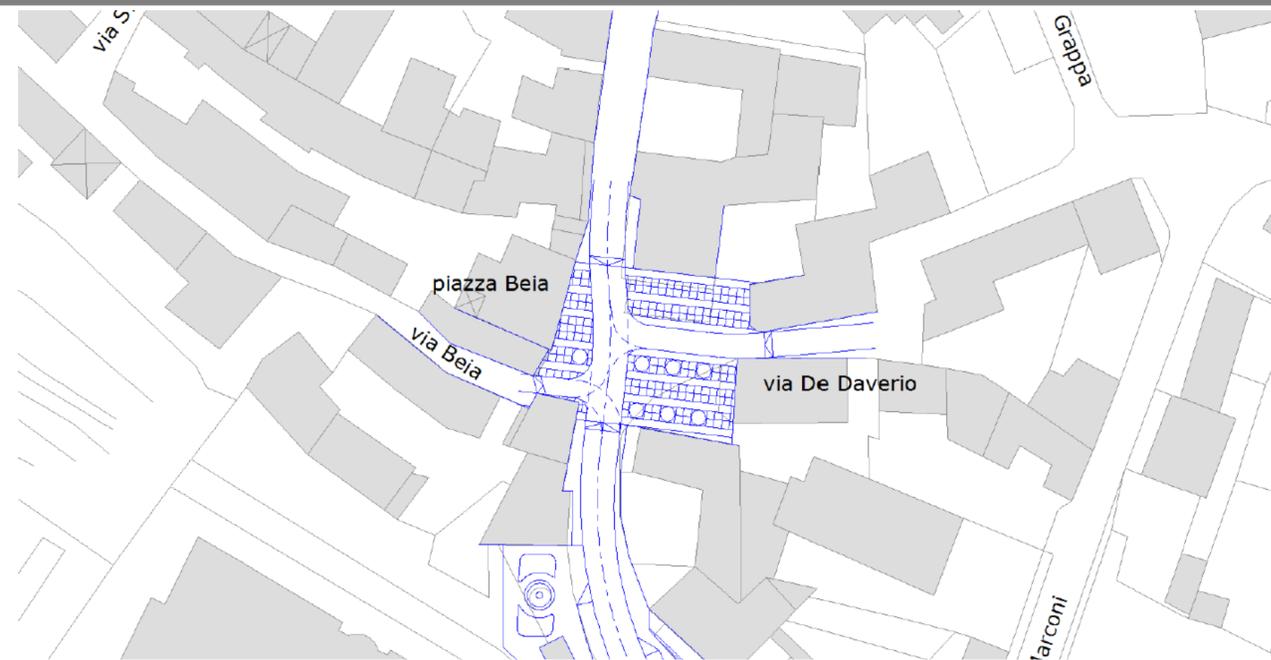
corpo stradale complessivo	---
valori minimi	0,0
valori massimi	0,0

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	linee-guida di intervento
-----------	-----	---------------------------

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	inadeguatezza qualitativa del sito presenza di nucleo di antica formazione con edifici religiosi e storici	riqualificazione del sito preservazione e valorizzazione del contesto e delle presenze	linee-guida di intervento
-----------	---	---	---------------------------

configurazione degli spazi di stationamento e manovra riportata a titolo indicativo

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	340.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	190.000,00
importo a finanziamento	€	530.000,00

03 - CAPOLUOGO

41-b

Riqualificazione dell'intersezione Cavallotti nord / Manzoni / Cavallotti sud / Cusciano

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	---	550	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	L6	L5	L6	---	---
----	----	----	----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

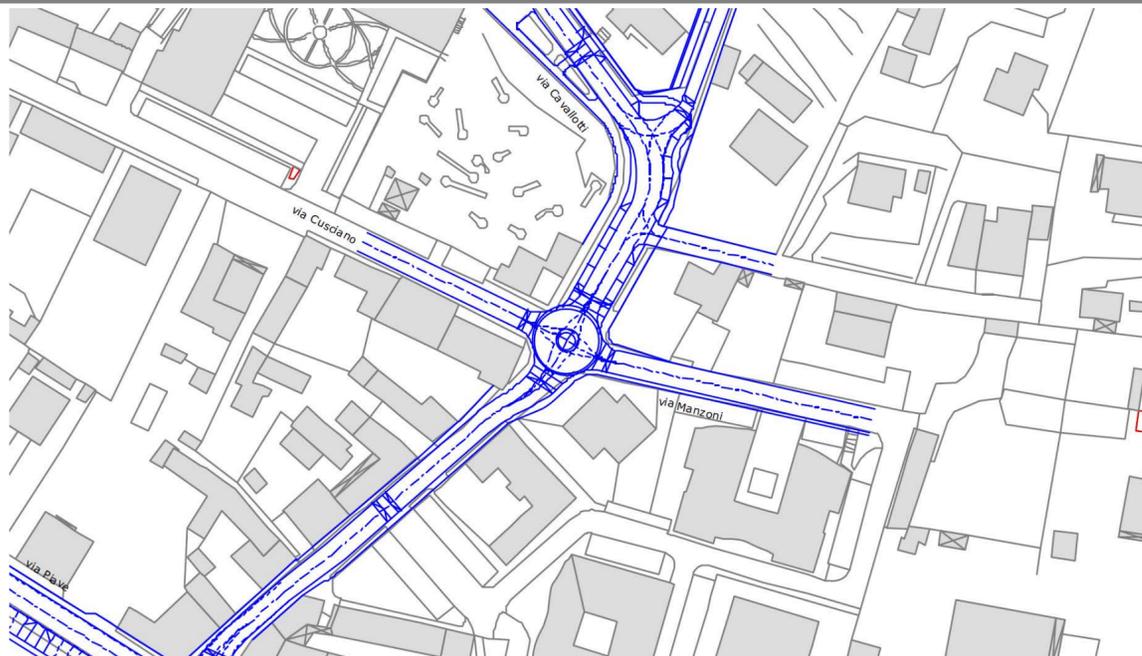
corpo stradale complessivo	---
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	x	-	-	x	x	x	-	-	x	-	19,0
valori massimi	-	1,5	-	-	6	4	6	-	-	1,5	-	19,0

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	linee-guida di intervento
-----------	-----	---------------------------

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare incremento di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	100.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	56.000,00
importo a finanziamento	€	156.000,00

configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

03 - CAPOLUOGO

41-c

Riqualificazione di via Cavallotti tra le intersezioni con via Cusciano e via Piave

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	100	---	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

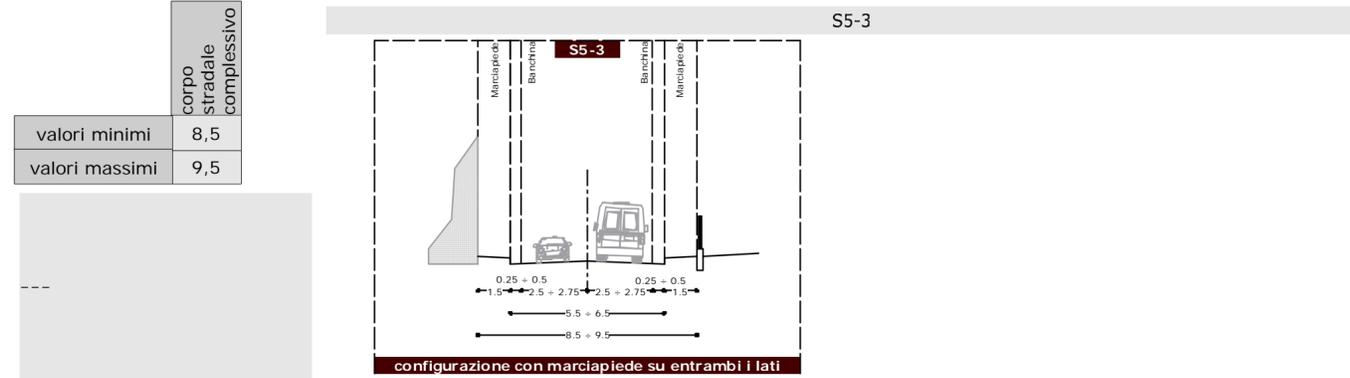
L5	---	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

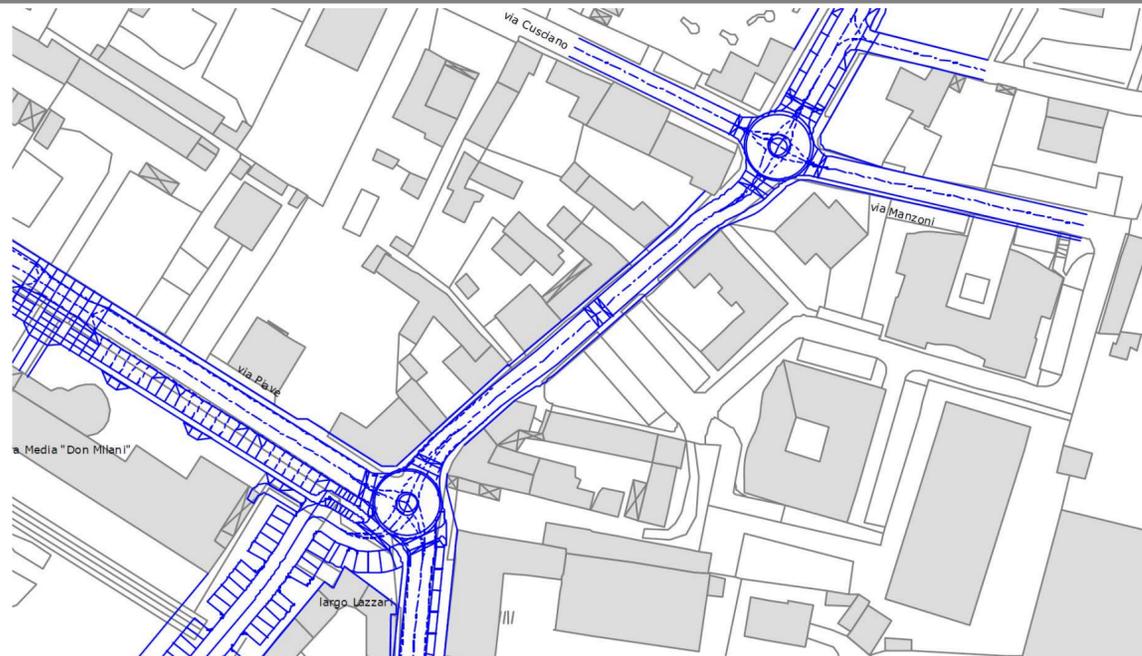


COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	---
-----------	-----	-----

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	---
	incremento di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	---

linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	120.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	70.000,00
importo a finanziamento	€	190.000,00

configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

03 - CAPOLUOGO

42

Riqualificazione dell'intersezione Cavallotti nord / Cavallotti sud / Piave

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	---	950	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	L5	L5	L5	---	---
----	----	----	----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

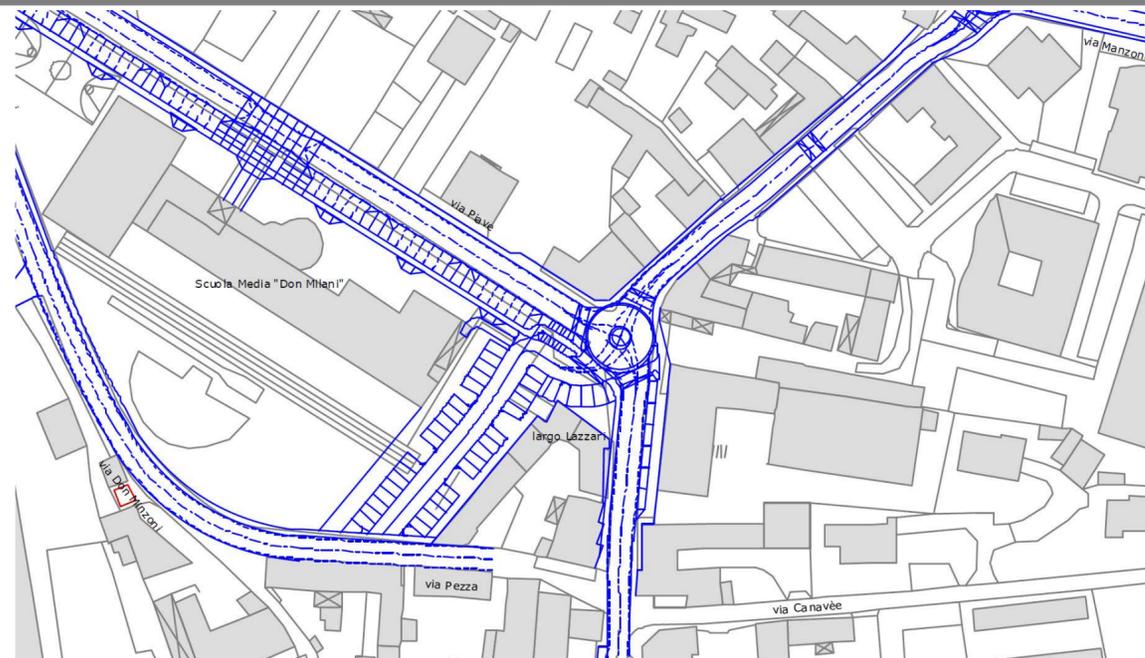
corpo stradale complessivo	---
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	x	-	-	x	x	x	-	-	x	-	19,0
valori massimi	-	1,5	-	-	6	4	6	-	-	1,5	-	19,0

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	linee-guida di intervento
-----------	-----	---------------------------

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare incremento di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti formazione di spazi di stazionamento veicolare	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	306.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	171.000,00
importo a finanziamento	€	477.000,00

configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

03 - CAPOLUOGO

44-a

Riqualificazione di via Di Vittorio tra piazza Matteotti e via Canavè

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	430	---	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L4	---	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

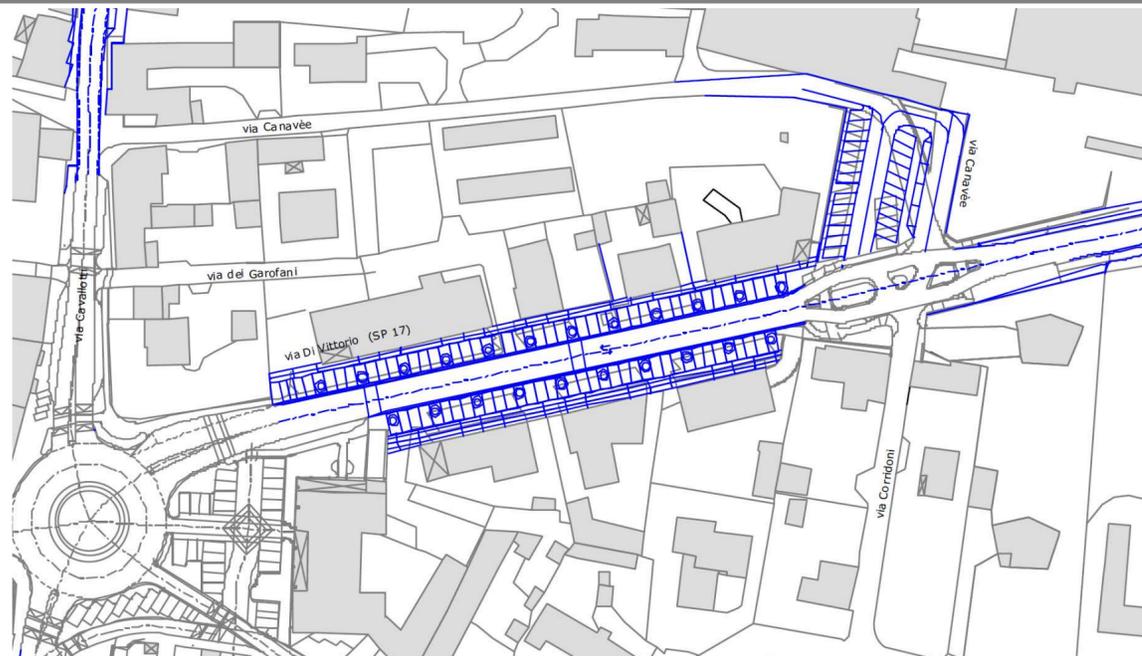
	corpo stradale complessivo	conformazione complessa
valori minimi	17,5	
valori massimi	23,0	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 18 ed insediamenti dell'area ovest-vaesina in ambito urbano	linee-guida di intervento
	accoglimento di quote di traffico interferente	
criticità	assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	linee-guida di intervento
	carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
criticità	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare	linee-guida di intervento
	disincentivazione delle funzioni di collegamento	
criticità	incentivazione delle relazioni tra SS 33, A8 dir e SP 17 attraverso la SP 47	linee-guida di intervento
	allontanamento del traffico interferente	
criticità	introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	linee-guida di intervento
	incremento di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
criticità	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare	linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	---	linee-guida di intervento
-----------	-----	---------------------------

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	1.107.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	637.000,00
importo a finanziamento	€	1.744.000,00

configurazione degli spazi di stationamento e manovra riportata a titolo indicativo

03 - CAPOLUOGO

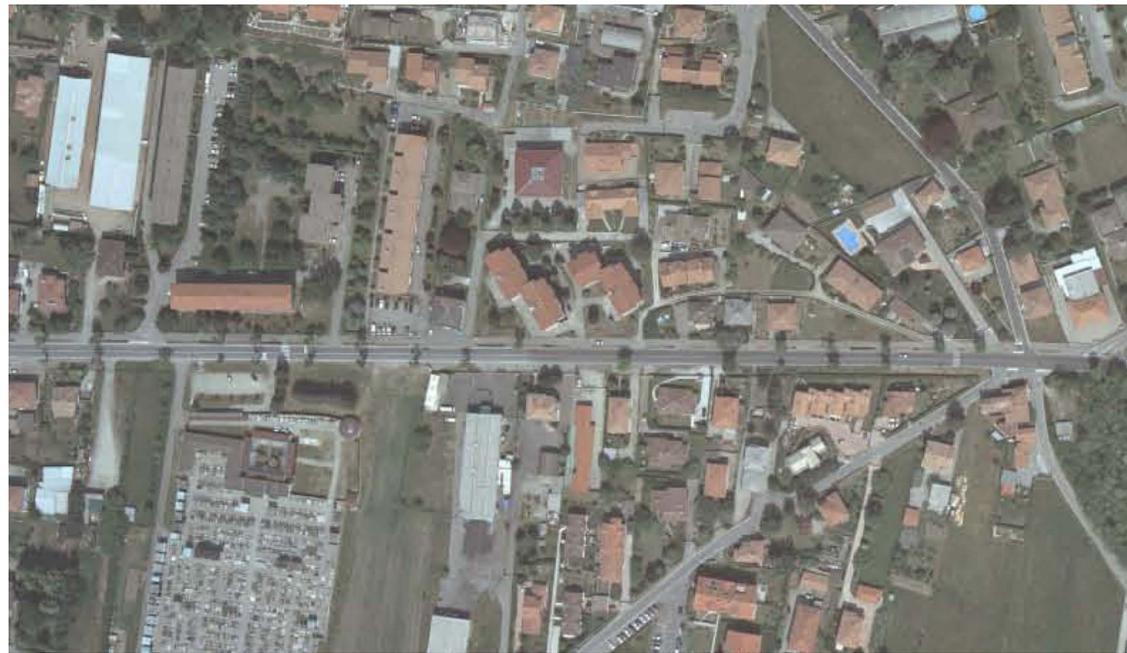
44-b

Riqualificazione di via Di Vittorio tra via Canavée e l'intersezione con via Gramsci e via Uguaglianza

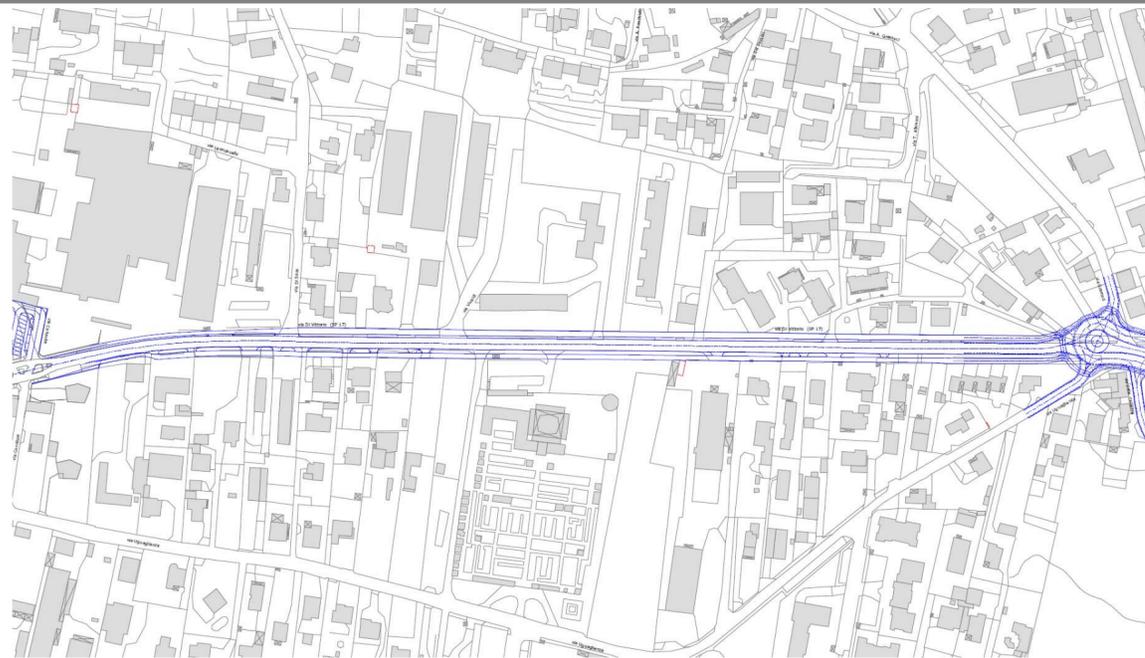
ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	380	---	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO

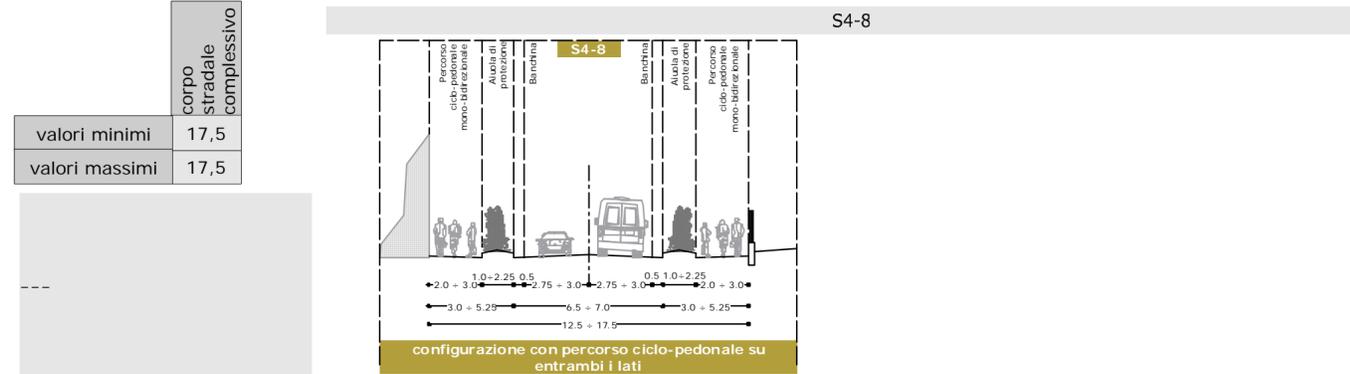


LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L4	---	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 18 ed insediamenti dell'area ovest-vaesina in ambito urbano	linee-guida di intervento
	accogliimento di quote di traffico interferente	
criticità	assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	linee-guida di intervento
	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
criticità	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare	linee-guida di intervento
	disincentivazione delle funzioni di collegamento	
criticità	incentivazione delle relazioni tra SS 33, A8 dir e SP 17 attraverso la SP 47	linee-guida di intervento
	allontanamento del traffico interferente	
criticità	introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	linee-guida di intervento
	incremento di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
criticità	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare	linee-guida di intervento
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare	

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	presenza di edificio religioso (cimitero)	linee-guida di intervento
	preservazione e valorizzazione del contesto e delle presenze	

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	620.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	357.000,00
importo a finanziamento	€	977.000,00

03 - CAPOLUOGO

45

Riqualificazione dell'intersezione Di Vittorio ovest (SP 17) / Gramsci / Quadri / Di Vittorio est (SP 17) / Ginestre / Uguaglianza

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	---	3.900	planare (mq)
--------------	-----	-------	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L4	L5	L5	L4	L5	L5
----	----	----	----	----	----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

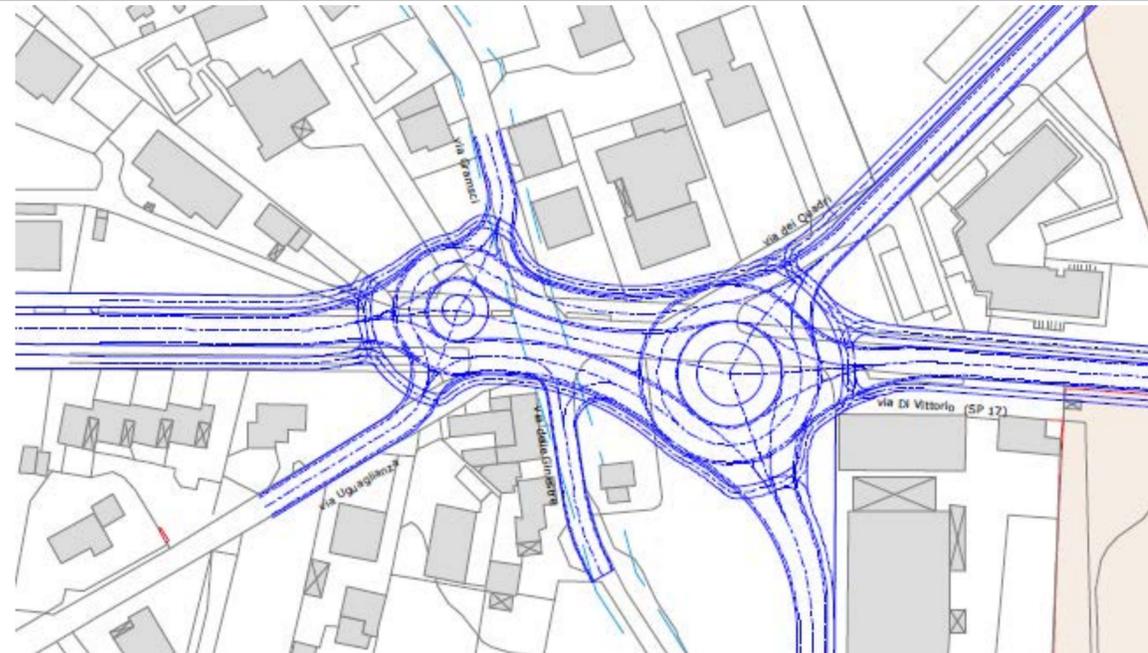
corpo stradale complessivo	---
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	2	-	1	-	8,25	24	8,25	-	1	-	2	46,5
valori massimi	2	-	1	-	8,25	85	8,25	-	1	-	2	107,5

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale realizzazione dell'adiacente insediamento terziario	linee-guida di intervento
	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare	
	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	riqualificazione delle intersezioni	
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare	
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare	linee-guida di intervento
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare	

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	800.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	460.000,00
importo a finanziamento	€	1.260.000,00

03 - CAPOLUOGO

47-b

Riqualificazione di via Di Vittorio (SP 17) tra la fine dell'abitato e l'intersezione con via dei Prati e via Somma Lombardo

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	350	---	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L4	---	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	11,5
valori massimi	12,5

N.B.: lo schema sezione prescrittivo si riferisce ad interventi a breve termine, lo schema sezione indicativo ad interventi a lungo termine, ferma restando la salvaguardia degli spazi necessari a questi ultimi

S4-1 (prescrittivo) - S4-2 (indicativo)

configurazione base

configurazione con percorso ciclo-pedonale su un lato

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale realizzazione dell'adiacente insediamento terziario assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare presenze boschive lungo i margini	
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare compensazione dell'erosione delle presenze boschive	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	380.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	220.000,00
importo a finanziamento	€	600.000,00

03 - CAPOLUOGO

52

Riqualificazione dell'intersezione Sempione (SS 33) ovest / Corgeno (SP 18) / Sempione (SS 33) sud-est

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	---	6.500	planare (mq)
--------------	-----	-------	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L2	L4	L2	---	---	---
----	----	----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo	---
valori minimi	0,0	
valori massimi	0,0	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	condizioni di saturazione allo stato di fatto normalmente ricorrenti	
	probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale espansione degli adiacenti insediamenti commerciali	
	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare	
	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare	linee-guida di intervento
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	presenze boschive lungo i margini	
	presenza di edificio religioso (edicola votiva)	
	compensazione dell'erosione delle presenze boschive	linee-guida di intervento
	preservazione e valorizzazione del contesto e delle presenze	

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	1.327.500,00
importo dei fondi a disposizione	€	604.500,00
importo a finanziamento	€	1.932.000,00

in corso di realizzazione

03 - CAPOLUOGO

53 Riquilificazione di via Sempione (SS 33) tra le intersezioni con via per Corgeno (SP 18) e con via Dante e via Treves

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	350	---	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

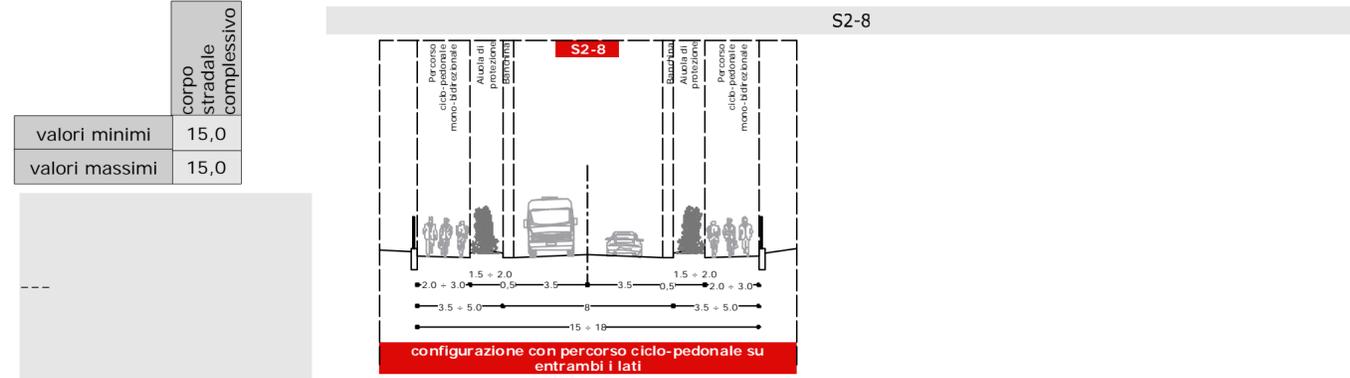
L2	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	---	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	450.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	250.000,00
importo a finanziamento	€	700.000,00

03 - CAPOLUOGO

54

Riquilificazione di via Sempione (SS 33) tra le intersezioni con via Dante e via Treves e con la nuova strada di arroccamento

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	760	---	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L2	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	14,0
valori massimi	15,0

N.B.: l'ampiezza è stata ridotta rispetto a quanto previsto nello schema sezionele

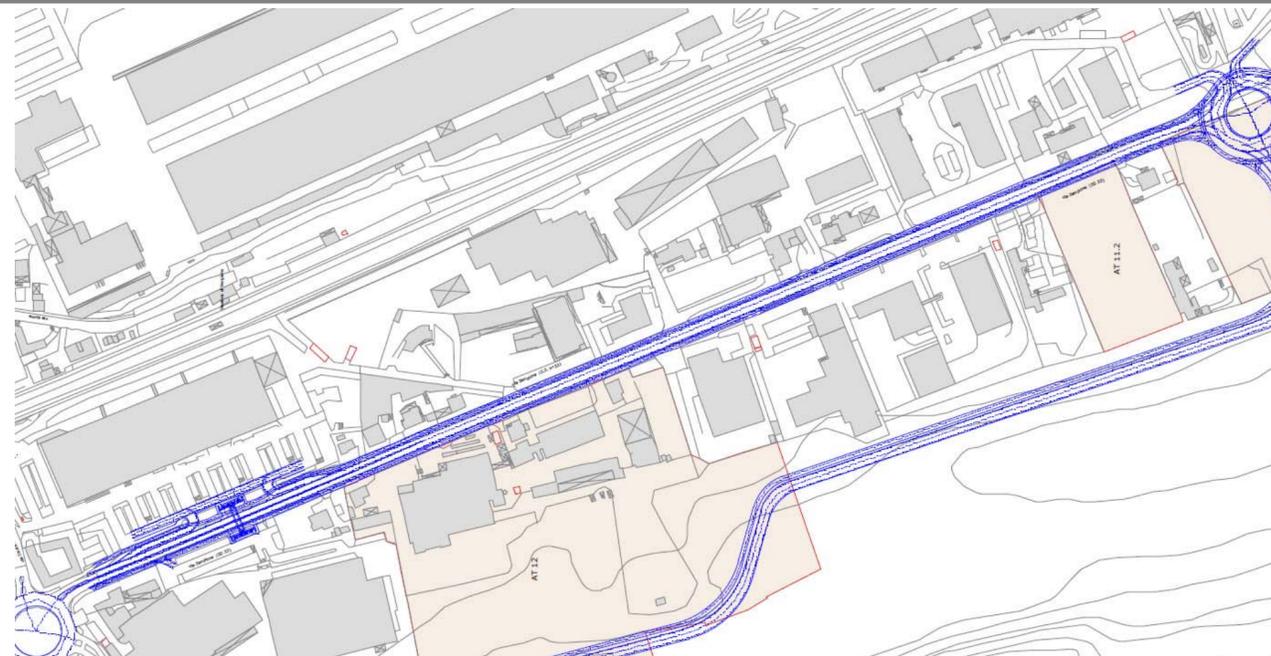
configurazione con percorso ciclo-pedonale su entrambi i lati

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionele si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	---	
		linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	980.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	470.000,00
importo a finanziamento	€	1.450.000,00

configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

03 - CAPOLUOGO

55

Formazione di nuova strada di arroccamento a via Sempione (SS 33)

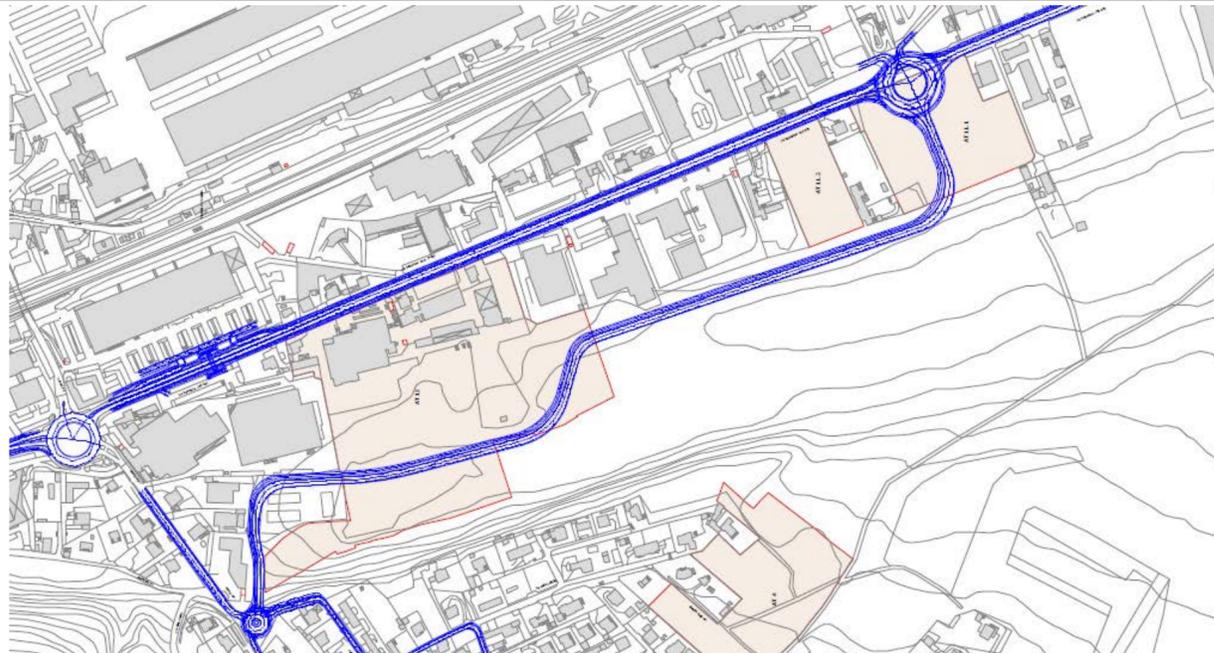
ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	1.000	---	planare (mq)
-------------	-------	-----	--------------

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO

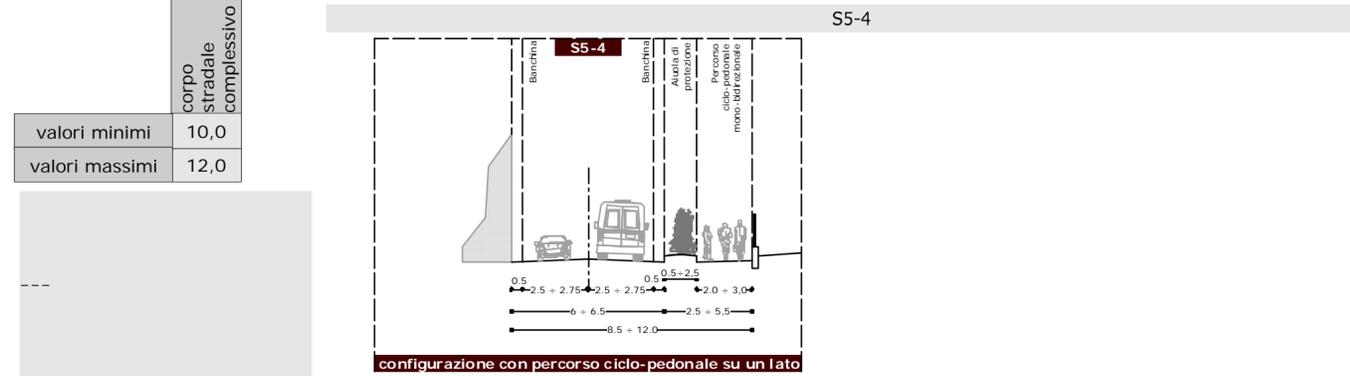


LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	---	---	---	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	condizioni di saturazione allo stato di fatto normalmente ricorrenti	
	probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale espansione degli adiacenti insediamenti commerciali	
linee-guida di intervento	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
	assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale
		formazione di asse di arroccamento ai fini dell'allontanamento di quote di traffico dall'asse principale

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	presenze boschive lungo i margini	
linee-guida di intervento		compensazione dell'erosione delle presenze boschive

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	1.800.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	900.000,00
importo a finanziamento	€	2.700.000,00

03 - CAPOLUOGO

56 Formazione dell'intersezione Sempione nord (SS 33) / accesso a ZA / Sempione sud (SS 33) / nuova strada di arroccamento

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	---	4.000	planare (mq)
--------------	-----	-------	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L2	L6	L2	L5	---	---
----	----	----	----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

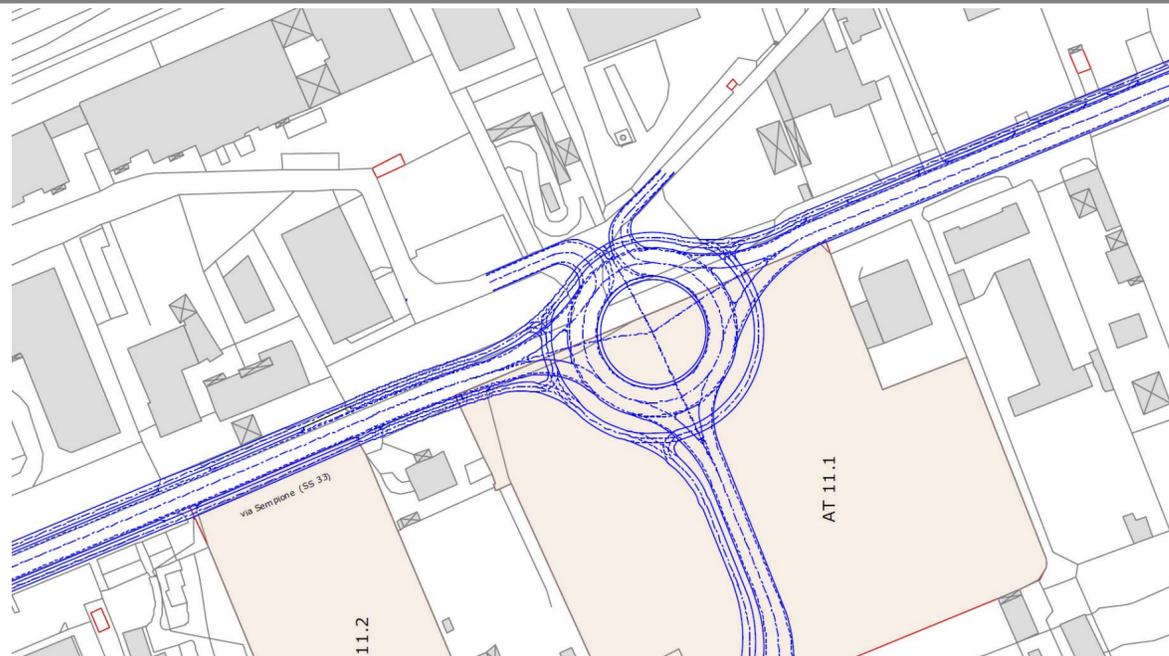
corpo stradale complessivo	---
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	3	-	5	-	9	34	9	-	2	-	2,5	64,5
valori massimi	3	-	5	-	9	34	9	-	2	-	2,5	64,5

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	condizioni di saturazione allo stato di fatto normalmente ricorrenti	
	probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale espansione degli adiacenti insediamenti commerciali	
linee-guida di intervento	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
	assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	presenze boschive lungo i margini	
linee-guida di intervento		compensazione dell'erosione delle presenze boschive

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	860.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	420.000,00
importo a finanziamento	€	1.280.000,00

03 - CAPOLUOGO

57

Riqualificazione di via Sempione (SS 33) tra le intersezioni con la nuova strada di arroccamento e con via Cascina Nuova (SP 47)

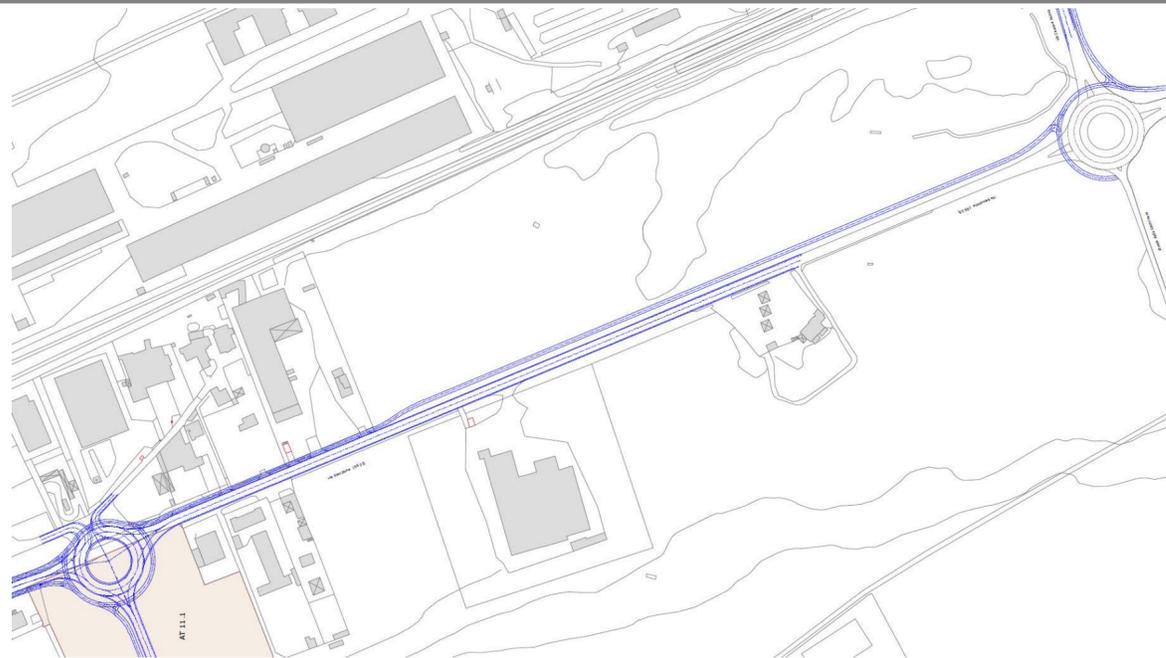
ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	730	---	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO

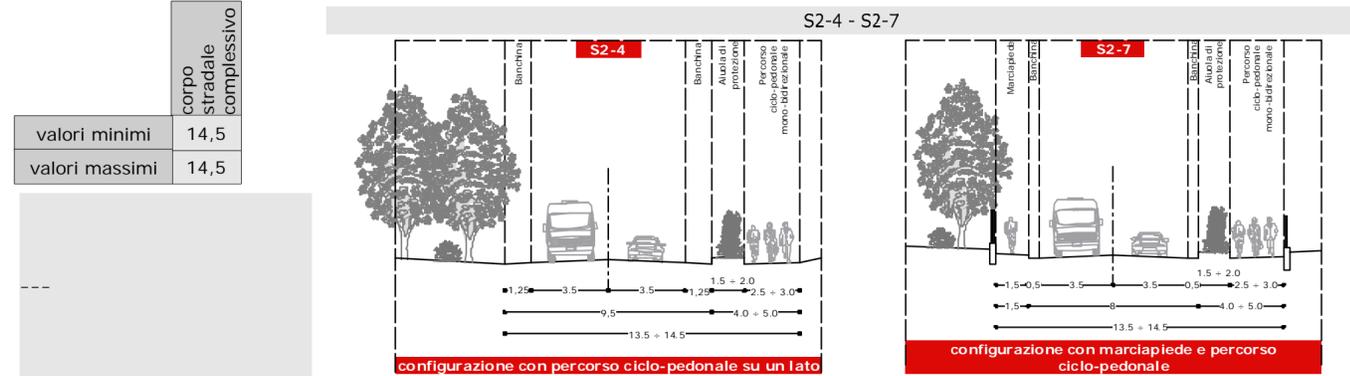


LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L2	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	presenze boschive lungo i margini	
	compensazione dell'erosione delle presenze boschive	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	600.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	360.000,00
importo a finanziamento	€	960.000,00

SCHEDE
PROGETTUALI

SOMMARIO

AMBITI TERRITORIALI

nr	interventi
----	------------

04 - SESONA

63-a	Riqualificazione dell'intersezione Treves nord-est / Sassoni / nuova strada / Treves sud-ovest
------	--

63-b	Riqualificazione di via Treves tra le intersezioni con via Sempione (SS 33) e via Sassoni
------	---

64	Riqualificazione di via Treves tra le intersezioni con via Sassoni e via Golasecca
----	--

65	Riqualificazione di via Posorti
----	---------------------------------

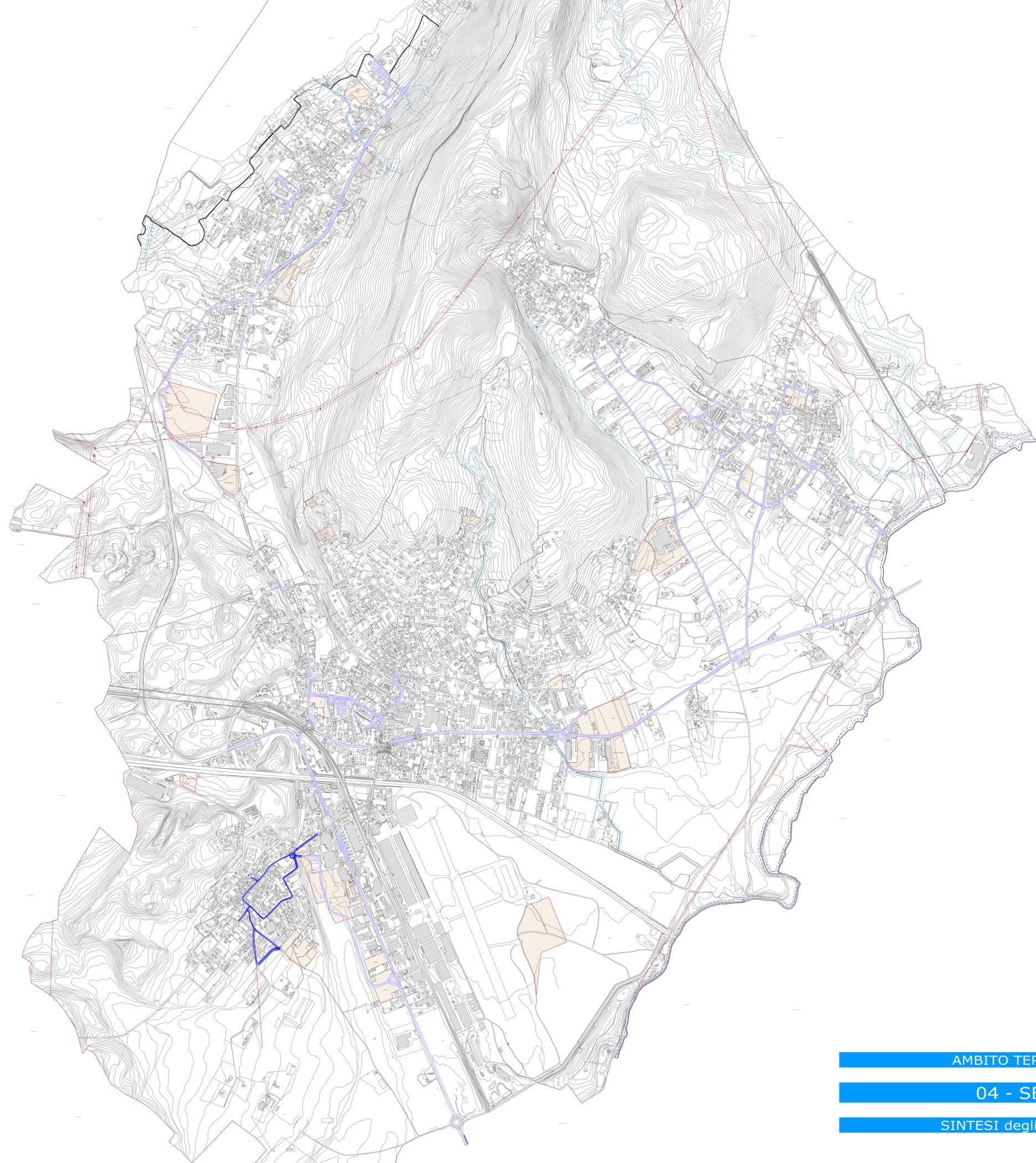
66	Riqualificazione di via della Valletta tra le intersezioni con via Posorti e la nuova strada di collegamento con via Treves
----	---

67	Formazione di nuova strada di collegamento tra via della Valletta e via Treves
----	--

68	Riqualificazione di via Mairate tra le intersezioni con via Golasecca e con la nuova circonvallazione frazionale
----	--

69	Riqualificazione di via Garzoner a tra le intersezioni con via Mairate e con la nuova circonvallazione frazionale
----	---

70-b	Formazione di nuova circonvallazione frazionale (1 ° tratto parziale - da via Garzoner a via Mairate)
------	---



AMBITO TERRITORIALE

04 - SESONA

SINTESI degli INTERVENTI

Riqualificazione di via Treves tra le intersezioni con via Sassoni e via Golasecca

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	400	---	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

corpo stradale complessivo	---
valori minimi	5,0
valori massimi	6,0

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 18 - SP 17 ed insediamenti della sponda ovest-ticinese in ambito urbano, caratterizzato da condizioni di particolare inadeguatezza spaziale e sezionale	linee-guida di intervento
	accoglimento di quote di traffico interferente	
	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	disincentivazione delle funzioni di collegamento	linee-guida di intervento
	allontanamento del traffico interferente	
	incentivazione delle relazioni tra via Golasecca e SS 33 in parziale evitamento dell'abitato	
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	introduzione di ZTL (eventuale)	

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	presenza di nucleo di antica formazione con edifici religiosi e storici	linee-guida di intervento
	preservazione e valorizzazione del contesto e delle presenze	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	340.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	204.000,00
importo a finanziamento	€	544.000,00

configurazione di progetto a senso unico

68

Riquilificazione di via Mairate tra le intersezioni con via Golasecca e con la nuova circonvallazione frazionale

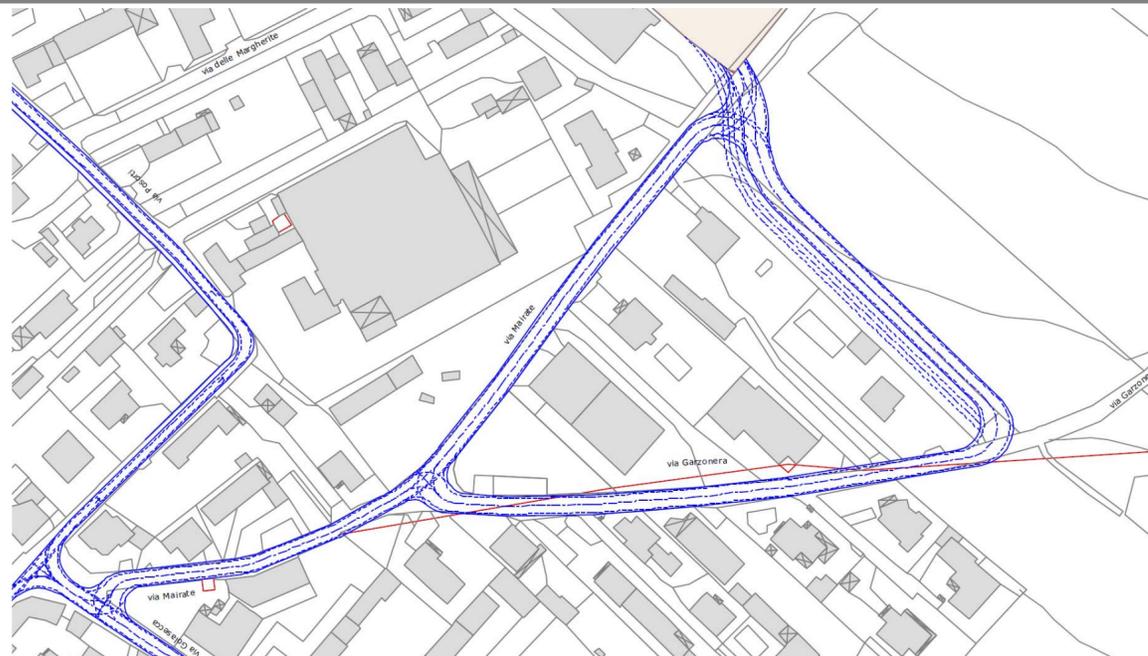
ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	280	---	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO

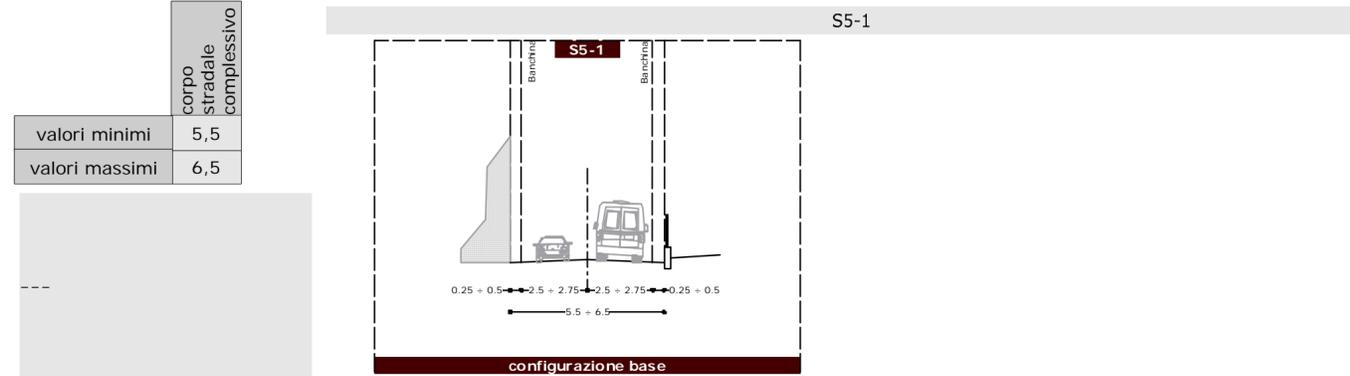


LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	---	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	---
-----------	-----	-----

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	---
	incremento di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	150.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	75.000,00
importo a finanziamento	€	225.000,00

69

Riqualificazione di via Garzonera tra le intersezioni con via Mairate e con la nuova circonvallazione frazionale

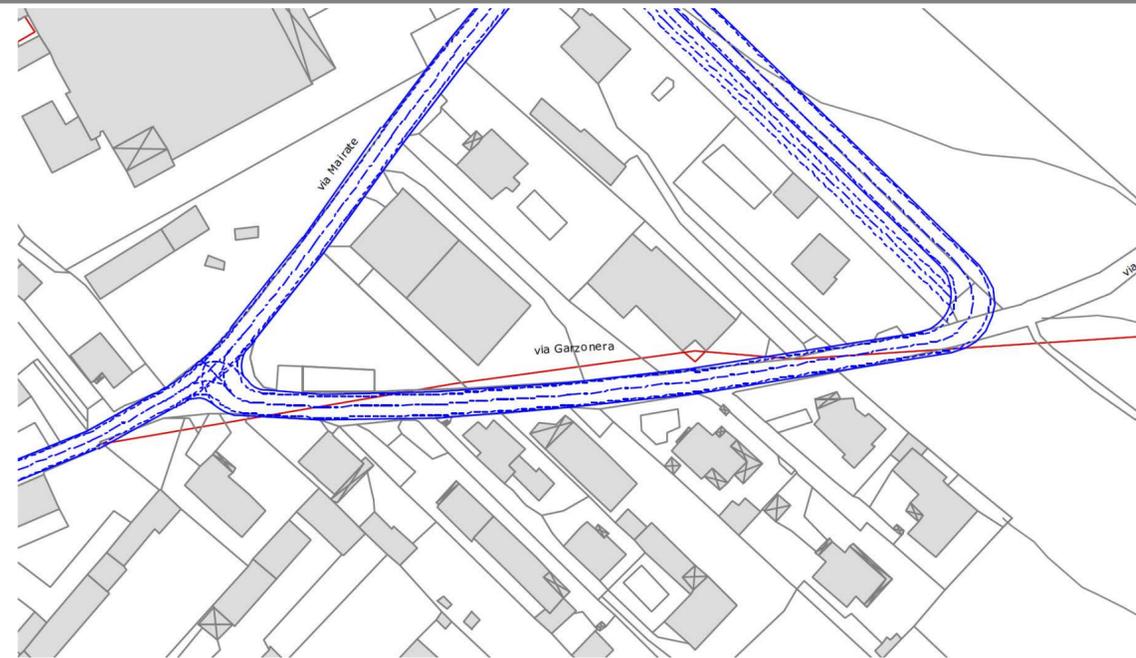
ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	200	---	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO

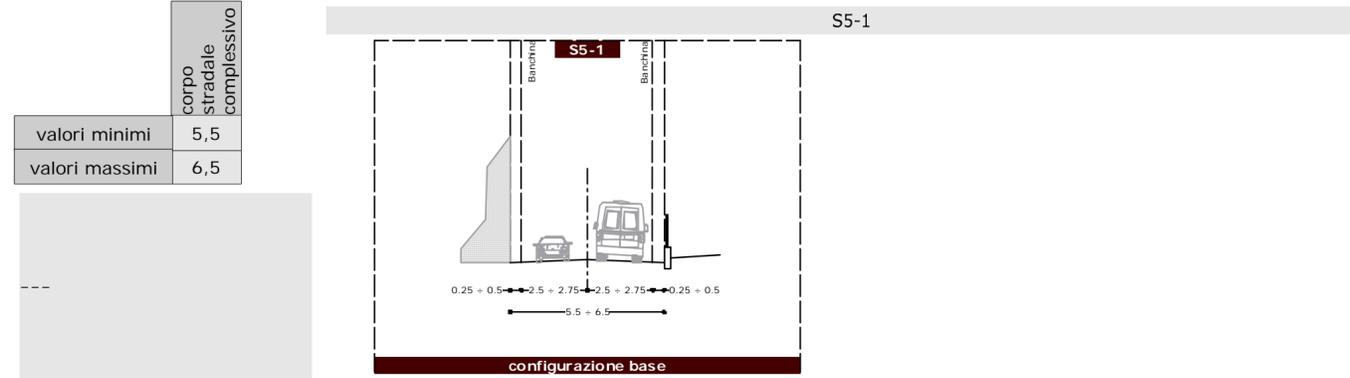


LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	---	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	---
-----------	-----	-----

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	---
	incremento di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	---

linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	120.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	60.000,00
importo a finanziamento	€	180.000,00

70-b

Formazione di nuova circonvallazione frazionale (1° tratto parziale - da via Garzonera a via Mairate)

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	150	---	planare (mq)
--------------	-----	-----	--------------

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA
 L1 = 1° livello
 L2 = 2° livello
 L3 = 3° livello
 L4 = 4° livello
 L5 = 5° livello
 L6 = 6° livello

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	5,5
valori massimi	11,5

N.B.: lo schema sezione prescrittivo si riferisce ad interventi a breve termine, lo schema sezione indicativo ad interventi a lungo termine, ferma restando la salvaguardia degli spazi necessari a questi ultimi

S5-1 (prescrittivo) - S5-4 (indicativo)

configurazione base

configurazione con percorso ciclo-pedonale su un lato

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali e nelle canalizzazioni, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato nelle Tavole PS 8_1a e PS 8_1b

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	linee-guida di intervento
-----------	-----	---------------------------

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	svolgimento di funzioni di collegamento tra via Golasecca ed SS 33 in ambito urbano trasferimento di quote di traffico interferente assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	disincentivazione di funzioni di collegamento tra via Golasecca ed SS 33 in ambito urbano allontanamento di quote di traffico interferente introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	195.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	115.000,00
importo a finanziamento	€	310.000,00

nr	tema
07	Gli effetti indotti sulle modalità di utilizzo della rete viaria dall'attuazione delle previsioni di piano

Gli effetti indotti sulle modalità di utilizzo della rete viaria dall'attuazione delle previsioni di piano appaiono riconducibili a quattro causali fondamentali:

- effetti indotti dall'attuazione delle previsioni di insediamenti residenziali,
- effetti indotti dall'attuazione delle previsioni di insediamenti commerciali,
- effetti indotti dall'attuazione delle previsioni di insediamenti produttivi,
- effetti indotti dall'attuazione delle previsioni di insediamenti poli-funzionali.