



COMUNE DI VERGIATE
(Provincia di Varese)

P.G.T.
PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO
DOCUMENTO DI PIANO

Servizio Urbanistica e del Sistema Informativo Territoriale

UFFICIO DI PIANO

Responsabile Tecnico Scientifico
Arch. Giuseppe Barra

Responsabile Redazione VAS
Arch. Giorgio Baldizzone

Responsabile Direttivo Tecnico U.P.
Arch. Gabriella Segnanfredo

ESPERTI DI SETTORE

Arch. Silvio Gobbi - Mobilità e Reti
Dott. Mario Lolla - Geologo
Dott. Alessandro Nicoloso - Agronomo
Forestale
PRASSICOOP - Pianificazione Commerciale

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
Geom. Graziano Magni



SINDACO
Maurizio Leorato

**Relazione e schede progettuali
di intervento sulla mobilità**

Delibera di Adozione n° del
Delibera di Approvazione n° del

DATA: DICEMBRE 2013

DP C 3_3

nr	tema
00	Sommario
01	- Le reti di mobilità allo stato di fatto
02- abcdefg	- L'individuazione delle criticità (dal Documento Strategico Preliminare - Mobilità e reti - giugno 2009)
02-a	- L'individuazione delle criticità relative agli insediamenti residenziali
02-b	- L'individuazione delle criticità relative agli insediamenti produttivi-commerciali-terziari
02-c	- L'individuazione delle criticità relative alle reti stradali ordinarie
02-d	- L'individuazione delle criticità relative alle reti autostradali
02-e	- L'individuazione delle criticità relative alle reti ferroviarie
02-f	- L'individuazione delle criticità relative alle reti ciclo-pedonali
02-g	- La sintesi delle criticità
03	- Le reti di mobilità di progetto
04- abcdefg	- L'individuazione degli scenari di piano (dal Documento Strategico Preliminare - Mobilità e reti - giugno 2009)
04-a	- L'individuazione degli scenari di piano agli insediamenti residenziali
04-b	- L'individuazione degli scenari di piano relative agli insediamenti produttivi-commerciali-terziari
04-c	- L'individuazione degli scenari di piano relative alle reti stradali ordinarie
04-d	- L'individuazione degli scenari di piano relative alle reti autostradali
04-e	- L'individuazione degli scenari di piano relative alle reti ferroviarie
04-f	- L'individuazione degli scenari di piano relative alle reti ciclo-pedonali
04-g	- La sintesi degli scenari di piano
05	- Gli schemi sezionali tipo
06	- Le schede descrittive degli interventi
01	- Corgeno
02	- Capolungo
03	- Sesona
04	- Cimbro
07	- Gli effetti indotti sulle modalità di utilizzo della rete viarie dall'attuazione delle previsioni di piano
07-a	- Gli effetti indotti dalle previsioni di insediamenti residenziali - Valutazioni generali
07-b123	- Il sistema SS 33
07-c123	- Il sistema SP 17
07-d123	- Il sistema SP 18
08	- Appendice

nr	tema
01	Le reti di mobilità allo stato di fatto

La rete di mobilità veicolare

La rete di mobilità veicolare presente sul territorio comunale si connota essenzialmente per uno scenario di interconnessioni radiali tra insediamenti policentrici, riferibili principalmente alle localizzazioni storicamente consolidate.

Gli agglomerati insediativi stessi manifestano una modalità di espansione fondata sulla progressiva saturazione degli spazi disponibili a margine dei suddetti assi radiali, sia procedente dagli originari nuclei di antica formazione, sia centrata su nuove funzioni produttive o commerciali.

Si annoverano in particolare le seguenti emergenze:

- il raccordo autostradale A8 dir, in qualità di collegamento tra la A8 in area lombarda e la A 26 in area piemontese;
- la SS 629 "Vergiate - Besozzo", in qualità di accesso al sistema lacustre della Provincia;
- la SS 33 "del Sempione", in qualità di accesso al sistema aeroportuale di Malpensa, ai Comuni contermini del Piemonte Orientale ed alla sponda lombarda del Lago Maggiore;
- la SP 17 "del Buon Cammino", in qualità di accesso all'interland varesino;
- la SP 47 "della Strona", in qualità di raccordo tra la SS 33 e la SP 17 lungo il margine sud-est del territorio comunale;

nonché, via via:

- la SP 18 "dell'Isolino Virginia", in qualità di raccordo tra il Capoluogo, la frazione Cergeno ed i Comuni limitrofi;
- la SP 44 "della Rogorella", in qualità di raccordo tra la SP 17, la frazione Cimbro ed i Comuni limitrofi.

I rimanenti rami viari esplicano principalmente funzioni di collegamento locale.

Conseguentemente, anche in relazione agli effetti pianificatori e prescrittivi propri al PGT, nella *Tavola DP B.3a - Classificazione della viabilità esistente* vengono rappresentati i principali elementi viabilistici esistenti sul territorio comunale e sui territori contermini, e ne viene operata la classificazione per funzioni viabilistiche e livelli prestazionali, secondo lo schema seguente:

FUNZIONI VIABILISTICHE	LIVELLI PRESTAZIONALI
- autostrade	1° livello
- strade extra-urbane	2° livello 3° livello 4° livello
- strade urbane	3° livello 4° livello 5° livello
- strade non-classificate	6° livello

La rete di mobilità non-veicolare

Appaiono sostanzialmente carenti, soprattutto in relazione alle potenzialità del territorio, gli spazi riservati alla mobilità non-veicolare.

Infatti:

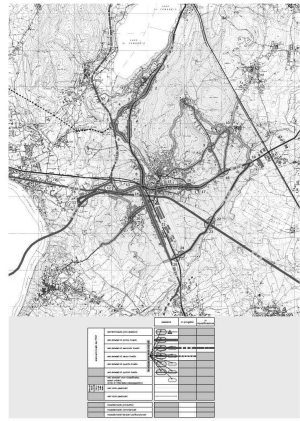
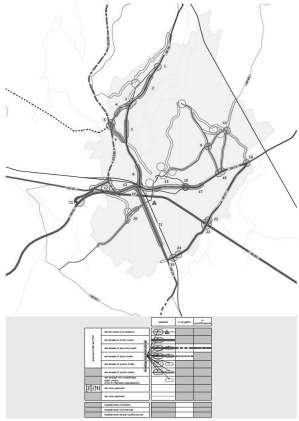
- i margini degli assi viari emergenti non risultano estensivamente attrezzati con idonee sedi dedicate;
- la rete sentieristica e carrabile di origine agricolo-forestale costituisce solo episodicamente un efficace accesso alle principali funzioni urbane o alle aree di interesse ambientale e paesaggistico.

Alcune significative eccezioni (il tratto urbano della SP 17, la pista circumlacuale del Lago di Comabbio) possono rappresentare uno stimolo per una più determinata interventualità in merito.

La rete di mobilità ferroviaria

Sono infine presenti due linee ferroviarie:

- la Milano - Domodossola - Sempione, con una fermata nel territorio comunale localizzata presso il Capoluogo, è suscettibile, se adeguatamente potenziata ed attrezzata, di svolgere un ruolo significativo per le relazioni interurbane e per la stessa mobilità locale;
- la Milano - Gallarate - Luino, con una fermata prossima al territorio comunale localizzata presso le frazioni Cimbro e Crugnola di Mornago, non appare invece in grado di svolgere un'analoga funzione.

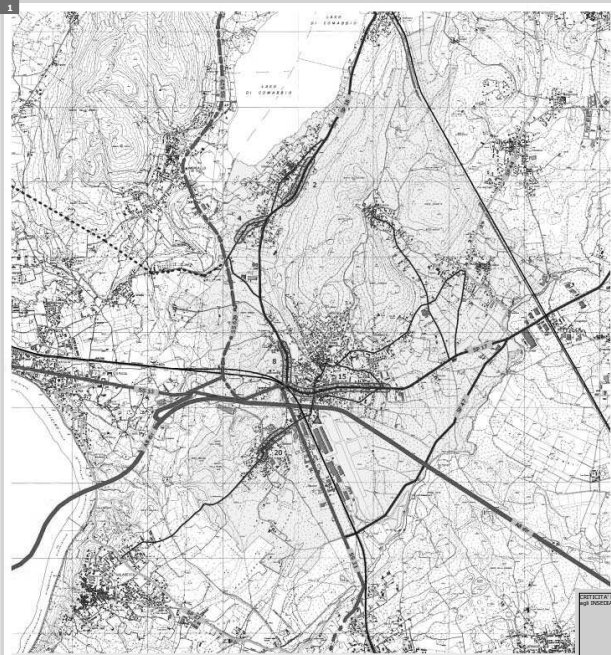
nr		tema	
02- abcdefg		L'individuazione delle criticità (dal Documento Strategico Preliminare - Mobilità e reti - giugno 2009)	
Nel Documento strategico preliminare in materia di mobilità e reti, sono state dapprima analizzate e quindi sintetizzate le principali criticità individuabili a carico del sistema della mobilità interessante il territorio comunale ed i territori contermini. Analisi e sintesi sono state inoltre ricondotte al più ampio contesto della Provincia di Varese, attingendo alla documentazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale ed adottandone sostanzialmente l'apparato di classificazione e rappresentazione. Nell'approccio analitico, le criticità sono state relazionate a sei ambiti causali ed effettuali: 1 - gli insediamenti residenziali, 2 - gli insediamenti produttivi-commerciali-terziari, 3 - le reti stradali ordinarie, 4 - le reti autostradali, 5 - le reti ferroviarie, 6 - le reti ciclo-pedonali. Nel successivo approccio sintetico (7-8), i suddetti ambiti causali ed effettuali sono stati invece riguardati sinotticamente, onde evidenziarne le interazioni.			
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			

nr	tema
02-a	L'individuazione delle criticità relative agli insediamenti residenziali

Nel citato Documento, sono state rappresentate in forma cartografica (1) e matriciale (2) le principali criticità che le reti di mobilità presenti sul territorio comunale originano, allo stato di fatto, a carico degli insediamenti residenziali, e viceversa.

Ne è derivata la seguente elencazione di eventi ed elementi descrittivi:

- 2. via Lombardia (SP 18):**
- tangenza all'abitato di Corgeno,
 - assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
 - assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale,
 - assenza di sistemi di moderazione della velocità veicolare;
- 4. via San Rocco tratto nord-est:**
- svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 629 ed SP 18 in ambito urbano,
 - trasferimento di quote di traffico interferente,
 - assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
 - assenza di sistemi di moderazione della velocità veicolare;
- 8. via per Corgeno (SP 18):**
- svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 17 ed insediamenti a nord del Lago di Comabbio in ambito urbano,
 - trasferimento di quote di traffico interferente,
 - assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
 - assenza di sistemi di moderazione della velocità veicolare;
- 15. via Di Vittorio - via Don Locatelli (SP 17):**
- svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 18 ed insediamenti dell'area ovest-varesina in ambito urbano,
 - trasferimento di quote di traffico interferente,
 - carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
 - assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale,
 - assenza di sistemi di moderazione della velocità veicolare;
- 20. via Treves - via Posorti:**
- svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 18 - SP 17 ed insediamenti della sponda ovest-ucinese in ambito urbano, caratterizzato da condizioni di particolare inadeguatezza spaziale e sezionale,
 - trasferimento di quote di traffico interferente,
 - assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti.



	esistente	in progetto	in realizzazione
retti ferroviari (non elettrici)			
retti stradali di primo livello			
retti stradali di secondo livello			
retti stradali di terzo livello			
retti stradali di quarto livello			
retti stradali di quinto livello			

	via Lombardia (SP 18)	via San Rocco (tratto nord-est)	via per Corgeno (SP 18)	via Di Vittorio - via Don Locatelli (SP 17)	via Treves - via Posorti
2					
4					
8					
15					
20					

nr	tema
02-b	L'individuazione delle criticità relative agli insediamenti produttivi-commerciali-terziari

Nel citato Documento, sono state rappresentate in forma cartografica (1) e matriciale (2) le principali criticità da cui le reti di mobilità presenti sul territorio comunale sono investite, allo stato di fatto e nella prospettiva di alcune ipotesi di sviluppo, in relazione agli insediamenti produttivi, commerciali e/o terziari, considerati in qualità di poli generatori / attrattori di traffico veicolare.

Ne è derivata la seguente elencazione di eventi ed elementi descrittivi:

5. Intersezione San Rocco nord-est / San Rocco sud-est:

- prossimità all'intersezione semaforizzata con SS 629,
- occasionali condizioni di saturazione allo stato di fatto,
- probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale espansione dell'adiacente insediamento produttivo;

6. via San Rocco tratto sud-est:

- occasionali condizioni di saturazione allo stato di fatto,
- probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale espansione dell'adiacente insediamento produttivo,
- assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale;

7. via per Corgeno (SP 18):

- probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale espansione dell'adiacente insediamento produttivo,
- assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale;

13. via Sempione (SS 33) tratto tra SS 629 e ponte FS:

- ricorrenti condizioni di saturazione allo stato di fatto,
- probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale espansione degli insediamenti commerciali nel tratto 21,
- assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
- assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale;

16. Intersezione Di Vittorio (SP 17) / Gramsci / del Monte / delle Ginestre / Uguaglianza:

- probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale realizzazione dell'adiacente insediamento terziario polifunzionale,
- assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;

17. via Di Vittorio (SP 17) tratto ad est dell'intersezione 16:

- probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale realizzazione dell'adiacente insediamento terziario polifunzionale,
- assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;

21. via Sempione (SS 33) tratto tra ponte FS e fine abitato:

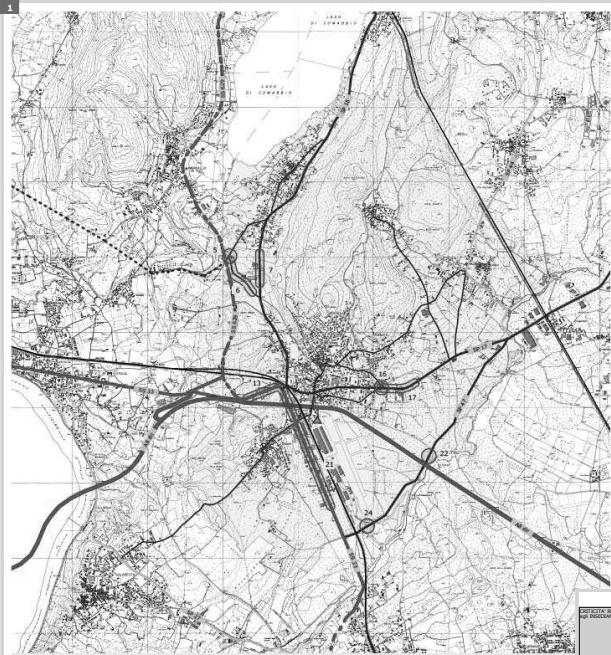
- ricorrenti condizioni di saturazione allo stato di fatto,
- probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale espansione degli adiacenti insediamenti commerciali,
- assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
- assenza di intersezioni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

22. via Cascina Nuova (SP 47) presso A8 dir:

- probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale realizzazione dell'adiacente insediamento produttivo,
- assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale;

24. via Cascina Nuova (SP 47) presso linea FS:

- probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale espansione dell'adiacente insediamento produttivo (Agusta),
- assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale.



	esistente	in progetto	regionalistica
retti ferroviari (con stazioni)			
retti statali di primo livello			
retti statali di secondo livello			
retti statali di terzo livello			
retti statali di quarto livello			
retti statali di quinto livello			
insediamenti produttivi			
insediamenti commerciali			
insediamenti terziari polifunzionali			

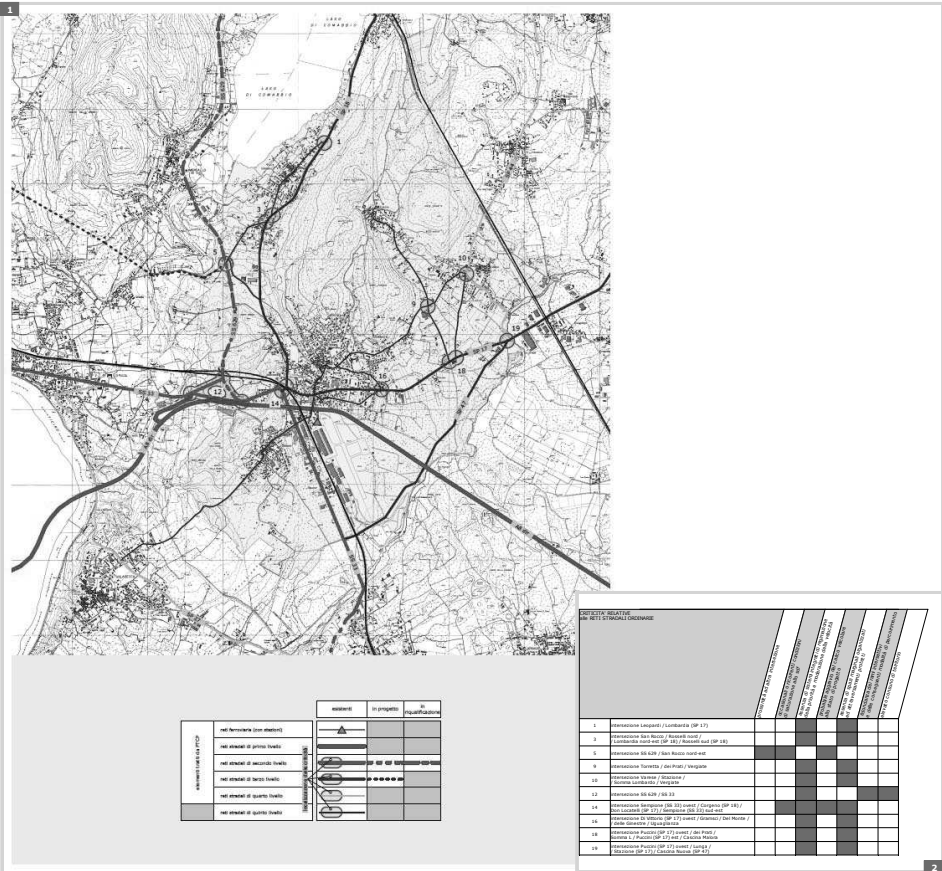
CRITICITÀ SCELTE PER INSERIMENTI PROGETTUALI COMMERCIALI-TERZIARI	PRODOTTORE DI TRAFFICO VEICOLARE	PRODOTTORE DI TRAFFICO VEICOLARE	PRODOTTORE DI TRAFFICO VEICOLARE	PRODOTTORE DI TRAFFICO VEICOLARE	PRODOTTORE DI TRAFFICO VEICOLARE
1	Intersezione San Rocco nord-est / San Rocco sud-est				
2	via San Rocco tratto sud-est				
7	via per Corgeno (SP 18)				
13	via Sempione (SS 33) tratto tra SS 629 e ponte FS				
16	Intersezione Di Vittorio (SP 17) / Gramsci / del Monte / delle Ginestre / Uguaglianza				
17	via Di Vittorio (SP 17) tratto ad est dell'intersezione 16				
21	via Sempione (SS 33) tratto tra ponte FS e fine abitato				
22	via Cascina Nuova (SP 47) presso A8 dir				
24	via Cascina Nuova (SP 47) presso linea FS				

nr	tema
02-c	L'individuazione delle criticità relative alle reti stradali ordinarie

Nel citato Documento, sono state rappresentate in forma cartografica (1) e matriciale (2) le principali criticità manifestate dalle reti di mobilità presenti sul territorio comunale in relazione ad inadeguatezze morfologiche e/o funzionali dei nodi.

Ne è derivata la seguente elencazione di eventi ed elementi descrittivi:

- intersezione Leopardi / Lombardia (SP 17):**
 - assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
 - assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;
- Intersezione San Rocco / Rosselli nord / Lombardia nord-est (SP 18) / Rosselli sud (SP 18):**
 - assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
 - assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;
- intersezione SS 629 / San Rocco nord-est:**
 - prossimità all'intersezione con via San Rocco sud-est,
 - occasionali condizioni di saturazione allo stato di fatto,
 - probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale espansione dell'adiacente insediamento produttivo;
- intersezione Torretta / dei Prati / Vergiate:**
 - assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
 - assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;
- Intersezione Varese / Stazione / Somma Lombardo / Vergiate:**
 - assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
 - assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;
- intersezione SS 629 / SS 33:**
 - ridondanza dei rami intersettivi e delle conseguenti modalità di percorrimnto,
 - elevato consumo di territorio,
 - assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare;
- Intersezione Sempione (SS 33) ovest / Corgeno (SP 18) / Don Locatelli (SP 17) / Sempione (SS 33) sud-est:**
 - ricorrenti condizioni di saturazione allo stato di fatto,
 - 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;
- intersezione Di Vittorio (SP 17) / Gransel / del Monte / delle Ginestre / Uguaglianza:**
 - assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
 - assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;
- Intersezione Puccini (SP 17) ovest / dei Prati / Somma Lombardo / Puccini (SP 17) est / Cascina Malora:**
 - assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
 - assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;
- Intersezione Puccini (SP 17) ovest / Lunga / Stazione (SP 17) / Cascina Nuova (SP 47):**
 - assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
 - assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;

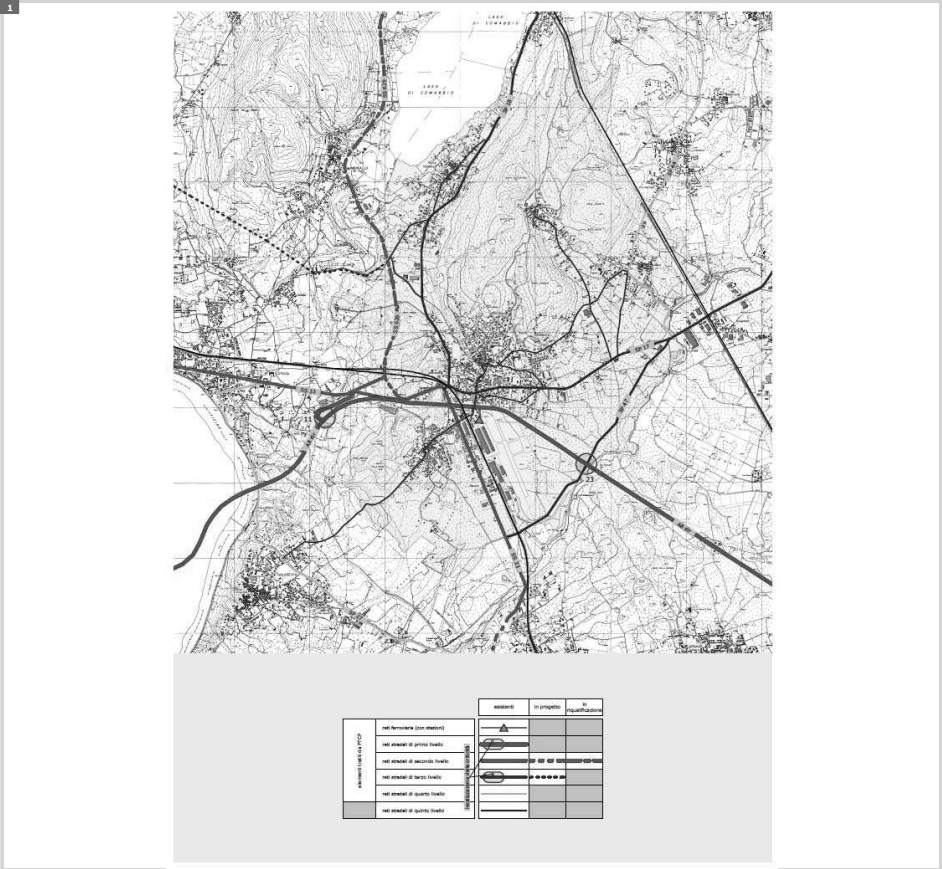


nr	tema
02-d	L'individuazione delle criticità relative alle reti autostradali

Nel citato Documento, sono state rappresentate in forma cartografica (1) le principali criticità manifestate dalle modalità di integrazione sul territorio comunale tra rete autostradale e rete stradale ordinaria.

Ne è derivata la seguente elencazione di eventi ed elementi descrittivi:

11. uscita Vergiate - Sesto Calende dell'AS dir:
 - eccentricità rispetto all'agglomerato urbano,
 - impossibilità di raccogliere e distribuire efficacemente i flussi da e per l'area ovest-varesina senza interessamento dell'agglomerato urbano;
23. uscita (assente) Vergiate est dell'AS dir:
 - (elementi descrittivi complementari rispetto a quanto elencato al punto 11).

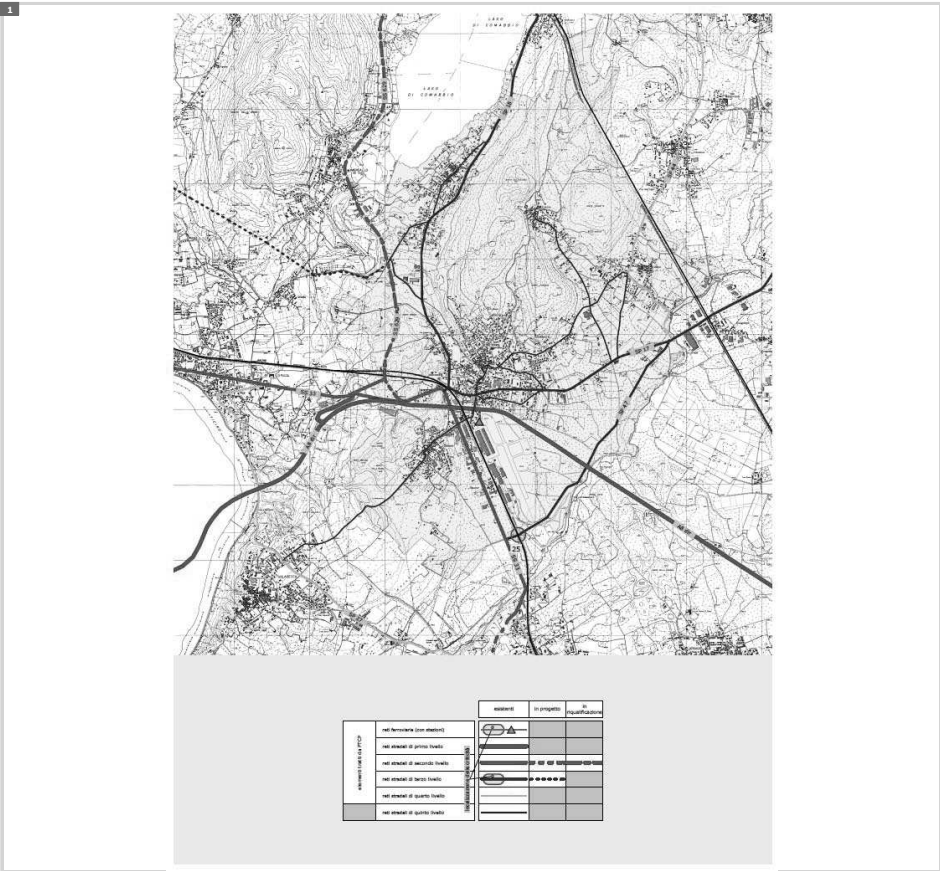


nr	tema
02-e	L'individuazione delle criticità relative alle reti ferroviarie

Nel citato Documento, sono state rappresentate in forma cartografica (1) le principali criticità manifestate dalle modalità di integrazione sul territorio comunale tra rete ferroviaria e rete stradale ordinaria.

Ne è derivata la seguente elencazione di eventi ed elementi descrittivi:

- 25. sottopassamento della linea FS Milano - Domodossola da parte di via Cascina Nuova (SP 47):**
- inadeguatezza sezionale.

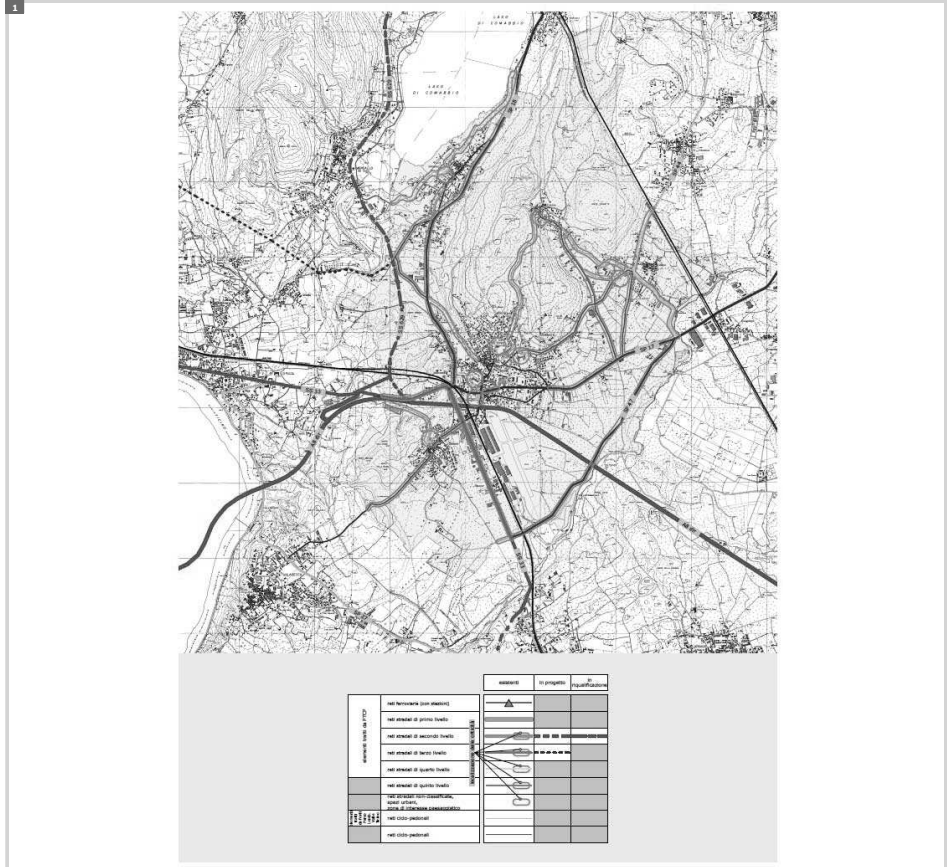


nr	tema
02-f	L'individuazione delle criticità relative alle reti ciclo-pedonali

Nel citato Documento, sono state rappresentate in forma cartografica (1) le principali criticità manifestate dalle modalità di integrazione sul territorio comunale tra rete veicolare e rete non-veicolare.

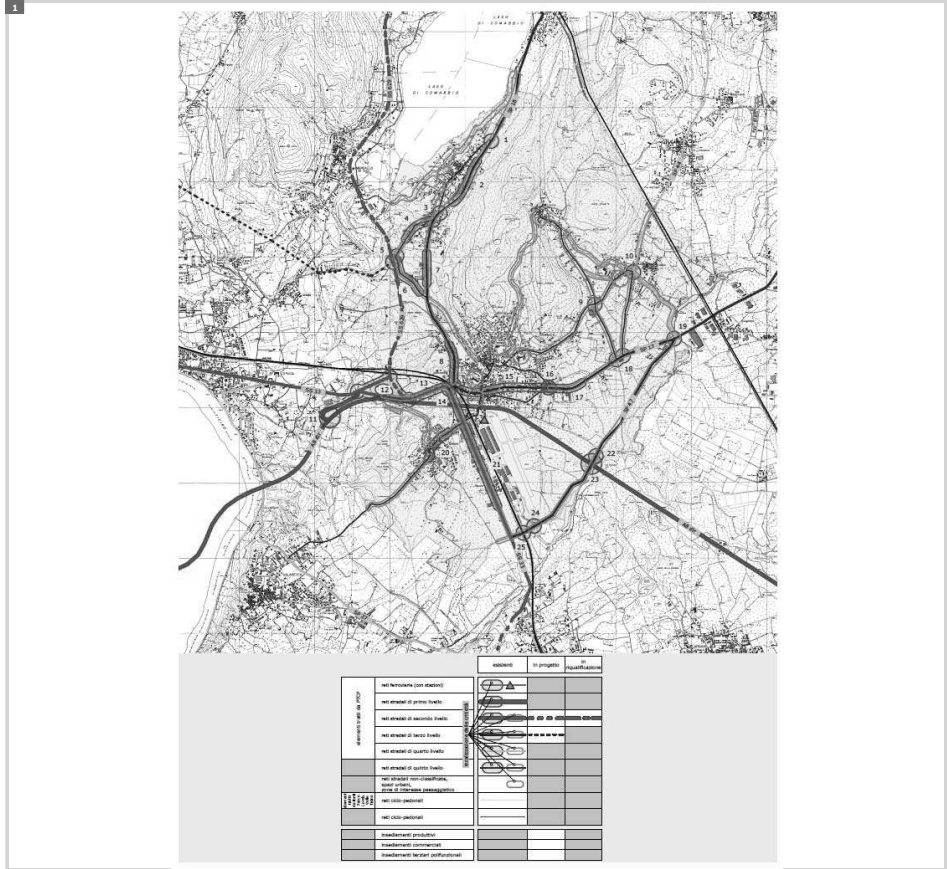
Il fabbisogno allo stato di fatto è apparso particolarmente elevato e diffuso, essendo la quasi totalità dei principali itinerari di collegamento con i Comuni contermini, di collegamento tra i nuclei frazionali e di attraversamento di questi privi di spazi marginali e/o autonomi a tal fine attrezzati.

Sono state altresì evidenziate specifiche situazioni sensibili (intorni di attrezzature scolastiche, ricreative o di aggregazione civica) sotto il profilo dell'affidabilità dell'accessibilità non-veicolare.



nr	tema
02-g	La sintesi delle criticità

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.



nr	tema
03	Le reti di mobilità di progetto

Sono stati prefigurati interventi di riqualificazione a carico delle emergenze annoverate al precedente punto 01, vale a dire:

- il raccordo autostradale A8 dir,
- la SS 629 "Vergiate - Besozzo",
- la SS 33 "del Sempione",
- la SP 17 "del Buon Cammino",
- la SP 47 "della Strona",

nonché, via via:

- la SP 18 "dell'Isolino Virginia",
- la SP 44 "della Rogorella".

Sono stati altresì prefigurati interventi di riqualificazione a carico dei rimanenti rami viari, aventi rilevanza locale.

Si è in particolare proceduto al perseguimento delle finalità di seguito esposte:

a) incentivazione dell'evitamento del Capoluogo lungo il margine sud-est, mediante il potenziamento della SP 47 ed il raddoppio del sottopassamento ferroviario della linea Milano - Domodossola - Sempione (da attuarsi previo coinvolgimento del Comune di Somma Lombardo);

b) previsione dell'apertura di una seconda uscita autostradale della A8 dir relazionata al territorio vergiatese (la cosiddetta uscita Vergiate est), in corrispondenza dell'intersezione con la SP 47, al fine di allontanare dal Capoluogo quote significative di traffico interferente (soprattutto pesante) originato dal o destinato al raccordo autostradale;

c) adeguamento e potenziamento della SS 33, sia mediante l'introduzione di una quarta intersezione a rotatoria (da aggiungersi alle due esistenti ed alla terza al presente in costruzione), che mediante la realizzazione di una nuova strada di arroccamento, per il riordino dell'accesso agli insediamenti produttivi-commerciali-terziari esistenti e per l'accesso agli eventuali nuovi insediamenti;

d) riordino della viabilità del centro storico di Sesona, mediante l'attuazione dell'anello a senso unico Treves - Posorti - Valletta, recapitante, all'estremo sud-ovest, nell'intersezione Treves / Golasecca / Mairate e, all'estremo nord-est, nell'intersezione Treves / Sassoni;

e1) previsione dell'evitamento di Sesona mediante una nuova circonvallazione esterna in gronda all'insediamento frazionale, connessa all'anello a senso unico descritto al punto precedente presso via della Valletta (opzione di minor impegno economico e di minor impatto territoriale ed ambientale, ma con maggiore interessamento dell'abitato);

e2) in alternativa, previsione dell'evitamento di Sesona mediante soluzioni aventi recapito nella nuova strada di arroccamento o nella SS 33 (opzioni comportanti un maggior impegno economico ed un maggior impatto territoriale ed ambientale, anche se più indipendenti dall'abitato);

f) intervento sulle criticità presenti nei principali nodi della rete veicolare esistente, fluidificandone le modalità di impegno da parte dei flussi, incentivandone i livelli di sicurezza ed assicurando la continuità dei percorsi ciclo-pedonali;

g) previsione di estensiva realizzazione di spazi protetti riservati alla mobilità ciclo-pedonale, sia in affiancamento ai principali tracciati veicolari, sia, dove opportuno, secondo tracciati autonomi;

h) dotazione delle zone di completamento ed espansione, sia residenziali che produttive, di una viabilità di distribuzione in sé completa, gerarchicamente strutturata e non indiscriminatamente gravante sui circostanti assi viari;

j) programmazione, infine, un diffuso incremento di spazi riservati allo stazionamento veicolare, ubicati in prossimità ai principali elementi generatori/attrattori di traffico e per quanto possibile planimetricamente autonomi rispetto agli adiacenti assi viari.

Conseguentemente a quanto sin qui delineato, anche in relazione agli effetti pianificatori e prescrittivi propri al PGT, nella

Tavola DP B 30 - Classificazione della viabilità di progetto

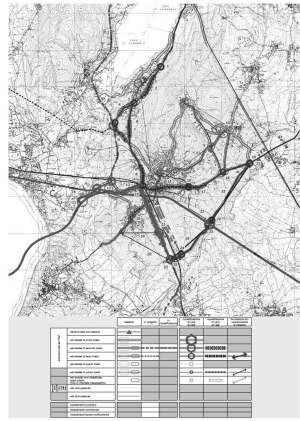
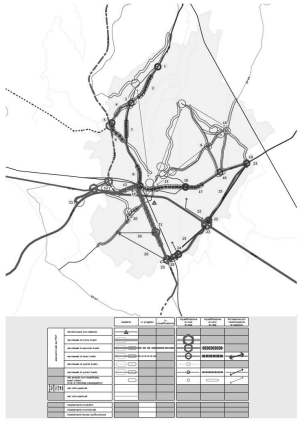
vengono rappresentati i principali elementi viabilistici esistenti sul territorio del Comune di Vergiate e dei Comuni contermini, e ne viene nuovamente operata la classificazione per funzioni viabilistiche e livelli prestazionali, tenuto debito conto degli effetti degli interventi di riqualificazione prefigurati, ancora secondo lo schema seguente:

FUNZIONI VIABILISTICHE	LIVELLI PRESTAZIONALI
- autostrade	1° livello
- strade extra-urbane	2° livello 3° livello 4° livello
- strade urbane	3° livello 4° livello 5° livello
- strade non-classificate	6° livello

Infine, nelle successive

Schede descrittive degli interventi

vengono analiticamente rappresentate le modalità di implementazione degli interventi di riqualificazione sopra delineati.

nr	tema		
04- abcdefg	L'individuazione degli scenari di piano (dal Documento Strategico Preliminare - Mobilità e reti - giugno 2009)		
Nel Documento strategico preliminare in materia di mobilità e reti, sono state inoltre dapprima analizzati e quindi sintetizzati i principali scenari di piano ipotizzabili a carico del sistema della mobilità interessante il territorio comunale ed i territori contermini. Analisi e sintesi sono state inoltre ricondotte al più ampio contesto della Provincia di Varese, attingendo alla documentazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale ed adottandone sostanzialmente l'apparato di classificazione e rappresentazione. Nell'approccio analitico, corrispondentemente a quanto già effettuato per le criticità, gli scenari di piano sono stati relazionati a sei ambiti causali ed effettuali: 1 - gli insediamenti residenziali, 2 - gli insediamenti produttivi-commerciali-terziari, 3 - le reti stradali ordinarie, 4 - le reti autostradali, 5 - le reti ferroviarie, 6 - le reti ciclo-pedonali. Nel successivo approccio sintetico (7-8), i suddetti ambiti causali ed effettuali sono stati invece riguardati sinotticamente, onde evidenziarne le interazioni.			
1  2  3 			
4  5  6 			
7  8 			

nr	tema
04-a	L'individuazione degli scenari di piano relativi agli insediamenti residenziali

Nel citato Documento, sono stati rappresentati in forma cartografica (1) e matriciale (2) i principali scenari di piano ipotizzabili a carico delle reti di mobilità presenti sul territorio comunale ai fini della risoluzione delle criticità relative agli insediamenti residenziali.

Ne è derivata la seguente elencazione di eventi ed elementi descrittivi:

2. via Lombardis (SP 18):

- introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
- introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale,
- introduzione di sistemi di moderazione della velocità veicolare;

4. via San Rocco tratto nord-est:

- disincentivazione delle funzioni di collegamento ed allontanamento del traffico interferente,
- introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
- introduzione di sistemi di moderazione della velocità veicolare;

8. via per Corgeno (SP 18):

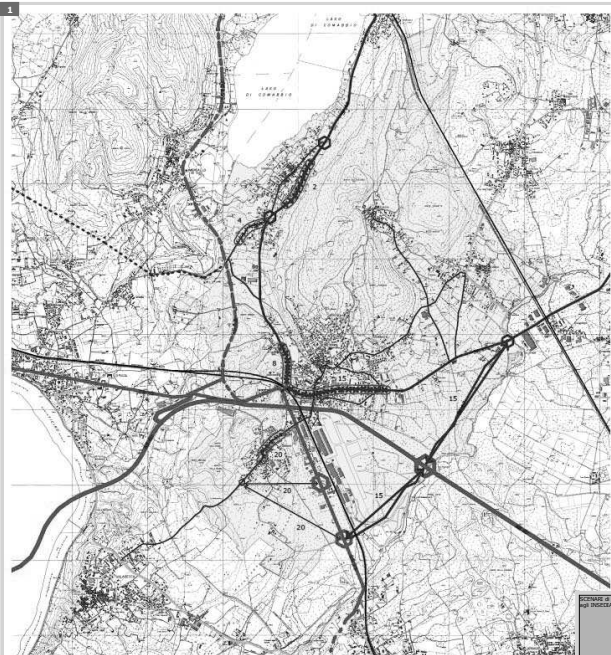
- disincentivazione delle funzioni di collegamento ed allontanamento del traffico interferente,
- introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
- introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale,
- introduzione di sistemi di moderazione della velocità veicolare;

15. via Di Vittorio - via Don Locatelli (SP 17):

- disincentivazione delle funzioni di collegamento ed allontanamento del traffico interferente,
- incentivazione delle relazioni tra SS 33, A8 dir e SP 17 attraverso la SP 47,
- incremento di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
- introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale,
- introduzione di sistemi di moderazione della velocità veicolare;

20. via Treves - via Posortti:

- disincentivazione delle funzioni di collegamento ed allontanamento del traffico interferente,
- incentivazione delle relazioni tra via Golasecca e SS 33,
- introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
- introduzione di ZTL (eventuale).



	esistente	in progetto	in riqualificazione	disincentivazione di funzioni di collegamento	disincentivazione di spazi di rete locale	incentivazione di funzioni di collegamento
nel territorio (per esempio)						
velocità di primo livello						
velocità di secondo livello						
velocità di terzo livello						
velocità di quarto livello						
velocità di quinto livello						

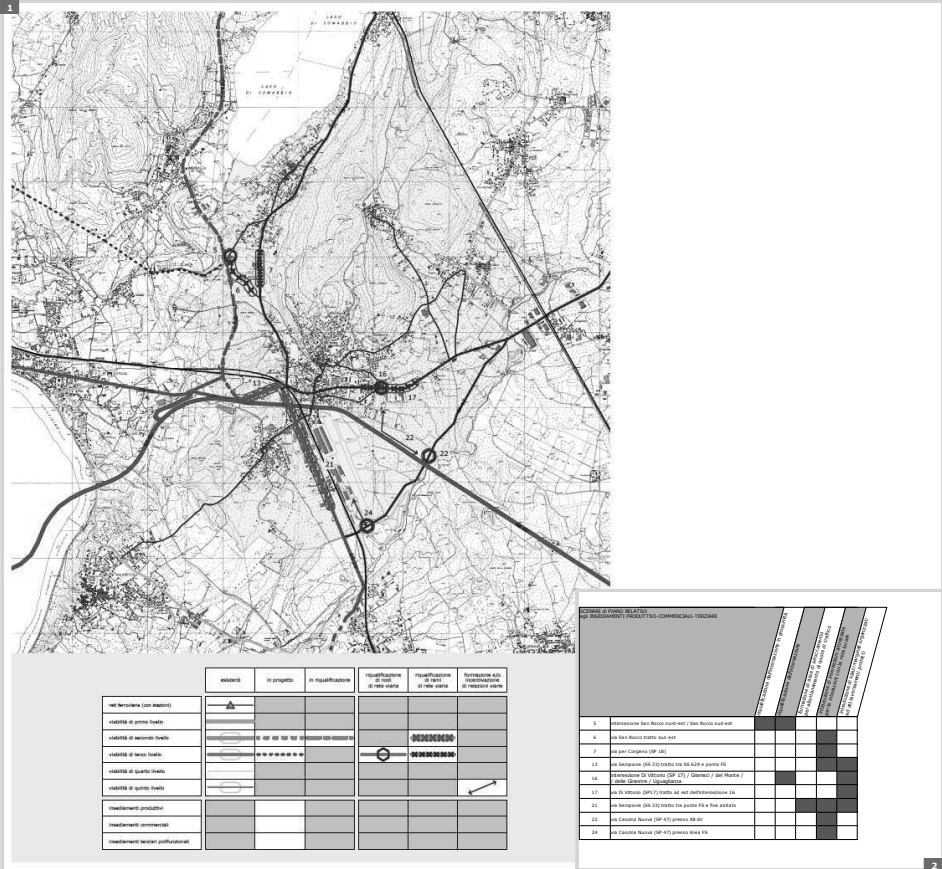
SCENARI DI PIANO RELATIVI agli INSEDIAMENTI RESIDENZIALI		via Lombardis (SP 18)	via San Rocco (tratto nord-est)	via per Corgeno (SP 18)	via Di Vittorio - via Don Locatelli (SP 17)	via Treves - via Posortti
2	via Lombardis (SP 18)					
4	via San Rocco (tratto nord-est)					
8	via per Corgeno (SP 18)					
15	via Di Vittorio - via Don Locatelli (SP 17)					
20	via Treves - via Posortti					

nr	tema
04-b	L'individuazione degli scenari di piano relativi agli insediamenti produttivi-commerciali-terziari

Nel citato Documento, sono stati rappresentati in forma cartografica (1) e matriciale (2) i principali scenari di piano ipotizzabili a carico delle reti di mobilità presenti sul territorio comunale ai fini della risoluzione delle criticità relative agli insediamenti produttivi, commerciali e/o terziari.

Ne è derivata la seguente elencazione di eventi ed elementi descrittivi:

5. **intersezione San Rocco nord-est / San Rocco sud-est:**
- riqualificazione dell'intersezione con SS 629,
 - riqualificazione dell'intersezione
6. **via San Rocco tratto sud-est:**
- introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale;
7. **via per Corgeno (SP 18):**
- introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale;
13. **via Sempione (SS 33) tratto tra SS 629 e ponte FS:**
- introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
 - introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale;
16. **Intersezione Di Vittorio (SP 17) / Gramsci / del Monte / delle Ginestre / Uguaglianza:**
- riqualificazione dell'intersezione,
 - introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;
17. **via Di Vittorio (SP 17) tratto ad est dall'intersezione 16:**
- introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;
21. **via Sempione (SS 33) tratto tra ponte FS e fine abitato:**
- introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
 - 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;
22. **via Cascina Nuova (SP 47) presso A8 dir:**
- introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale;
24. **via Cascina Nuova (SP 47) presso linea FS:**
- introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale.

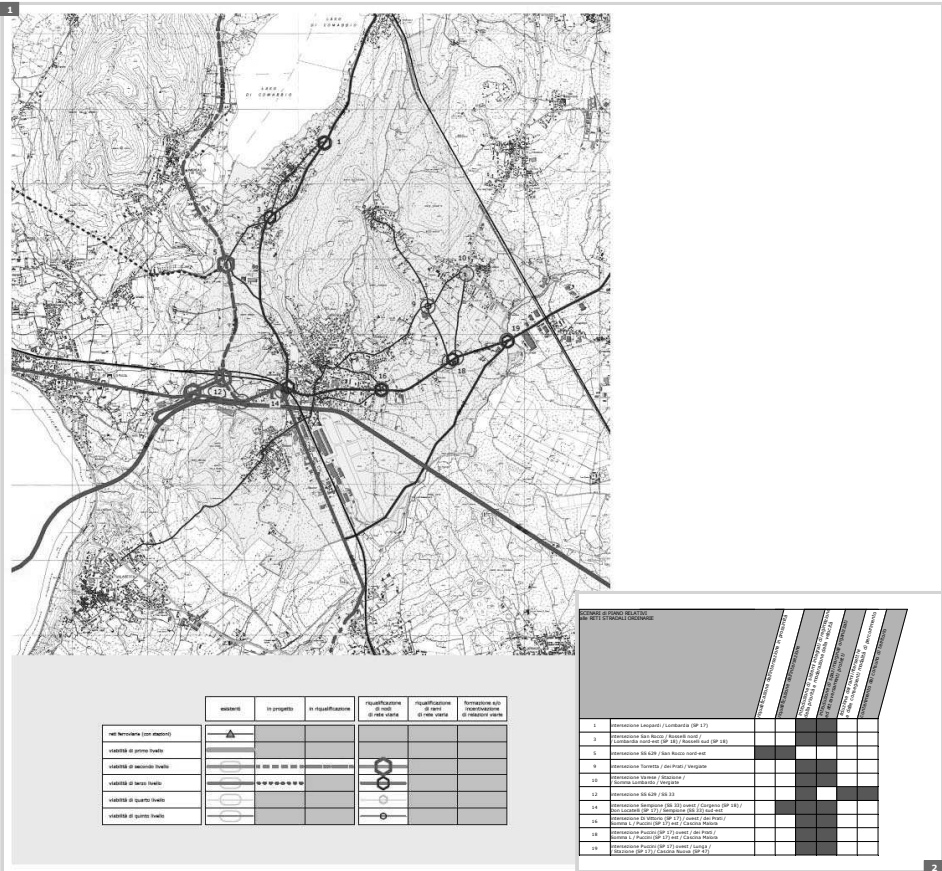


nr	tema
04-c	L'individuazione degli scenari di piano relativi alle reti stradali ordinarie

Nel citato Documento, sono stati rappresentati in forma cartografica (1) e matriciale (2) 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 stradali ordinarie.

Ne è derivata la seguente elencazione di eventi ed elementi descrittivi:

- 1. intersezione Leopardi / Lombardia (SP 17):**
 - introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
 - introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;
- 3. Intersezione San Rocco / Rosselli nord / Lombardia nord-est (SP 18) / Rosselli sud (SP 18):**
 - introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
 - introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;
- 5. intersezione SS 629 / San Rocco nord-est:**
 - riqualificazione dell'intersezione,
 - riqualificazione dell'intersezione con SS 629;
- 9. intersezione Torretta / dei Prati / Vergiate:**
 - introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
 - introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;
- 10. Intersezione Varese / Stazione / Somma Lombardo / Vergiate:**
 - introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
 - introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;
- 12. intersezione SS 629 / SS 33:**
 - riduzione dei rami intersestivi e delle conseguenti modalità di percorrimento,
 - contenimento del consumo di territorio,
 - introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare;
- 14. Intersezione Sempione (SS 33) ovest / Corgeno (SP 18) / Don Locatelli (SP 17) / Sempione (SS 33) sud-est:**
 - introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
 - introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;
- 16. Intersezione Di Vittorio (SP 17) / Gransci / del Monte / delle Ginestre / Uguaglianza:**
 - introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
 - introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;
- 18. Intersezione Puccini (SP 17) ovest / dei Prati / Somma Lombardo / Puccini (SP 17) est / Cascina Malora:**
 - introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
 - introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;
- 19. Intersezione Puccini (SP 17) ovest / Lunga / Stazione (SP 17) / Cascina Nuova (SP 47):**
 - introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
 - introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;

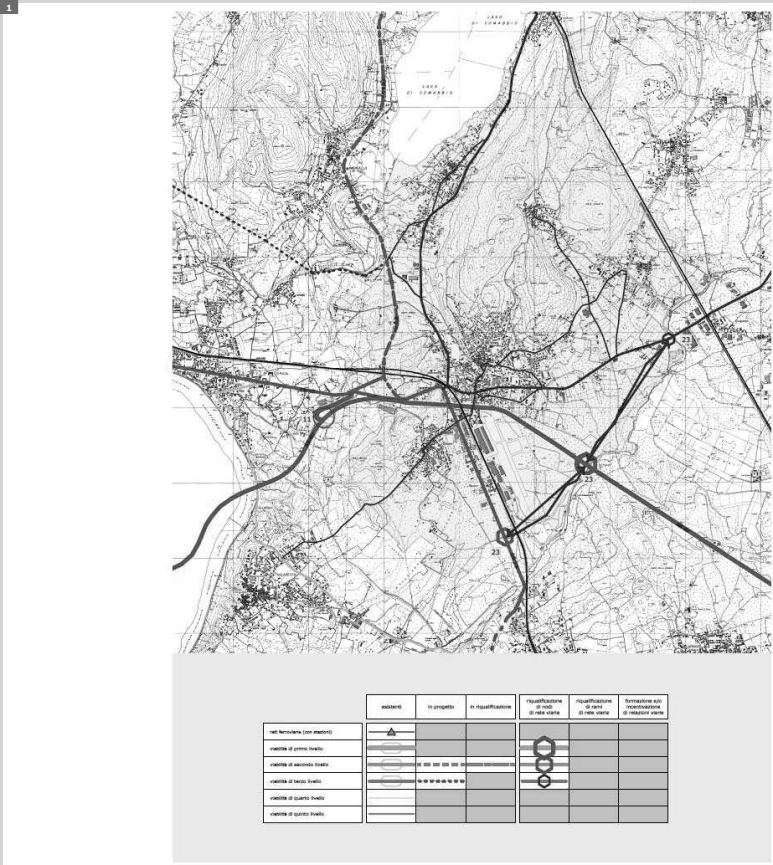


nr	tema
04-d	L'individuazione degli scenari di piano relativi alle reti autostradali

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 autostradali.

Ne è derivata la seguente elencazione di eventi ed elementi descrittivi:

11. uscita Vergiate - Sesto Calende dell'AS dir:
- specializzazione dell'uscita esistente per raccogliere e distribuire prevalentemente i flussi da e per l'area est-ticinese senza interessamento dell'agglomerato urbano;
23. uscita Vergiate est dell'AS dir:
- introduzione di uscita alternativa per raccogliere e distribuire prevalentemente i flussi da e per l'area ovest-varesina senza interessamento dell'agglomerato urbano;
 - incentivazione delle relazioni tra SS 33, AS dir e SP 17 attraverso la SP 47.



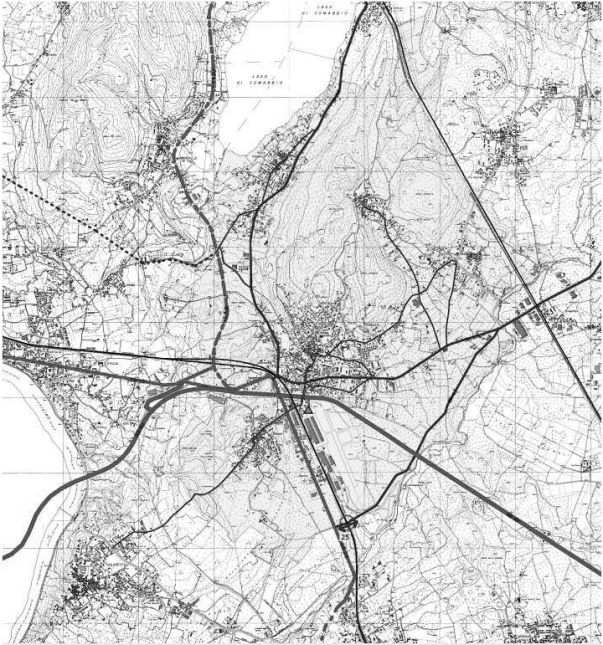
nr	tema
04-e	L'individuazione degli scenari di piano relativi alle reti ferroviarie

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 ferroviarie.

Ne è derivata la seguente elencazione di eventi ed elementi descrittivi:

- 25. sottopassamento della linea FS Milano - Domodossola da parte di via Cascina Nuova (SP 47):**
- adeguamento sezionale.

1



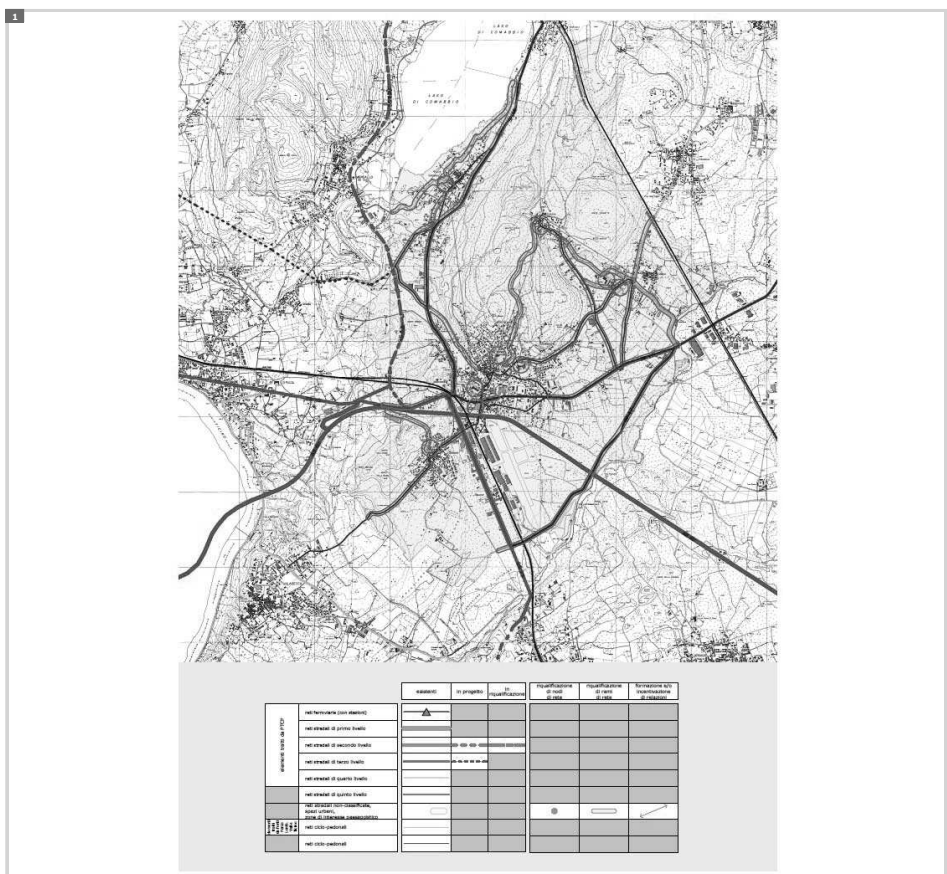
	esistente	in progetto	in riqualificazione	riqualificazione di tipo di linea	riqualificazione di tipo di linea	riqualificazione di tipo di linea
vedi ferroviaria (con esponenti)						
sezione di primo livello						
sezione di secondo livello						
sezione di terzo livello						
sezione di quarto livello						
sezione di quinto livello						

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.

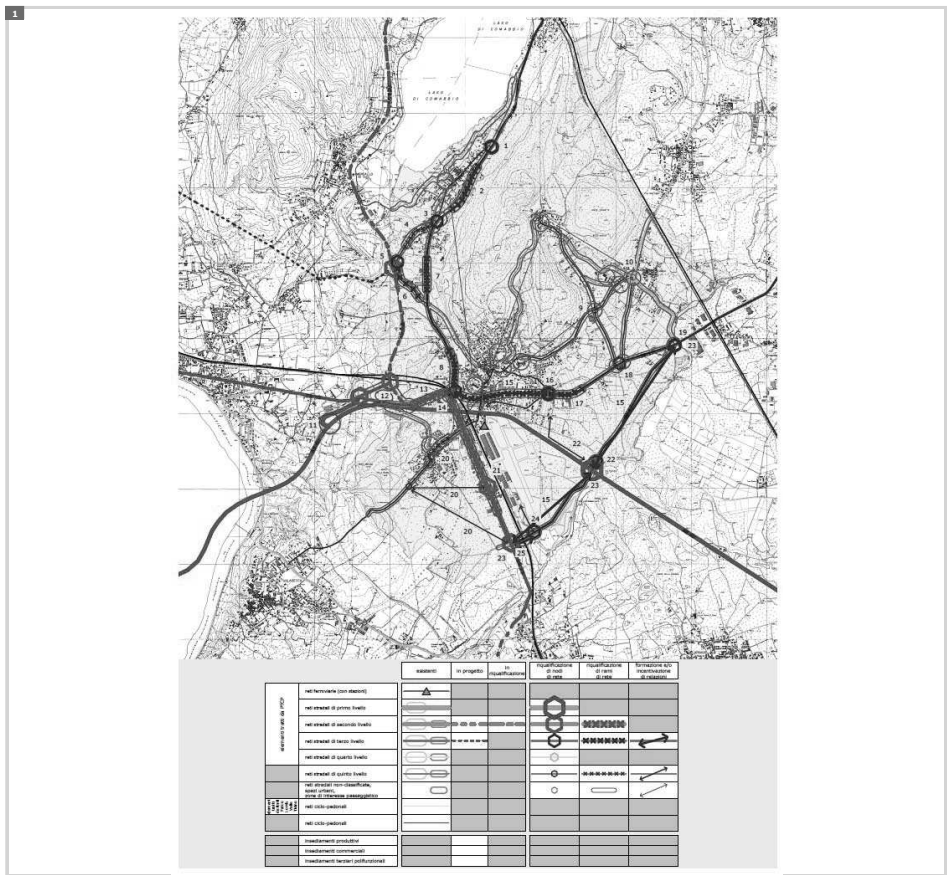
Il soddisfacimento del fabbisogno pregresso, che si presenta, come evidenziato in precedenza, particolarmente elevato e diffuso, dovrà consistere nell'introduzione, in corrispondenza dei principali itinerari di collegamento con i Comuni confinanti, di collegamento tra i nuclei frazionali e di attraversamento 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.



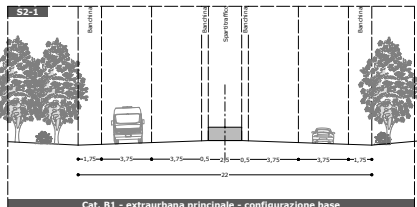
nr	tema
04-g	La sintesi degli scenari di piano

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.

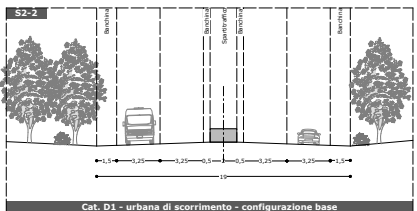


nr	tema
05	Gli schemi sezionali tipo

SCHEMI SEZIONALI TIPO
RETI STRADALI di 2° LIVELLO



Cat. B1 - extraurbana principale - configurazione base

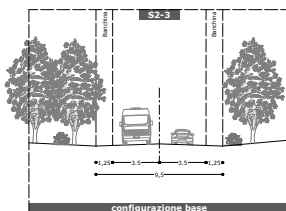


Cat. D1 - urbana di scorrimento - configurazione base

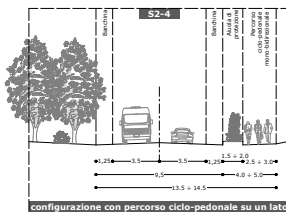
N.B.:
in presenza di fasce di rispetto, gli ampliamenti delle sedi stradali ed i percorsi ciclo-pedonali potranno essere realizzati all'interno delle medesime, indipendentemente dall'ampiezza della strada riportata negli elaborati di accorpamento

N.B.:
nei tratti curvilinei degli assi stradali, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato negli elaborati di accorpamento

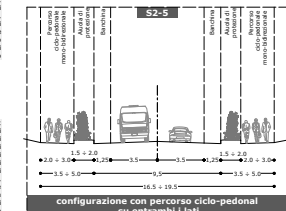
SCHEMI SEZIONALI TIPO
RETI STRADALI di 2° LIVELLO
Cat. C2 - strade extraurbane secondarie



configurazione base



configurazione con percorso ciclo-pedonale su un lato

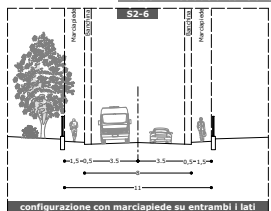


configurazione con percorso ciclo-pedonale su entrambi i lati

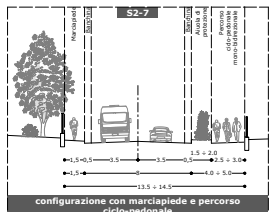
N.B.:
nei tratti curvilinei degli assi stradali, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato negli elaborati di accorpamento

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 negli elaborati di accorpamento

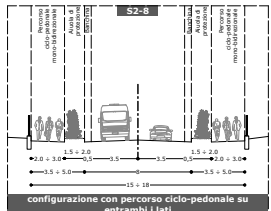
SCHEMI SEZIONALI TIPO
RETI STRADALI di 2° LIVELLO
Cat. C2 - strade extraurbane secondarie
Cat. E - strade urbane di quartiere



configurazione con marciapiede su entrambi i lati



configurazione con marciapiede e percorso ciclo-pedonale

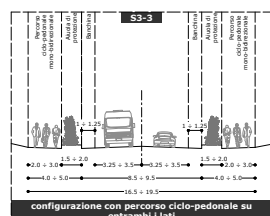
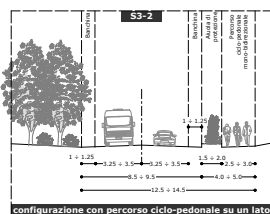
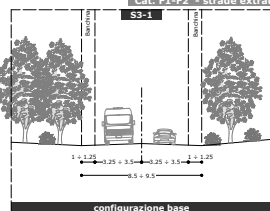


configurazione con percorso ciclo-pedonale su entrambi i lati

N.B.:
nei tratti curvilinei degli assi stradali, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato negli elaborati di accorpamento

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 negli elaborati di accorpamento

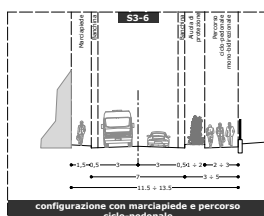
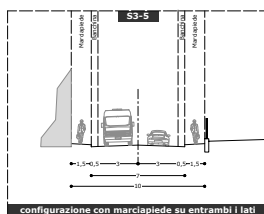
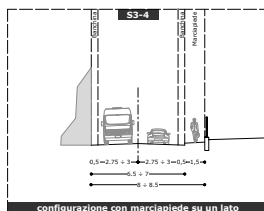
SCHEMI SEZIONALI TIPO
RETI STRADALI di 3° LIVELLO
Cat. C2 - strade extraurbane secondarie
Cat. F1-F2 - strade extraurbane locali



N.B.:
nei tratti curvilinei
degli assi stradali,
le ampiezze sezionali
si intendono incrementate
come riportato
negli elaborati
di accantonamento

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,
independentemente
dall'ampiezza della strada
riportata negli elaborati
di accantonamento

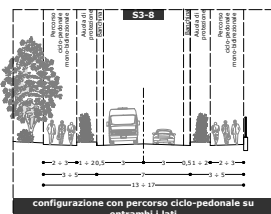
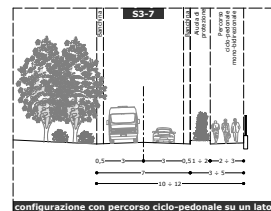
SCHEMI SEZIONALI TIPO
RETI STRADALI di 3° LIVELLO
Cat. E1 - strade urbane di quartiere



N.B.:
nei tratti curvilinei
degli assi stradali,
le ampiezze sezionali
si intendono incrementate
come riportato
negli elaborati
di accantonamento

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,
independentemente
dall'ampiezza della strada
riportata negli elaborati
di accantonamento

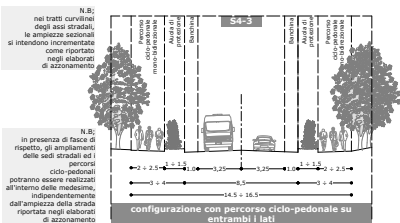
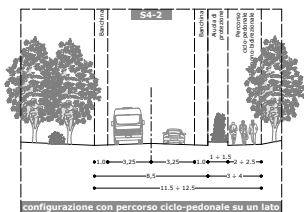
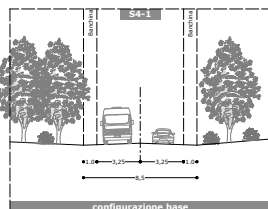
SCHEMI SEZIONALI TIPO
RETI STRADALI di 3° LIVELLO
Cat. E1 - strade urbane di quartiere



N.B.:
nei tratti curvilinei
degli assi stradali,
le ampiezze sezionali
si intendono incrementate
come riportato
negli elaborati
di accantonamento

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,
independentemente
dall'ampiezza della strada
riportata negli elaborati
di accantonamento

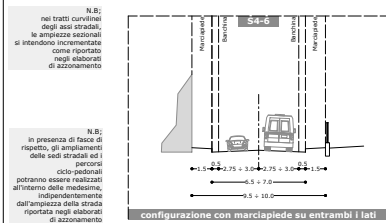
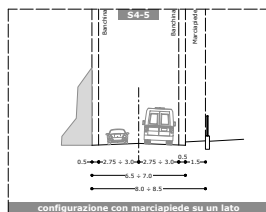
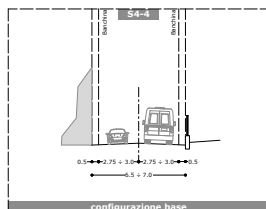
SCHEMI SEZIONALI TIPO
RETI STRADALI di 4° LIVELLO
Cat. F2 - strade extraurbane locali



N.B.:
nei tratti curvilinei degli assi stradali, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportate negli elaborati di allineamento.

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 negli elaborati di allineamento.

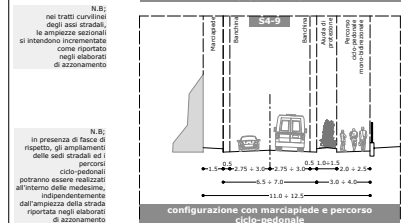
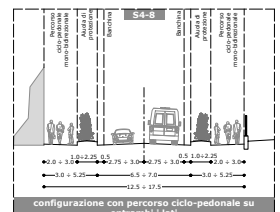
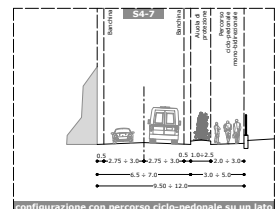
SCHEMI SEZIONALI TIPO
RETI STRADALI di 4° LIVELLO
Cat. E1-F3 - strade urbane locali



N.B.:
nei tratti curvilinei degli assi stradali, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportate negli elaborati di allineamento.

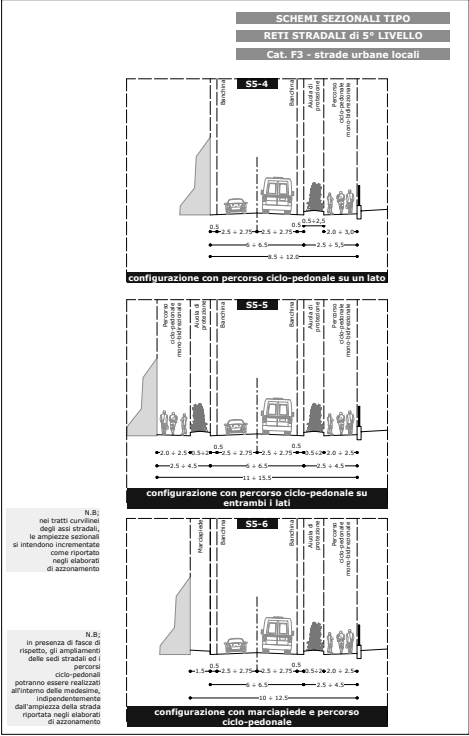
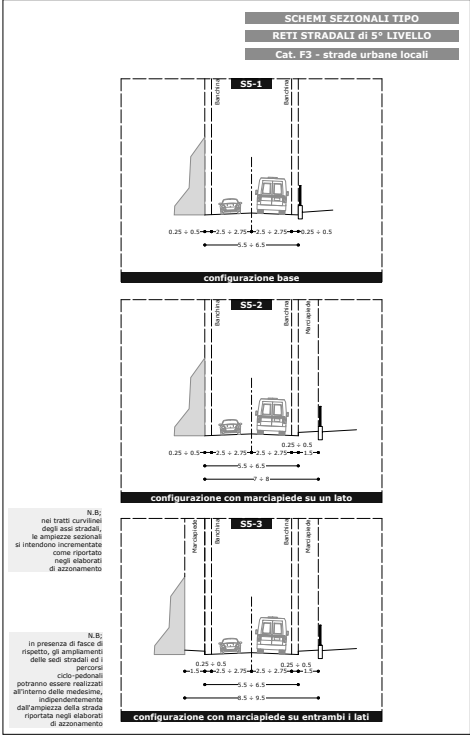
N.B.:
in presenza di fasce di rispetto, gli ampliamenti delle sedi stradali ed i percorsi ciclo-pedonali potranno essere realizzati all'interno delle medesime, indipendentemente dall'ampiezza della strada riportata negli elaborati di allineamento.

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



N.B.:
nei tratti curvilinei degli assi stradali, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportate negli elaborati di allineamento.

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 negli elaborati di allineamento.



nr	tema
06	Le schede descrittive degli interventi

Gli interventi di progetto conseguenti all'applicazione delle linee-guida evidenziate nei diversi scenari di piano precedentemente discussi vengono infine dettagliatamente illustrati nella successiva sezione, articolata in base agli ambiti frazionali di appartenenza, vale a dire:

01

- Corgeno,

02

- Cimbro,

03

- Capoluogo,

04

- Sesona.

SCHEDA
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-a	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

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

lineare (m)	---	2.350	planare (mm)
----------------	-----	-------	-----------------

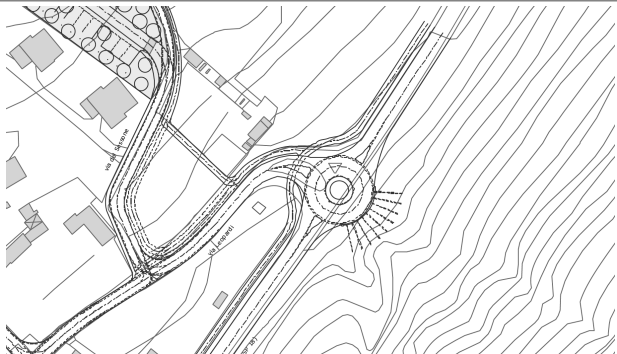
L3	L3	L5	---	---	---

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

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

		cargo minimo maximo profondità
valori minimi		
valori massimi		

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	pista riciclabile	- manciapiedi	- banchina	- strada	- zona di osservazione	pista centrale	- zona di osservazione	- strada	- banchina	- manciapiedi	pista riciclabile	totali
elementi	x	-	x	-	x	-	x	-	-	-	-	
valori minimi	2	-	1,5	-	9	12	9	-	-	-	-	33,5
valori massimi	-	-	2	-	9	12	9	-	-	-	-	37,0

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare essenze 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

[illegible]

STIME ECONOMICHE

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

01 - CORGENO

02

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	250	---	planare (mq)

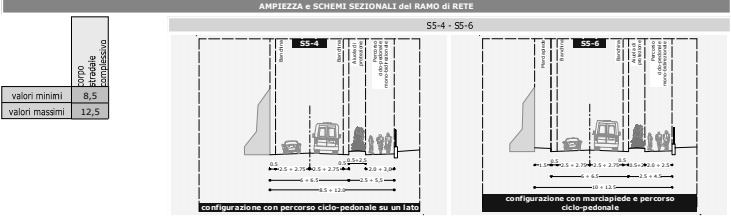


configurazione degli spazi di stationamento e manovra riportata a titolo indicativo

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE					
L6	---	---	---	---	---

LEGENDA

1.1	1° livello
1.2	2° livello
1.3	3° livello
1.4	4° livello
1.5	5° livello
1.6	6° livello



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA												
elementi	base ciclo-pedonale	marciapiedi	barchiglia	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barchiglia	marciapiedi	base ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE	
criticità	---

ULTERIORI VALUTAZIONI	
criticità	inadeguatezza sezione assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
	adeguamento sezione introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti formazione di spazi di stationamento veicolare

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

01 - CORGENO

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



STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

valori minimi	0,0		
valori massimi	0,0		

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	asse pedonale	marciapiedi	barchiera	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barchiera	marciapiedi	asse pedonale	totali
elementi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

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		

STIME ECONOMICHE

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

01 - CORGENO

Riqualificazione di via Vigna

03-b

ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	190	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE						LEGENDA
LS	---	---	---	---	---	
1	---	---	---	---	---	
2	---	---	---	---	---	
3	---	---	---	---	---	
4	---	---	---	---	---	
5	---	---	---	---	---	
6	---	---	---	---	---	
7	---	---	---	---	---	
8	---	---	---	---	---	
9	---	---	---	---	---	
10	---	---	---	---	---	
11	---	---	---	---	---	
12	---	---	---	---	---	
13	---	---	---	---	---	
14	---	---	---	---	---	
15	---	---	---	---	---	
16	---	---	---	---	---	
17	---	---	---	---	---	
18	---	---	---	---	---	
19	---	---	---	---	---	
20	---	---	---	---	---	
21	---	---	---	---	---	
22	---	---	---	---	---	
23	---	---	---	---	---	
24	---	---	---	---	---	
25	---	---	---	---	---	
26	---	---	---	---	---	
27	---	---	---	---	---	
28	---	---	---	---	---	
29	---	---	---	---	---	
30	---	---	---	---	---	
31	---	---	---	---	---	
32	---	---	---	---	---	
33	---	---	---	---	---	
34	---	---	---	---	---	
35	---	---	---	---	---	
36	---	---	---	---	---	
37	---	---	---	---	---	
38	---	---	---	---	---	
39	---	---	---	---	---	
40	---	---	---	---	---	
41	---	---	---	---	---	
42	---	---	---	---	---	
43	---	---	---	---	---	
44	---	---	---	---	---	
45	---	---	---	---	---	
46	---	---	---	---	---	
47	---	---	---	---	---	
48	---	---	---	---	---	
49	---	---	---	---	---	
50	---	---	---	---	---	
51	---	---	---	---	---	
52	---	---	---	---	---	
53	---	---	---	---	---	
54	---	---	---	---	---	
55	---	---	---	---	---	
56	---	---	---	---	---	
57	---	---	---	---	---	
58	---	---	---	---	---	
59	---	---	---	---	---	
60	---	---	---	---	---	
61	---	---	---	---	---	
62	---	---	---	---	---	
63	---	---	---	---	---	
64	---	---	---	---	---	
65	---	---	---	---	---	
66	---	---	---	---	---	
67	---	---	---	---	---	
68	---	---	---	---	---	
69	---	---	---	---	---	
70	---	---	---	---	---	
71	---	---	---	---	---	
72	---	---	---	---	---	
73	---	---	---	---	---	
74	---	---	---	---	---	
75	---	---	---	---	---	
76	---	---	---	---	---	
77	---	---	---	---	---	
78	---	---	---	---	---	
79	---	---	---	---	---	
80	---	---	---	---	---	
81	---	---	---	---	---	
82	---	---	---	---	---	
83	---	---	---	---	---	
84	---	---	---	---	---	
85	---	---	---	---	---	
86	---	---	---	---	---	
87	---	---	---	---	---	
88	---	---	---	---	---	
89	---	---	---	---	---	
90	---	---	---	---	---	
91	---	---	---	---	---	
92	---	---	---	---	---	
93	---	---	---	---	---	
94	---	---	---	---	---	
95	---	---	---	---	---	
96	---	---	---	---	---	
97	---	---	---	---	---	
98	---	---	---	---	---	
99	---	---	---	---	---	
100	---	---	---	---	---	

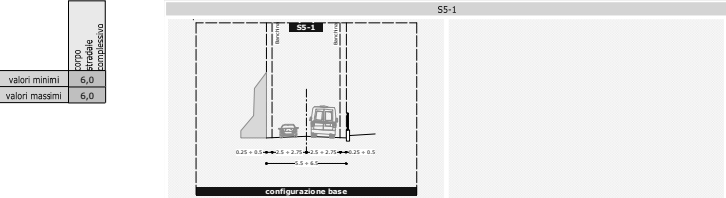
STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	base pedonale	marciapiedi	barriera	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barriera	marciapiedi	base pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	inadeguatezza sezionale	adeguamento sezionale	linee-guida di intervento
-----------	-------------------------	-----------------------	---------------------------

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	160.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	111.300,00
importo a finanziamento	€	271.300,00

01 - CORGENO

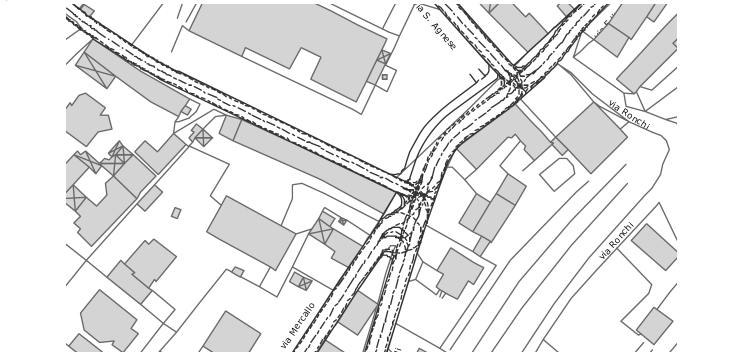
Riqualificazione dell'intersezione Rosselli nord / Rosselli sud / Mercallo / Broli

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



STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

The diagram illustrates the relationship between a table and a query. On the left, a table with two columns, 'valori minimi' and 'valori massimi', is shown. An arrow points from this table to a query labeled 'query'. Another arrow points from the 'query' to a table on the right with three columns: 'corpo', 'nodi', and 'prezzo'.

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

[illegible]

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

ULTERIORI VALUTAZIONI

[illegible]

STIME ECONOMICHE

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

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LEGENDA

LEVEL 1 PERSONNEL DESIGNATION AND ROSTER SHEET						LEGENDA	
L5	L5	L5	...	...	...	L1 = 1° livello	
						L2 = 2° livello	
						L3 = 3° livello	
						L4 = 4° livello	
						L5 = 5° livello	
						L6 = 6° livello	

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

[illegible][illegible][illegible]

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

01 - CORGENO

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



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE	

valori minimi	5,5
	6,0

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA												
	base pedonale	marciapiedi	barchiera	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barchiera	marciapiedi	base pedonale	totali
elementi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE	
criticità	---
linee-guida di intervento	

ULTERIORI VALUTAZIONI	
criticità	inadeguatezza sezione incompletezza di viabilità di accesso e distribuzione assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
linee-guida di intervento	
adeguamento sezione completamento (parziale) di viabilità di accesso e distribuzione introduzione (parziale) di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti formazione di spazi di stationamento veicolare	

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

1,5	1° livello
2,0	2° livello
2,5	3° livello
3,0	4° livello
3,5	5° livello
4,0	6° livello

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

gruppo
strada
complessivo

valori minimi
12,5

valori massimi
14,0

S3-2

Configurazione con percorso ciclo-pedonale su un lato

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA											
elementi	base ciclo-pedonale	marciapiedi	barchiera	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barchiera	marciapiedi	base ciclo-pedonale
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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

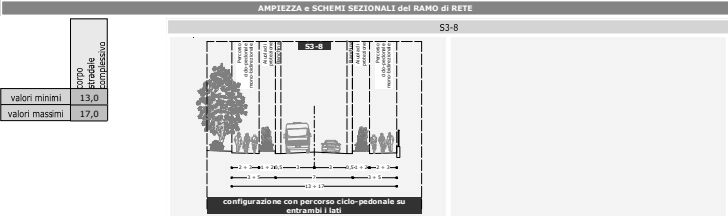
STIME ECONOMICHE		
importo dei lavori	€	306.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	144.000,00
importo a finanziamento	€	450.000,00

01 - CORGENO

05-b Riqualificazione di via Lombardia (SP 18) tra le intersezioni con via Fontana e via Valeria

ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	400	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE						LEGENDA
L3	---	---	---	---	---	
1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1° livello
2.1	2.2	2.3	2.4	2.5	2.6	2° livello
3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3° livello
4.1	4.2	4.3	4.4	4.5	4.6	4° livello
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	5.6	5° livello



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA												
elementi	asse ciclo-pedonale	marciapiedi	barchiglia	strada	corona di rotazione	isola rotatoria	corona di rotazione	strada	barchiglia	marciapiedi	asse ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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 regolazione della priorità e moderazione della velocità veicolare	
	tangenza all'abitato	
</		

ULTERIORI VALUTAZIONI		
criticità	presenze boschive lungo i margini	
	presenza di sentieri di interesse naturalistico	
	compensazione dell'erosione delle presenze boschive	linee-guida di intervento
	preservazione e valorizzazione del contesto e delle presenze	

STIME ECONOMICHE		
importo dei lavori	€	650.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	385.000,00
importo a finanziamento	€	1.035.000,00

01 - CORGENO

05-c Riquilibrare di via Lombardia (SP 18) tra le intersezioni con via Valeria e via Ronchi

ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	300	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE					
L3	---	---	---	---	---

LEGENDA		
1.1	-	1° livello
1.2	-	2° livello
1.3	-	3° livello
1.4	-	4° livello
1.5	-	5° livello
1.6	-	6° livello

STATO di FATTO

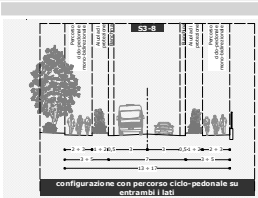


STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

S3-8	
valori minimi	13,0
valori massimi	17,0



configurazione con percorso ciclo-pedonale su entrambi i lati

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	asse ciclo-pedonale	marciapiedi	barriera	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barriera	marciapiedi	asse ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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 regolazione della priorità e moderazione della velocità veicolare		
	tangenza all'abitato		

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

01 - CORGENO

05-d

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

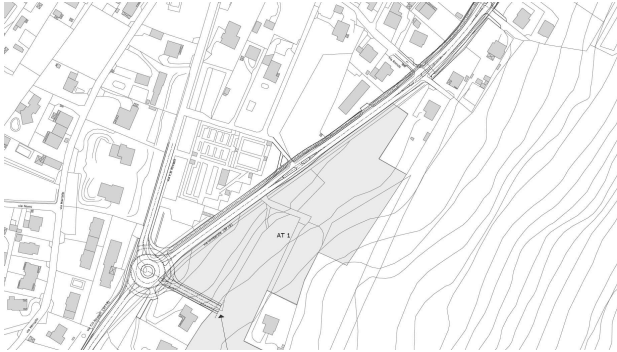
ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	200	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE					
L3	---	---	---	---	---
LEGENDA					
1,5	0,5	1°	livello		
1,5	0,5	2°	livello		
1,5	0,5	3°	livello		
1,5	0,5	4°	livello		
1,5	0,5	5°	livello		
1,5	0,5	6°	livello		

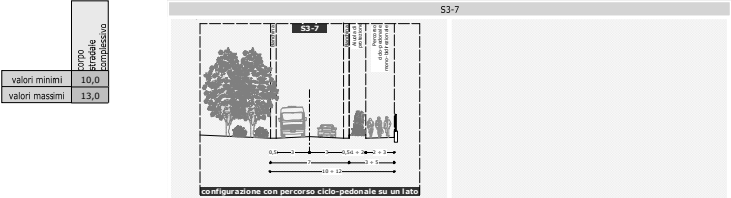
STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	asse ciclo-pedonale	marciapiedi	barchiglia	strada	corona di rotazione	isola barchiglia	corona di rotazione	strada	barchiglia	marciapiedi	asse ciclo-pedonale	totali
elementi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

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-a

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

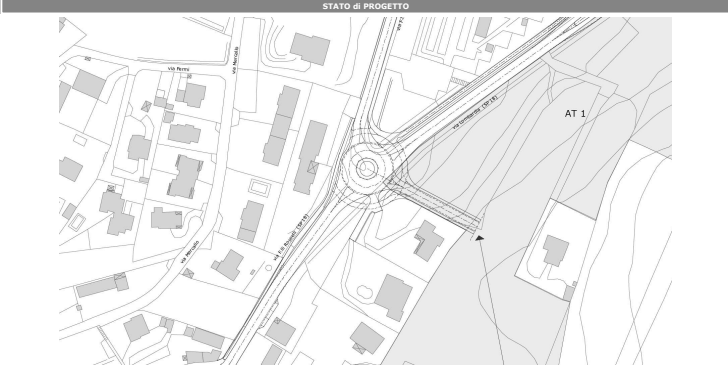
ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	---	4.150	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE					
L5	L3	L5	L3	---	---
LEGENDA					
1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1° livello
1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	2° livello
1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	3° livello
1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	4° livello
1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	5° livello
1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	6° livello



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE	
---	---
valori minimi	---
valori massimi	---

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA												
elementi	asse pedonale	marciapiedi	barchina	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barchina	marciapiedi	asse pedonale	totali
valori minimi	2,5	-	0,5	-	9	12	9	-	0,5	-	2,5	36,0
valori massimi	3	-	1	-	9	12	9	-	1	-	3	38,0



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

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

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 (ml)	50		---	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
L7 - 7°	livello

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

[illegible]

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

[illegible]

ULTERIORI VALUTAZIONI

[illegible]

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

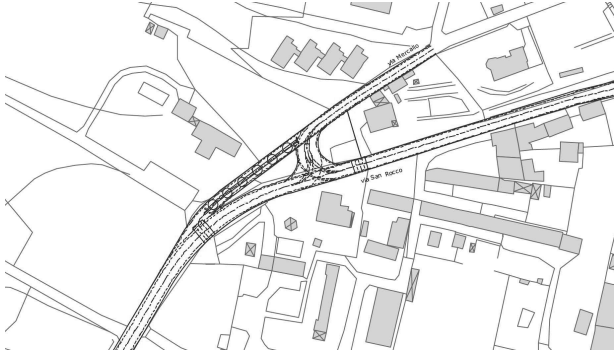
ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	---	950	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE						LEGENDA
L6	L5	L5	---	---	---	
1	2	3	4	5	6	1° livello
2	3	4	5	6	7	2° livello
3	4	5	6	7	8	3° livello
4	5	6	7	8	9	4° livello
5	6	7	8	9	10	5° livello
6	7	8	9	10	11	6° livello

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

valori minimi	0,0
valori massimi	0,0

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	base pedonale	marciapiedi	barchiera	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barchiera	marciapiedi	base pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	inadeguatezza della conformazione intersezione assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	adeguamento della conformazione intersezione 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

09-a

Riqualificazione di via S Rocco tra le intersezioni con via Mercallo e con via Milano (SS 629)

linear (ml)	350
----------------	-----

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

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

An aerial photograph of a suburban area. A road runs diagonally from the top left towards the bottom center. To the right of the road, there is a dense cluster of houses and buildings. To the left of the road, there is a large, dark, wooded area. The image is oriented horizontally on the page.

	corpo frangibile completo
valori minimi	5,5
valori massimi	11,0

configurazione base

SS-1 - SS-4

configurazione con percorso ciclo-pedonale su un lato

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

[illegible][illegible]

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 allontanamento del traffico interferente	linee-guida di intervento
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare	

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 allontanamento del traffico interferente	linee-guida di intervento
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare	

[illegible][illegible]

importo dei lavori	€	175.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	100.000,00
importo a finanziamento	€	275.000,00

importo dei lavori	€	175.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	100.000,00
importo a finanziamento	€	275.000,00

01 - CORGENO

09-b

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

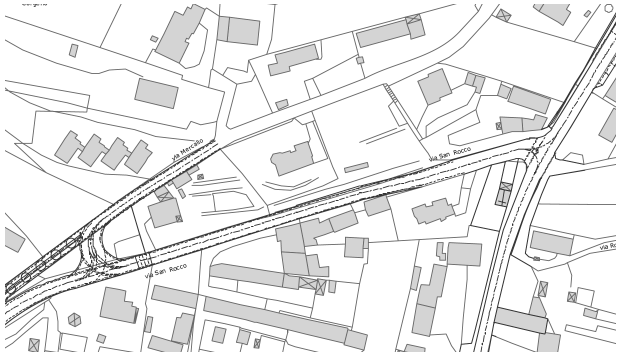
ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	200	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE						LEGENDA
LS	---	---	---	---	---	
1.1	---	---	---	---	---	1.1 - 1° livello
1.2	---	---	---	---	---	1.2 - 2° livello
1.3	---	---	---	---	---	1.3 - 3° livello
1.4	---	---	---	---	---	1.4 - 4° livello
1.5	---	---	---	---	---	1.5 - 5° livello
1.6	---	---	---	---	---	1.6 - 6° livello

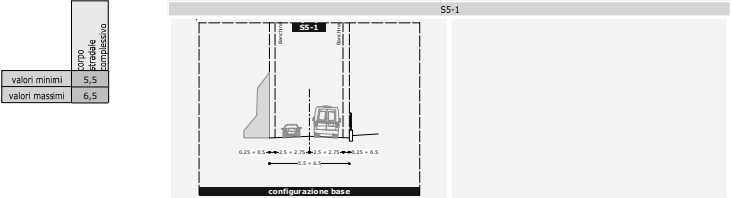
STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



configurazione base

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

SS-1

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA											
elementi	base pista pedonale	marciapiedi	barchiglia	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barchiglia	marciapiedi	base pista pedonale
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE		linee-guida di intervento
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 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		linee-guida di intervento
criticità	presenza di edificio religioso	
	preservazione e valorizzazione del contesto e delle presenze	

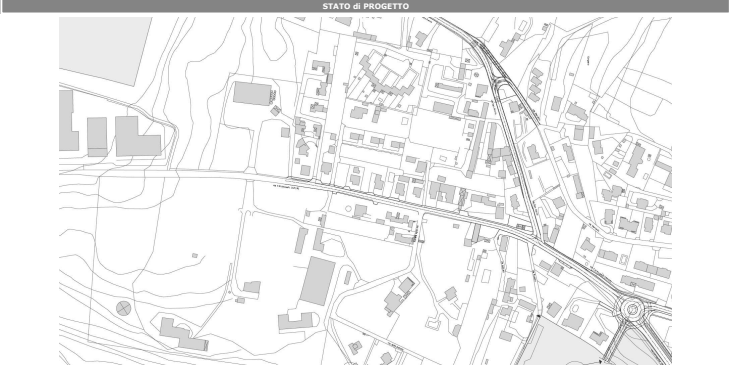
STIME ECONOMICHE		
importo dei lavori	€	120.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	60.000,00
importo a finanziamento	€	180.000,00

01 - CORGENO

10

Riquilificazione di via Rosselli (SP 18) tra l'intersezione con via Lombardia e la ZP

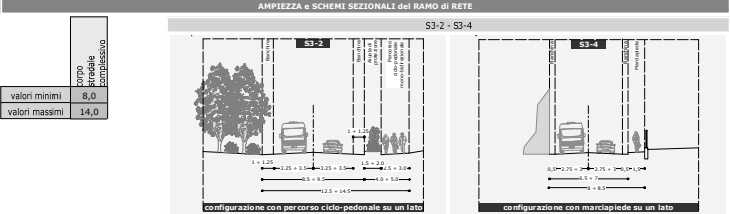
ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	400	---	planare (mq)



LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE					
L3	---	---	---	---	---

LEGENDA

L3	= 1° livello
L2	= 2° livello
L1	= 3° livello
L0	= 4° livello
L-1	= 5° livello
L-2	= 6° livello
L-3	= 7° livello
L-4	= 8° livello
L-5	= 9° livello
L-6	= 10° livello



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA												
elementi	base P.O.U. pedonale	marciapiedi	barchiera	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barchiera	marciapiedi	base P.O.U. pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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

ULTERIORI VALUTAZIONI	
criticità	---
linee-guida di intervento	---

STIME ECONOMICHE		
importo dei lavori	€	363.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	177.000,00
importo a finanziamento	€	540.000,00

01 - CORGENO

11

Riqualificazione dell'intersezione San Rocco nord / San Rocco sud

ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	---	2.600	planare (mq)



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	L3	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	
valori minimi	---
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA												
	asse pedonale	marciapiedi	barchiera	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barchiera	marciapiedi	asse pedonale	totali
elementi	x	-	x	-	x	x	x	-	-	-	-	
valori minimi	3	-	1	-	8	30	8	-	-	-	-	50,0
valori massimi	3	-	1	-	8	30	8	-	-	-	-	50,0

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE	
criticità	eccessiva prossimità delle intersezioni
	condizioni di saturazione allo stato di fatto occasionalmente ricorrenti
	probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale espansione dell'adiacente insediamento produttivo
riqualificazione delle intersezioni	

ULTERIORI VALUTAZIONI	
criticità	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare
	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
	presenze boschive lungo i margini
Introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare	
Introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
compensazione dell'erosione delle presenze boschive	

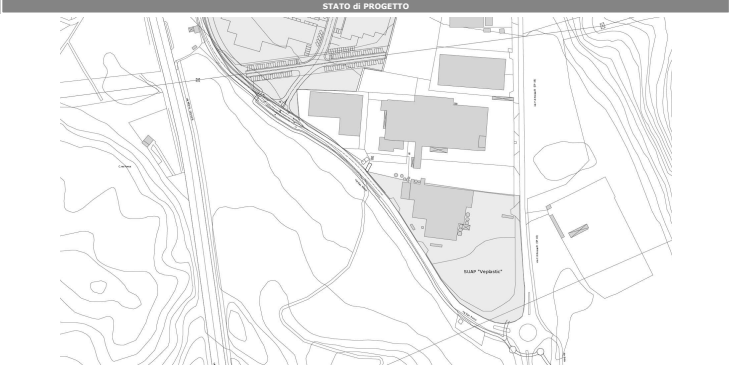
STIME ECONOMICHE		
importo dei lavori	€	427.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	233.000,00
importo a finanziamento	€	660.000,00

01 - CORGENO

15

Riqualificazione di via San Rocco in corrispondenza della ZP

ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	750	---	planare (mq)

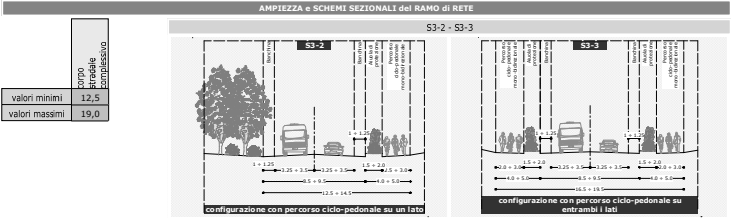


configurazione degli spazi di stationamento e manovra e delle previsioni edificatorie riportate a titolo indicativo

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE									
L3	---	---	---	---	---	---	---	---	---

LEGENDA

L3	= 1° livello
L2	= 2° livello
L1	= 3° livello
L0	= 4° livello
L-1	= 5° livello
L-2	= 6° livello
L-3	= 7° livello



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA												
elementi	base ciclo-pedonale	marciapiedi	barchiera	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barchiera	marciapiedi	base ciclo-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE	
criticità	condizioni di saturazione allo stato di fatto occasionalmente ricorrenti
	probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale espansione dell'edificante insediamento produttivo
	assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale
	introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale
linee-guida di intervento	

ULTERIORI VALUTAZIONI	
criticità	inadeguatezza sezione
	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
	presenze boschive lungo i margini
	adeguamento sezione
introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
compensazione dell'erosione delle presenze boschive	
linee-guida di intervento	

STIME ECONOMICHE		
importo dei lavori	€	500.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	303.000,00
importo a finanziamento	€	803.000,00

SCHEDA
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	Riqualificazione di via Cuirone tra piazza San Martino e la fine dell'abitato
22	Riqualificazione di via Volta
23	Riqualificazione di via Vergiate
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	Riqualificazione di via Stazione (SP 44) tra l'intersezione con via della Croce e la fine dell'abitato
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

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 L7 = 7° livello

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



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

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	campo valore complessivo
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	assenza di sistemi integrati di regolazione della priorità e moderazione della velocità veicolare assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	Introduzione di sistemi integrati di regolazione 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 (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 L7 = 7° livello

AMPIEZZA E SCHEMI SEZIONALI del RAMO DI RETE

SS-1

configurazione base

SS-2

configurazione con marciapiede su un lato

	corpo stradale
valori minimi	5,5
valori massimi	8,0

[illegible]

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE		
criticità	...	
	...	
		linea-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 presenza di nucleo di antica formazione con edifici religiosi e storici	
	Introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare Introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti preservazione e valorizzazione del contesto e delle presenze	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE		
importo dei lavori	€	80.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	40.000,00
importo a finanziamento	€	120.000,00

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE					
L4	L4	L5	---	---	LEGENDA L1 = 1° livello L2 = 2° livello L3 = 3° livello L4 = 4° livello L5 = 5° livello L6 = 6° livello

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

carpo		media standard deviazione
valori minimi	valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	pista ridondante	mancipati	banchina	strada	crona di rotazione	solo centrale	crona di rotazione	strada	banchina	mancipati	pista ridondante	totali
elementi	-	-	-	-	6	6	6	-	-	1,5	-	21,0
valori minimi	1,5	-	-	-	6	6	6	-	-	1,5	-	21,0
valori massimi	1,5	-	-	-	6	6	6	-	-	1,5	-	21,0

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

[illegible]

ULTERIORI VALUTAZIONI

[illegible]

STIME ECONOMICHE

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

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 L7 = 7° livello

An aerial photograph of a suburban neighborhood. The image shows a mix of residential and commercial buildings, parking lots, and green spaces. A large, bright white rectangular area, likely a sports field or a large parking lot, is prominent in the lower-left quadrant. To its right, there are several large, dark rectangular areas that appear to be parking lots or industrial sites. The surrounding area is filled with smaller buildings, trees, and roads, creating a complex pattern of land use. The overall tone is grayscale, emphasizing the textures and shapes of the landscape.

	carpo P marciapiede completo
valori minimi	6,5
valori massimi	6,5

[illegible]

criticità	...	
		linee-guida di intervento

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

importo dei lavori	€	300.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	180.000,00
importo a finanziamento	€	480.000,00

02 - Cimbrotto

22

Riqualificazione di via Volta

ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	225	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE						LEGENDA
LS	---	---	---	---	---	
1	2	3	4	5	6	
7	8	9	10	11	12	
13	14	15	16	17	18	
19	20	21	22	23	24	

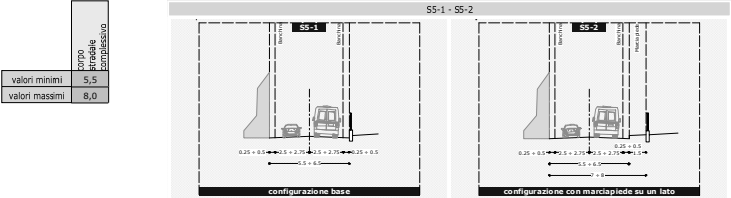
STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	base pedonale	marciapiedi	barchiera	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barchiera	marciapiedi	base pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	150.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	70.000,00
importo a finanziamento	€	220.000,00

02 - CIMBRO

Riqualificazione di via Vergiate

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

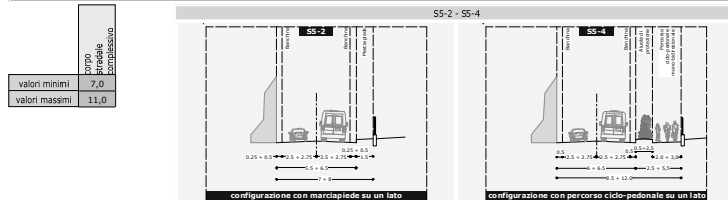
STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

[illegible]

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

[illegible]**STIME ECONOMICHE**

importo dei lavori	€	425.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	225.000,00
importo a finanziamento	€	650.000,00

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

[illegible][illegible]

The diagram consists of a large central rectangle divided into a grid of 10 rows and 10 columns. The top-left cell of this grid is shaded dark gray and contains the word "criticità". The bottom-right cell of the grid is also shaded dark gray and contains the text "linee-guida di intervento". The remaining 81 cells in the grid are white.

[illegible]

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

02 - Cimbri

25

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	360	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE					
LS	---	---	---	---	---
LEGENDA					
1.1	---	---	---	---	1° livello
1.2	---	---	---	---	2° livello
1.3	---	---	---	---	3° livello
1.4	---	---	---	---	4° livello
1.5	---	---	---	---	5° livello
1.6	---	---	---	---	6° livello
1.7	---	---	---	---	7° livello
1.8	---	---	---	---	8° livello
1.9	---	---	---	---	9° livello
2.0	---	---	---	---	10° livello

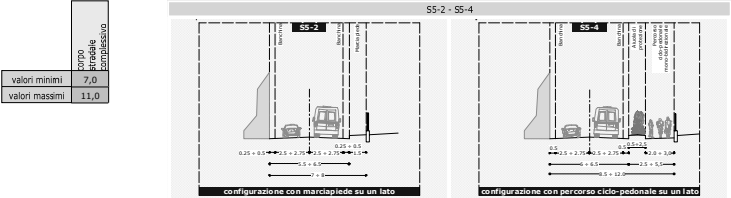
STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	base pedonale	marciapiedi	barchiera	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barchiera	marciapiedi	base pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	

		linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	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

02 - Cimbrot

26

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	---	600	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE					
L5	L5	L5	L5	---	---

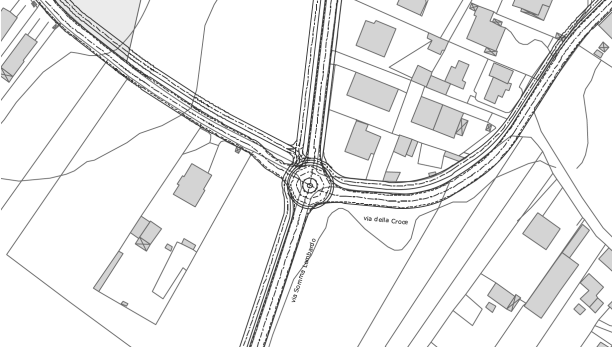
LEGENDA

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

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



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

CIMBRO

Riqualficazione di via Stazione (SP 44) tra piazza San Martino e l'intersezione con via della Croce

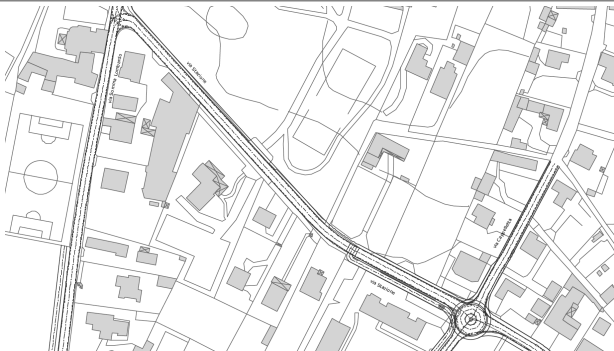
lineare (m)	230		---	planare (mq)
----------------	-----	--	-----	-----------------

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

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

[illegible]

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

[illegible]

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

ULTERIORI VALUTAZIONI

	carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
criticità		
	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

02 - Cimbrotto

28 Riqualificazione dell'intersezione Cappelletta / Stazione est (SP 44) / Croce / Stazione ovest (SP 44)

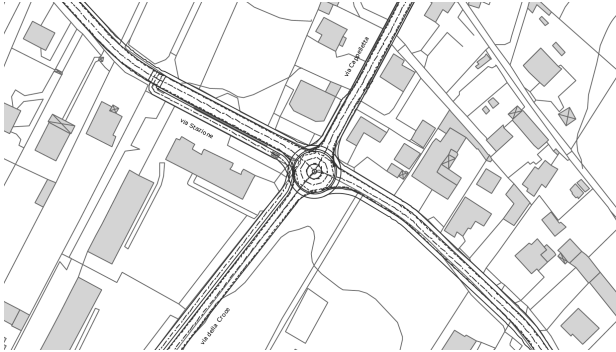
ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	---	1.150	planare (mq)

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



STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

valori minimi	valori massimi	coppia strada complessiva	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	base pedonale	marciapiedi	barriera	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barriera	marciapiedi	base pedonale	totali
valori minimi	-	2	0,5	-	6	6	6	-	0,5	2	-	23,0
valori massimi	-	2	0,5	-	6	6	6	-	0,5	2	-	23,0

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
	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

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

[illegible][illegible][illegible][illegible]12

30

Riqualificazione di via Stazione (SP 44) tra l'intersezione con via della Croce e la fine dell'abitato

ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	470	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE					
L4	---	---	---	---	---

LEGENDA

1,5	1° livello
2,5	2° livello
3,5	3° livello
4,5	4° livello
5,5	5° livello
6,5	6° livello
7,5	7° livello
8,5	8° livello
9,5	9° livello
10,5	10° livello
11,5	11° livello

STATO di FATTO

STATO di PROGETTO

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

02 - CIMBRO

31

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	---	700	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE					
L5	L5	L5	L5	---	---

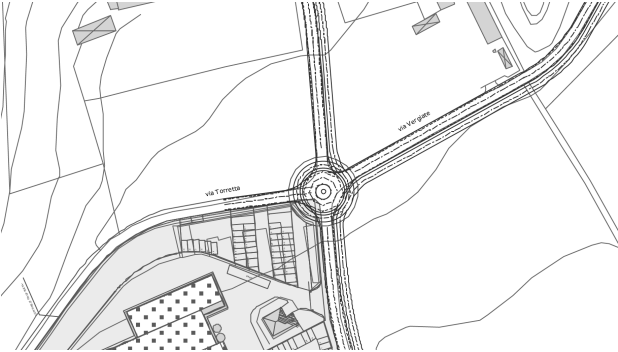
LEGENDA

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

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



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

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE	

valori minimi	valori massimi	gruppo stradale complessivo
---------------	----------------	-----------------------------

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	asse auto-pedonale	marciapiedi	barchiera	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barchiera	marciapiedi	asse auto-pedonale	totali
elementi	x	-	x	-	x	x	x	-	x	-	x	
valori minimi	3	-	1	-	6,5	7	6,5	-	1	-	3	28,0
valori massimi	3	-	1	-	6,5	7	6,5	-	1	-	3	28,0

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

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 L7 = 7° livello

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI DEL RAMO DI RETE

	corpo bordo servizi
valori minimi	5,5
valori massimi	11,0

SS-1

0,25 + 2,25 + 0,25 + 2,75 + 2,0 = 9,5

configurazione base

SS-1 - SS-4

0,5 + 2,5 + 2,5 + 2,5 + 2,0 = 12,0

configurazione con percorso ciclo-pedonale su un lato

[illegible][illegible][illegible]

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

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

This architectural site plan illustrates a proposed circular road intersection. The central feature is a roundabout with multiple lanes, shown with double and dashed lines. The road approaches from the top and bottom, and exits to the left and right. The surrounding area includes various buildings, some with gabled roofs, and terrain contours indicated by wavy lines. The plan is labeled 'STATO DI PROGETTO' at the top.

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

valori minimi
valori massimi

corrente massima complessiva

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

ULTERIORI VALUTAZIONI		
criticità	probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale espansione dell'adiacente insediamento produttivo	
	inadeguatezza della conformazione intersettivo	
		adeguamento della conformazione intersettivo
		Esce- -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

02 - CIMBRO

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

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

ULTERIORI VALUTAZIONI

STIME ECONOMICHE

SCHEDE
PROGETTUALI
SOMMARIO

AMBITI TERRITORIALI	
nr	Interventi
03 - CAPOLUOGO	
35	Riqualificazione dell'intersezione Corgeno nord / Campirolò est / Corgeno sud / Campirolò ovest
36	Riqualificazione dell'intersezione Corgeno nord / Cusciano / Corgeno sud / Corgeno ovest
37	Riqualificazione dell'intersezione Corgeno nord / Piave / Corgeno sud / Ghez
38	Riqualificazione di via per Corgeno (SP 18) tra le intersezioni con via Piave e via Locatelli
39-a	Riqualificazione di via Piave tra le intersezioni con via Corgeno e via Minzoni
39-b	Riqualificazione dell'intersezione Minzoni nord / Piave est / Minzoni sud / Piave ovest
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 Vivaldi
44-b	Riqualificazione di via Di Vittorio tra via Vivaldi 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-a	Formazione di nuova strada di accesso al <i>PLP Vergiate Est</i> (1° tratto - da via Di Vittorio a via delle Ginestre)
51	Riqualificazione di via Sempione (SS 33) tra le intersezioni con via Milano (SS 629) e via per Corgeno (SP 18)

52	Riqualificazione dell'intersezione Sempione (SS 33) ovest / Corgeno (SP 18) / Sempione (SS 33) sud-est
53	Riqualificazione di via Sempione (SS 33) tra le intersezioni con via per Corgeno (SP 18) e con via Dante e via Treves
54	Riqualificazione di via Sempione (SS 33) tra le intersezioni con via Dante e via Treves e con la nuova strada di arroccamento
55	Formazione di nuova strada di arroccamento a via Sempione (SS 33)
56	Formazione dell'intersezione Sempione nord (SS 33) / accesso a ZA / Sempione sud (SS 33) / nuova strada di arroccamento
57	Riqualificazione di via Sempione (SS 33) tra le intersezioni con la nuova strada di arroccamento e con via Cascina Nuova (SP 47)



AMBITO TERRITORIALE

03 - CAPOLUOGO

SINTESI degli INTERVENTI

03 - CAPOLUOGO

35

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

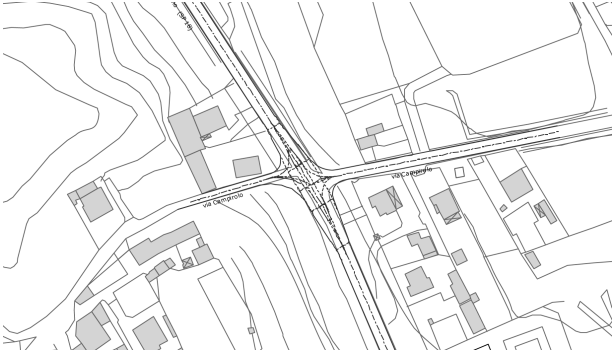
ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	---	900	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE					
L4	L6	L4	L6	---	---
LEGENDA					
1.1	1	1°	livello		
1.2	2	2°	livello		
1.3	3	3°	livello		
1.4	4	4°	livello		
1.5	5	5°	livello		
1.6	6	6°	livello		

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



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 Riquilificazione 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



STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

The diagram illustrates the relationship between a table and a query. On the left, a table with two columns, 'valori minimi' and 'valori massimi', is shown. An arrow points from this table to a query labeled 'query'. Another arrow points from the 'query' to a table on the right with three columns: 'corpo', 'nodi', and 'prezzo'.

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

[illegible]

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	svolgimento di funzioni di collegamento tra SS3 - SP 17 ed insediamenti a nord del Lago di Comabbio in ambito urbano		
	accoglimento di quote di traffico interferente		
	assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale		
	assenza di sistemi integrati di regolamentazione della priorità e moderazione della velocità veicolare		
	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti		
		disincentivazione delle funzioni di collegamento allontanamento del traffico interferente	
		Introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	linee-guida di intervento
		Introduzione di sistemi integrati di regolamentazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare	
		Introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	

ULTERIORI VALUTAZIONI

[illegible]

STIME ECONOMICHE

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

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					
1.1	1° livello	1.2	2° livello	1.3	3° livello
1.4	4° livello	1.5	5° livello	1.6	6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

valori minimi

valori massimi

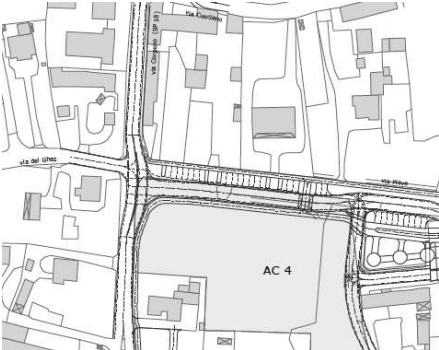
0,0

0,0

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	asse auto-pedonale	marciapiedi	barchiglia	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barchiglia	marciapiedi	asse auto-pedonale	totali
elementi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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

accoglimento di quote di traffico interferente

assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale

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 delle funzioni di collegamento

allontanamento del traffico interferente

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

introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

carenza di spazi di stationamento veicolare

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

formazione di spazi di stationamento 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 stationamento e manovra riportata a titolo indicativo

3

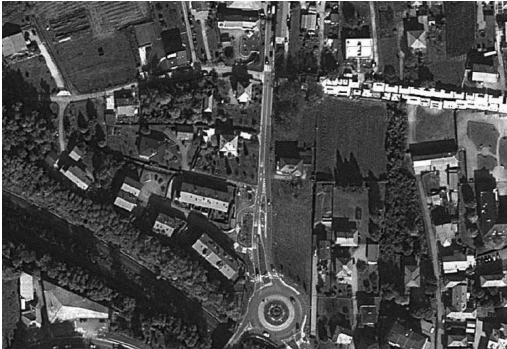
03 - CAPOLUOGO

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

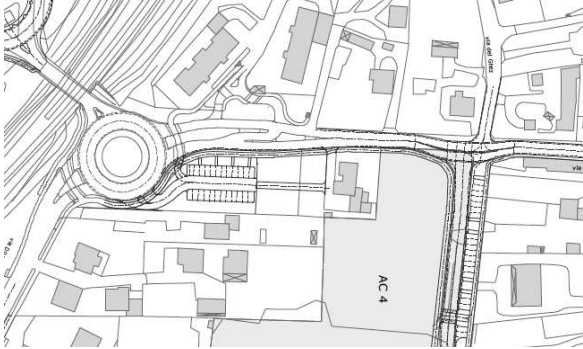
ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	120	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE						LEGENDA
L4	---	---	---	---	---	
1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1° livello
2.1	2.2	2.3	2.4	2.5	2.6	2° livello
3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3° livello
4.1	4.2	4.3	4.4	4.5	4.6	4° livello
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	5.6	5° livello

STATO di FATTO

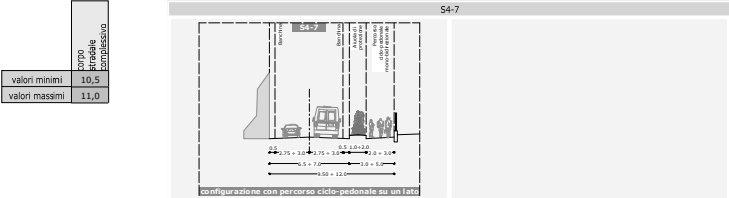


STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stationamento e manovra riportata a titolo indicativo

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	base pav. pedonale	marciapiedi	barchiglia	strada	corona di rotazione	isola barchiglia	corona di rotazione	strada	barchiglia	marciapiedi	base pav. pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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	
	assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	
	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 delle funzioni di collegamento	
	allontanamento del traffico interferente	
	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	linee-guida di intervento
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	carenza 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	
	formazione di spazi di stationamento veicolare	

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

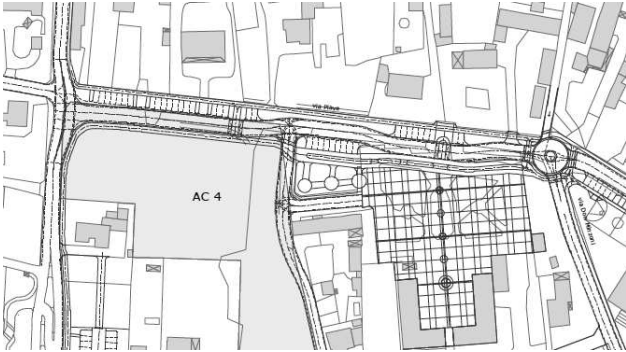
ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	200	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE						LEGENDA
L5	---	---	---	---	---	
1.1	---	---	---	---	---	1.1 1° livello
1.2	---	---	---	---	---	1.2 2° livello
1.3	---	---	---	---	---	1.3 3° livello
1.4	---	---	---	---	---	1.4 4° livello
1.5	---	---	---	---	---	1.5 5° livello
1.6	---	---	---	---	---	1.6 6° livello

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stationamento e manovra riportata a titolo indicativo

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

conformazione complessiva	
valori minimi	17,5
valori massimi	17,5

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	asse pedonale	marciapiedi	barchiglia	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barchiglia	marciapiedi	asse pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	assenza di sistemi integrati di regolazione della priorità e moderazione della velocità veicolare carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti presenza di mercato settimanale	introduzione di sistemi integrati di regolazione 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 stationamento 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

lineare (ml)	---		550	planare (mg)
-----------------	-----	--	-----	-----------------

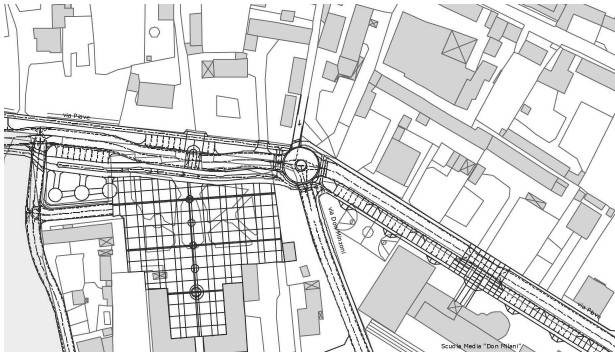
L6	L5	L5	L5	---	---
----	----	----	----	-----	-----

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

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	colonne	righe
valori minimi		
valori massimi		

	colonne	...	...	...
...	...	...	...	...
...	...	...	...	...
...	...	...	...	...

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	asta c/cr-pedonale	marciapiedi	bianchina	brada	corona di rotazione	asta sottopile	corona di rotazione	brada	bianchina	marciapiedi	asta c/cr-pedonale	totali
elementi	2	-	1	-	6	4	6	-	1	-	2	22,0
valori minimi	2	-	1	-	6	4	6	-	1	-	2	22,0

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

ULTERIORI VALUTAZIONI

[illegible]

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						LEGENDA
L5	---	---	---	---	---	
13	---	---	---	---	---	
12	---	---	---	---	---	
11	---	---	---	---	---	
10	---	---	---	---	---	
9	---	---	---	---	---	1° livello
8	---	---	---	---	---	2° livello
7	---	---	---	---	---	3° livello
6	---	---	---	---	---	4° livello
5	---	---	---	---	---	5° livello
4	---	---	---	---	---	6° livello
3	---	---	---	---	---	7° livello
2	---	---	---	---	---	8° livello
1	---	---	---	---	---	9° livello



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE	
conformazione complessa	
valori minimi	14,5
valori massimi	14,5

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA												
elementi	asse auto-pedonale	marciapiedi	barchiglia	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barchiglia	marciapiedi	asse auto-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE	
criticità	---

ULTERIORI VALUTAZIONI	
criticità	assenza di sistemi integrati di regolazione della priorità e moderazione della velocità veicolare carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti presenza di mercato settimanale
	Introduzione di sistemi integrati di regolazione 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 stationamento veicolare

configurazione degli spazi di stationamento e manovra riportata a titolo indicativo

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

03 - CAPOLUOGO

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

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

LEVELS / NIVELES DEL RANCO CERRADO BRINTE						LEGENDA	
L6	L5	L5	L6	---	---	L1 = 1° livello	
						L2 = 2° livello	
						L3 = 3° livello	
						L4 = 4° livello	
						L5 = 5° livello	
						L6 = 6° livello	

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

		corpo freddo permanente
valori minimi		0,0
valori massimi		0,0

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

[illegible]

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

[illegible]

ULTERIORI VALUTAZIONI

[illegible]

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-a Riqualficazione di via Cavallotti tra piazza Beia e l'intersezione con via Cusciano

ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	120	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE					
L5	---	---	---	---	---
LEGENDA					
1,5	---	---	---	---	1° livello
2,5	---	---	---	---	2° livello
3,5	---	---	---	---	3° livello
4,5	---	---	---	---	4° livello
5,5	---	---	---	---	5° livello

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stationamento e manovra riportata a titolo indicativo

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	base piao-pedonale	marciapiedi	barchiglia	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barchiglia	marciapiedi	base piao-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	carenze di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	incremento di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	incremento di spazi di stationamento veicolare	

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	276.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	156.000,00
importo a finanziamento	€	432.000,00

03 - CAPOLUOGO

41-b Riqualificazione dell'intersezione Cavallotti nord / Manzoni / Cavallotti sud / Cusciano

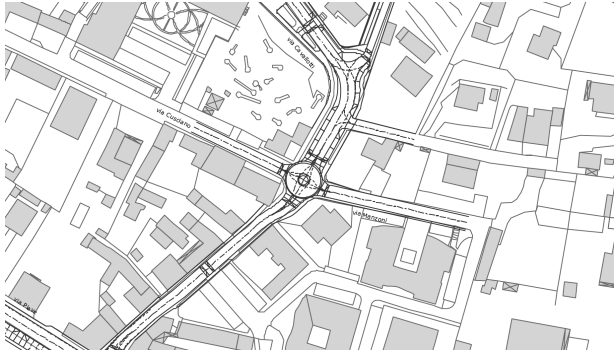
ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	---	550	planare (mq)

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



STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stationamento e manovra riportata a titolo indicativo

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

valori minimi	valori massimi	zona privata complessiva	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	asse pedonale	marciapiedi	barchiera	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barchiera	marciapiedi	asse pedonale	totali
valori minimi	-	1,5	-	-	6	4	6	-	-	1,5	-	19,0
valori massimi	-	1,5	-	-	6	4	6	-	-	1,5	-	19,0

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

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

41-c Riquilificazione 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

03 - CAPOLUOGO

42

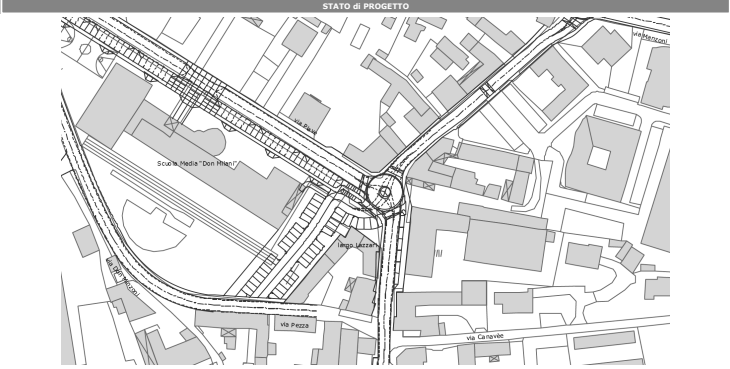
Riqualificazione dell'intersezione Cavallotti nord / Cavallotti sud / Piave

ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	---	950	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE					
L5	L5	L5	L5	---	---

LEGENDA

1	1° livello
2	2° livello
3	3° livello
4	4° livello
5	5° livello
6	6° livello



configurazione degli spazi di stationamento e manovra riportata a titolo indicativo

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

valori minimi

valori massimi

zona
strada
complessiva

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	base pedonale	marciapiedi	barchina	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barchina	marciapiedi	base pedonale	totali
valori minimi	-	1,5	-	-	6	4	6	-	-	1,5	-	19,0
valori massimi	-	1,5	-	-	6	4	6	-	-	1,5	-	19,0

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	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 stationamento 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

Riqualificazione di via Locatelli

43

planare
(mq)

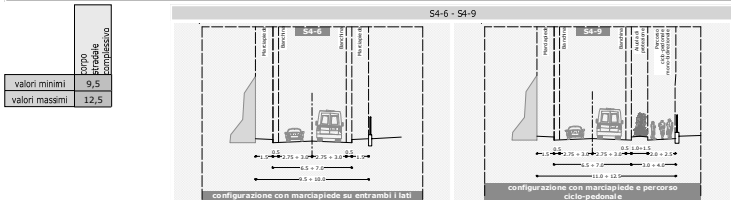
linear (ml)	300
----------------	-----



LEGENDA

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

S4-6 - S4-9

[illegible]

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

[illegible]

importo dei lavori	€	222.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	125.000,00
importo a finanziamento	€	347.000,00

44-b

Riqualficazione di via Di Vittorio tra via Vivaldi e l'intersezione con via Gramsci e via Uguaglianza

linear
(m)L4

LEGENDA

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

STATO di FATTO

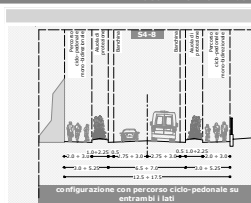


STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	17,5
valori massimi	17,5



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

[illegible]

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

[illegible]

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

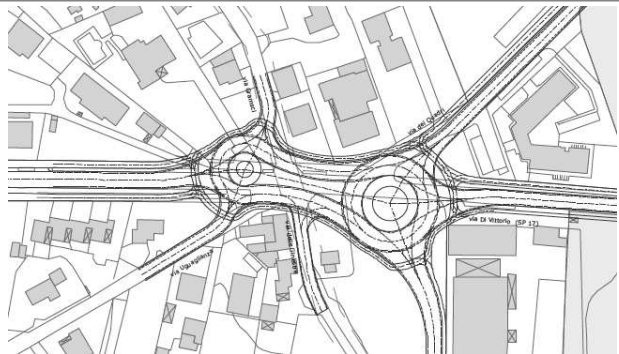
ESTENSIONE dell'INTERVENTO				
lineare (ml)	---		3.900	planare (mq)

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 L7 = 7° livello

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



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

	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	barchella	arcsa	corona di tutazione	pista sottorale	corona di tutazione	arcsa	barchella	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	
elementi	2	-	x	-	x	24	x	-	x	-	2	
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

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

	probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale realizzazione dell'adiacente insediamento terziario polifunzionale essenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
criticità		
	riquadratura delle intersezioni 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

[illegible]

STIME ECONOMICHE

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

POLUOGO

Riqualificazione di via dei Quadri per formazione accesso al nuovo Centro Sportivo

lineare (ml)	200		---	planare (mg)
-----------------	-----	--	-----	-----------------

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

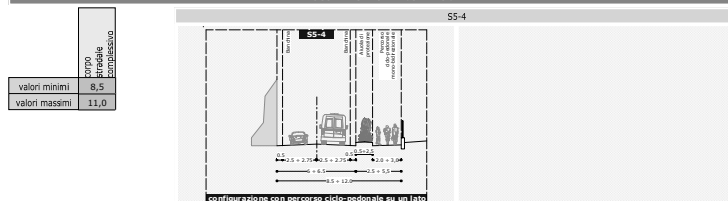
STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

[illegible]

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	Incompletezza di viabilità di accesso e distribuzione ad insediamenti di piano probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale realizzazione dell'adiacente insediamento terziario polifunzionale assenza di sistemi integrati di regimizzazione della priorità e moderazione della velocità veicolare assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	completamento di viabilità di accesso e distribuzione afferente ad insediamenti di piano introduzione di sistemi integrati di regimizzazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti formazione di spazi di stationamento veicolare	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	200.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	125.000,00
importo a finanziamento	€	325.000,00

03 - CAPOLUOGO

47-a Riqualificazione di via Di Vittorio (SP 17) tra l'intersezione con via Gramsci e via Uguaglianza e la fine dell'abitato

ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	500	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE						LEGENDA
L4	---	---	---	---	---	
1	2	3	4	5	6	1° livello
7	8	9	10	11	12	2° livello
13	14	15	16	17	18	3° livello
19	20	21	22	23	24	4° livello
25	26	27	28	29	30	5° livello

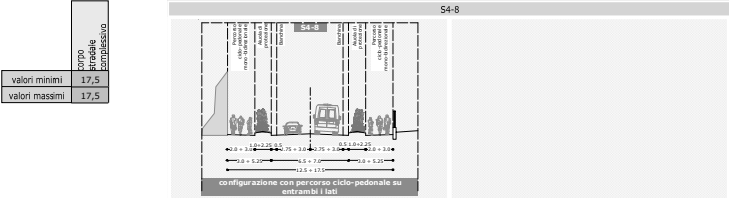
STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	base piao-pedonale	marciapiedi	barchiera	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barchiera	marciapiedi	base piao-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	540.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	310.000,00
importo a finanziamento	€	850.000,00

03 - CAPOLUOGO

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 (ml)	350	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE						LEGENDA
L4	---	---	---	---	---	
						L1 = 1° livello
						L2 = 2° livello
						L3 = 3° livello
						L4 = 4° livello
						L5 = 5° livello
						L6 = 6° livello

STATO di FATTO

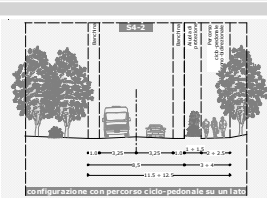


STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	2000 strada complettata
valori minimi	11,5
valori massimi	12,5



configurazione con percorso ciclo-pedonale su un lato

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	asse ciclo-pedonale	marciapiedi	barchiera	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barchiera	marciapiedi	asse ciclo-pedonale	totali
elementi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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

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

49-a	Formazione di nuova strada di accesso al <i>PLP Vergiate Est</i> (1° tratto - da via Di Vittorio a via delle Ginestre)
------	--

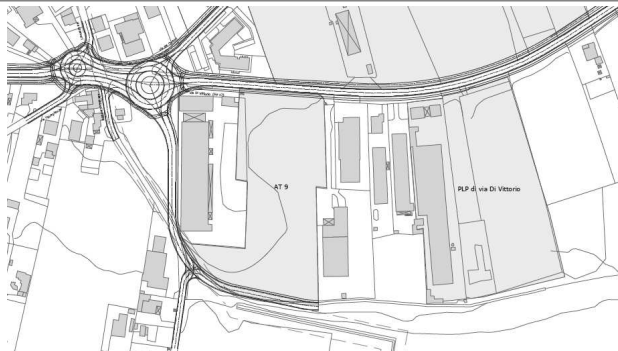
ESTENSIONE dell'INTERVENTO				
lineare (ml)	230		---	planare (ml)

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



STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	carga pericolosa pericoloso
valori minimi	7,0
valori massimi	8,0

Diagrama prezintă dimensiunile minime și maxime pentru un vehicul S5-2 în configurația de marș pe șină. Dimensiunile de marș sunt: 0,25m în fața axei din față, 2,5m între axele și 1,5m după axa din spate. Dimensiunile de marș pentru un vehicul S5-2 sunt: 0,25m în fața axei din față, 2,5m între axele și 1,5m după axa din spate.

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

[illegible]

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

[illegible]

ULTERIORI VALUTAZIONI

[illegible]

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	300.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	150.000,00
importo a finanziamento	€	450.000,00

03 - CAPOLUOGO

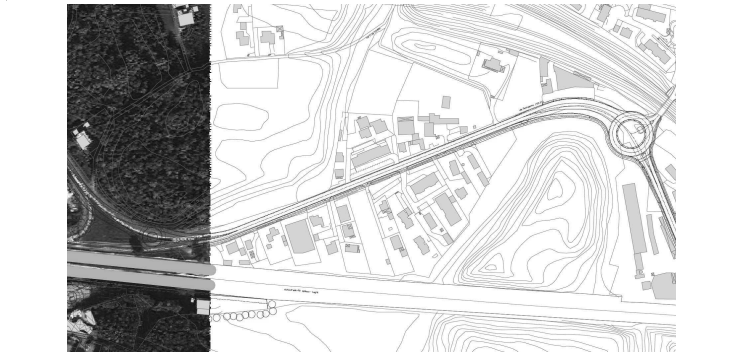
51 Riquilificazione di via Sempione (SS 33) tra le intersezioni con via Milano (SS 629) e via per Corgeno (SP 18)

ESTENSIONE dell'INTERVENTO				
lineare (ml)	400		---	planare (mq)

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

[illegible]

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

[illegible]

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	680.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	400.000,00
importo a finanziamento	€	1.080.000,00

POLUOGO

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

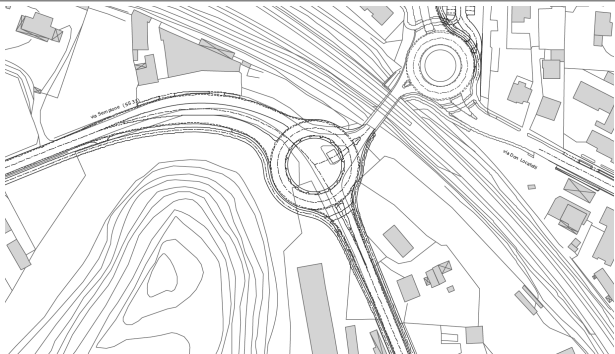
ESTENSIONE dell'INTERVENTO				
lineare (ml)	---		6.500	planare (mq)

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 L7 = 7° livello					

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



in corso di realizzazione

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

[illegible]

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

	condizioni di saturazione allo stato di fatto normalmente ricorrenti	
criticità	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	
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
		linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

[illegible]

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

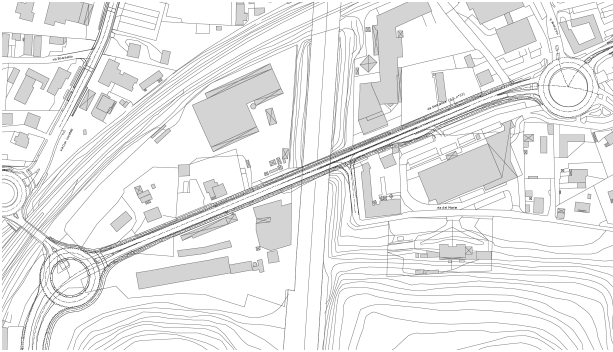
ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	350	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE						LEGENDA
L2	---	---	---	---	---	
L1	---	---	---	---	---	
L0	---	---	---	---	---	
L-1	---	---	---	---	---	
L-2	---	---	---	---	---	
L-3	---	---	---	---	---	1° livello
L-4	---	---	---	---	---	2° livello
L-5	---	---	---	---	---	3° livello
L-6	---	---	---	---	---	4° livello
L-7	---	---	---	---	---	5° livello
L-8	---	---	---	---	---	6° livello

STATO di FATTO

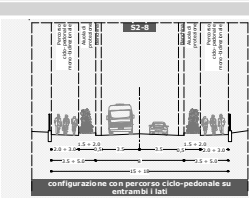


STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

S2-8	
valori minimi	15,0
valori massimi	15,0



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	base piao-pedonale	marciapiedi	barchiera	strada	corona di rotazione	isola rotatoria	corona di rotazione	strada	barchiera	marciapiedi	base piao-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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 Riqualificazione 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					
1,5	1°	livello			
1,2	2°	livello			
0,9	3°	livello			
0,6	4°	livello			
0,3	5°	livello			
0	6°	livello			

STATO di FATTO

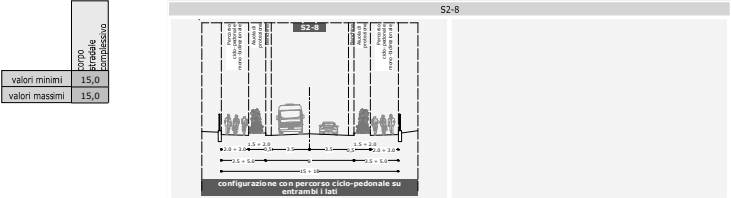


STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stationamento e manovra riportata a titolo indicativo

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	base pav. pedonale	marciapiedi	barchiera	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barchiera	marciapiedi	base pav. pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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

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

55

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 L7 = 7° livello

	valore minimo valore massimo
valori minimi	11,0
valori massimi	11,0

configurazione con percorso ciclo-pedonale su un lato

[illegible][illegible][illegible]

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

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA												
	asta piro-nodale	arcipelici	baricella	prada	zona di passione	asta centrale	zona di passione	prada	baricella	arcipelici	asta piro-nodale	totali
elementi	x	-	x	x	x	x	x	-	x	-	x	
valori minimi	3	-	5	-	9	34	9	-	2	-	2,5	64,5
valori massimi	3	-	5	-	9	34	9	-	2	-	2,5	64,5

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

1

linear (ml)	730		---	planare (mg)
----------------	-----	--	-----	-----------------

L2	***	***	***	***	***
----	-----	-----	-----	-----	-----

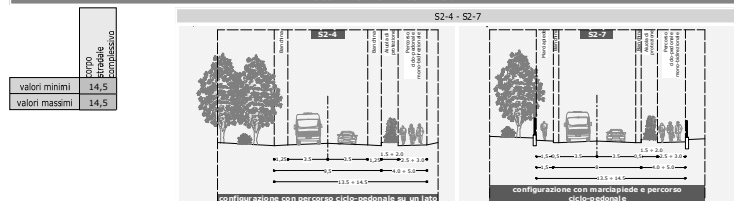
LEGENDA	L1 = 1° livello L2 = 2° livello L3 = 3° livello L4 = 4° livello L5 = 5° livello L6 = 6° livello
---------	--

STATO di FATTO

STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

[illegible]

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	linea-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

DEFINIZIONE PRESSIONE	
presenze boschive lungo i margini	
criticità	
	compensazione dell'erosione delle presenze boschive

STIME ECONOMICHE

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

SCHEDA
PROGETTUALI
SOMMARIO

AMBITI TERRITORIALI	
nr	Interventi
04 - SESONA	
63	Riqualificazione dell'intersezione Treves nord-est / Sassoni / nuova strada / Treves sud-ovest
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
67	Formazione di nuova strada di collegamento tra via 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 Garzonera tra le intersezioni con via Mairate e con la nuova circonvallazione frazionale
70-b	Formazione di nuova circonvallazione frazionale (1 ° tratto parziale - da via Garzonera a via Mairate)



AMBITO TERRITORIALE

04 - SESONA

SINTESI degli INTERVENTI

63

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

linear
(ml)

5

criticriti

impor
impe

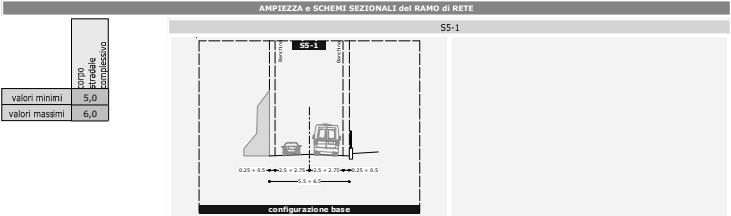
04 - SESONA

64

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						LEGENDA
LS	---	---	---	---	---	
1.1	---	---	---	---	---	
1.2	---	---	---	---	---	
1.3	---	---	---	---	---	
1.4	---	---	---	---	---	
1.5	---	---	---	---	---	
1.6	---	---	---	---	---	



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA											
elementi	base auto-pedonale	marciapiedi	barchiera	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barchiera	marciapiedi	base auto-pedonale
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE		linee-guida di intervento
criticità	svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 18 - SP 17 ed insediamenti delle sponde ovest-ticinesi in ambito urbano, caratterizzato da condizioni di particolare inadeguatezza spaziale e sezione	
	accoglimento di quote di traffico interferente	
	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	disincentivazione delle funzioni di collegamento	
	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		linee-guida di intervento
criticità	presenza di nucleo di antica formazione con edifici religiosi e storici	
	preservazione e valorizzazione del contesto e delle presenze	

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

04 - SESONA

65 Riqualificazione di via Posortì

ESTENSIONE dell'INTERVENTO				
lineare (ml)	300		---	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 L7 = 7° livello

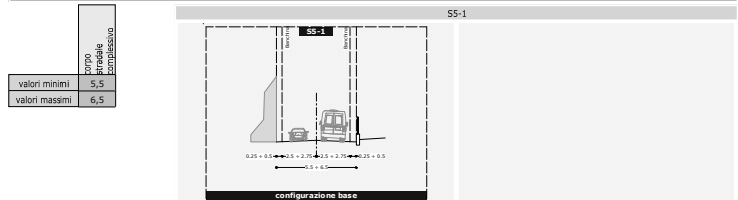
STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

[illegible]

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-tirinese in ambito urbano,	
	caratterizzato da condizioni di particolare inadeguatezza spaziale e sezionale	
	accoglimento di quote di traffico interferente	
	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	disincrinizzazione delle funzioni di collegamento	
	allontanamento del traffico interferente	
	ncentivazione delle relazioni tra via Golasacca e SS 33 in parziale evitamento dell'abitato	linee-guida di intervento
	Introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	Introduzione di ZTL (eventuale)	

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	272.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	163.200,00
importo a finanziamento	€	435.200,00

ESTENSIONE dell'INTERVENTO				
lineare (ml)	190		---	planare (mo)

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

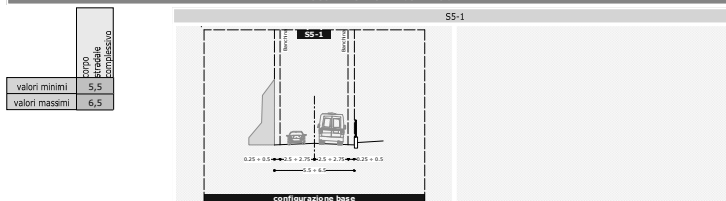
STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

[illegible]

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		
	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	
		disincentivazione delle relazioni tra via Golasca e SS 33 in parziale evitamento dell'abitato	
		introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
		introduzione di ZTL (eventuale)	

ULTERIORI VALUTAZIONI

[illegible]

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	180.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	110.000,00
importo a finanziamento	€	290.000,00

04 - SESONA

67

Formazione di nuova strada di collegamento tra via Valletta e via Treves

ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	60	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE						LEGENDA
L5	---	---	---	---	---	
1,5	1,2	1,1	1,0	0,9	0,8	1° livello
1,4	1,3	1,2	1,1	1,0	0,9	2° livello
1,3	1,2	1,1	1,0	0,9	0,8	3° livello
1,2	1,1	1,0	0,9	0,8	0,7	4° livello
1,1	1,0	0,9	0,8	0,7	0,6	5° livello
1,0	0,9	0,8	0,7	0,6	0,5	6° livello

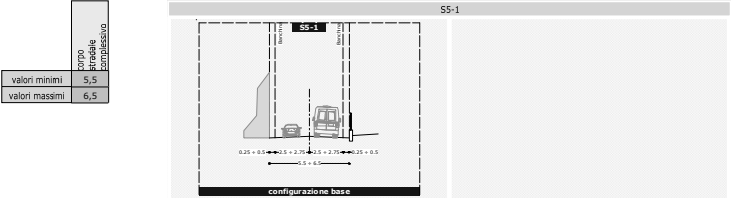
STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	asse auto-pedonale	marciapiedi	barchiera	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barchiera	marciapiedi	asse auto-pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 18 - SP 17 ed insediamenti delle sponde ovest-ticinesi in ambito urbano, caratterizzato da condizioni di particolare inadeguatezza spaziale e sezione	linee-guida di intervento
	accoglimento di quote di traffico interferente	
	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	
	disincentivazione delle funzioni di collegamento	
	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	
	introduzione di ZTL (eventuale)	

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	120.000,00
importo dei fondi a disposizione	€	90.000,00
importo a finanziamento	€	210.000,00

04 - SESONA

68 Riqualficazione di via Mairate tra le intersezioni con via Golasecca e con la nuova circconvallazione frazionale

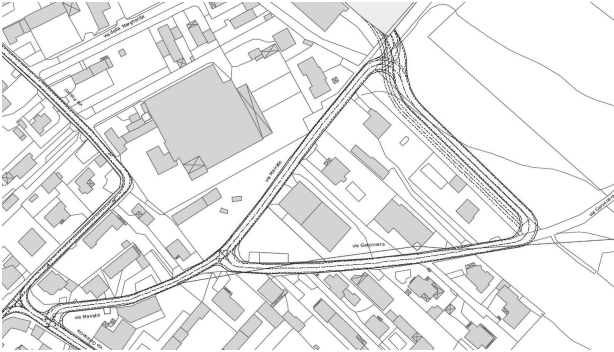
ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	280	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE						LEGENDA
LS	---	---	---	---	---	
1	2	3	4	5	6	1° livello
1	2	3	4	5	6	2° livello
1	2	3	4	5	6	3° livello
1	2	3	4	5	6	4° livello
1	2	3	4	5	6	5° livello
1	2	3	4	5	6	6° livello

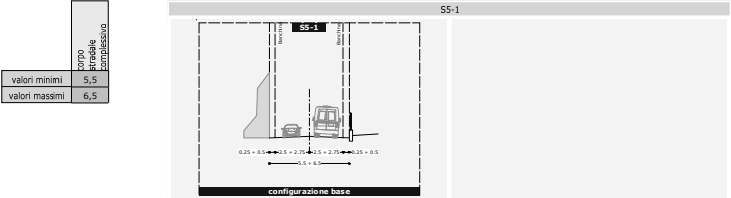
STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	base pedonale	marciapiedi	barchiera	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barchiera	marciapiedi	base pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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
	incremento di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	

STIME ECONOMICHE

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

04 - SESONA

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

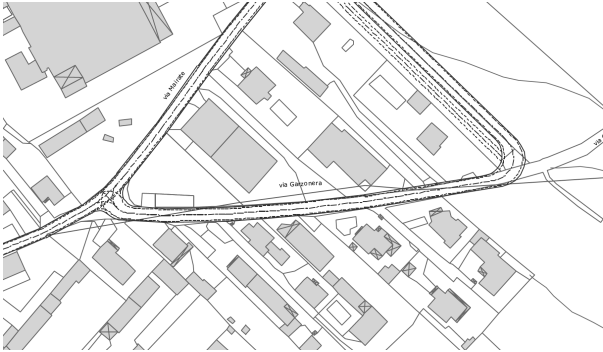
ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (ml)	200	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE						LEGENDA
LS	---	---	---	---	---	
1	2	3	4	5	6	1° livello
1	2	3	4	5	6	2° livello
1	2	3	4	5	6	3° livello
1	2	3	4	5	6	4° livello
1	2	3	4	5	6	5° livello
1	2	3	4	5	6	6° livello

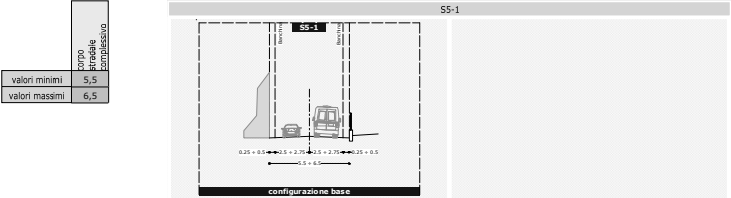
STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	base pedonale	marciapiedi	barchiera	strada	corona di rotazione	isola barriera	corona di rotazione	strada	barchiera	marciapiedi	base pedonale	totali
valori minimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
valori massimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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
	incremento di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	

STIME ECONOMICHE

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

04 - SESONA

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO				
lineare (ml)	150		---	planare (mg)

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



STATO di PROGETTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	carga pendente pendenza
valori minimi	5,5
valori massimi	6,5



configurazione base

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

[illegible]

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

[illegible]

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	svolgimento di funzioni di collegamento tra via Golesecca 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	
	disincentivazione di funzioni di collegamento tra via Golesecca 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	linee-guida di intervento
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	

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.

Essi vengono analizzati nelle sezioni di seguito elencate, sia mediante un approccio di tipo induttivo che mediante metodi di simulazione modellistica (attraverso l'uso del software TSS Aimsun 6.1, cortesemente messo a disposizione dall'Ufficio di Piano del Comune di Vergate):

- 07-a - Valutazioni generali,
- 07-b - Il sistema viario SS 33,
- 07-c - Il sistema viario SP 17,
- 07-d - Il sistema viario SP 18.

nr	tema
07-a	Gli effetti indotti dalle previsioni di insediamenti residenziali - Valutazioni generali

Ai fini della valutazione degli effetti indotti dall'attuazione delle previsioni di insediamenti residenziali, è possibile considerare i seguenti elementi:

a) la quantificazione degli abitanti teoricamente insediabili, come di seguito riportato:

ambiti di trasformazione residenziale		ambiti di completamento residenziale		piani attuativi conformati	TOTALI
AT 01	59	AC 01	10	PLC 01	43
AT 02	24	AC 02	28		
AT 03	23	AC 03	8		
AT 04	43	AC 04	32		
AT 05	31	AC 05	28		
AT 06	16				
---	---	---	---	---	---
	197		107	43	347 abitanti

b) l'evoluzione pregressa della popolazione residente nel territorio comunale (fonte: ISTAT);

c) l'evoluzione futura della popolazione residente, stimata in riferimento al corrente anno 2013 ed al periodo presunto di attuazione delle previsioni di piano (2014 - 2018), tenendo debito conto dell'andamento demografico locale e della quantificazione di cui al precedente punto a);

d) l'evoluzione del tasso di motorizzazione rilevato nel territorio provinciale (fonte: Ufficio Studi CCIAA di Varese);

e) la conseguente stima del parco circolante nel territorio comunale attribuibile alla popolazione residente.

Ne deriva il quadro di seguito sinteticamente riportato:

anni	popolazione residente -----		variazioni assolute	variazioni percentuali	tasso di motorizzazione veicoli / 1.000 abitanti	parco circolante -----		
	abitanti					veicoli	variazioni assolute	variazioni percentuali
2005	8.854							
2006	8.856	+ 2	+ 0,02					
2007	8.886	+ 30	+ 0,34					
2008	8.833	- 53	- 0,60		638	5.635		
2009	8.961	+ 128	+ 1,45					
2010	9.014	+ 53	+ 0,59					
2011	8.961	- 53	- 0,59					
2012	8.928	- 33	- 0,37		636	5.678	+ 43	+ 0,76
2013	8.901	- 27	- 0,30		636	5.661	- 17	- 0,30
2014	8.879	- 22	- 0,25		636	5.647	- 14	- 0,25
2018	8.939	+ 60	+ 0,68		634	5.668	+ 21	+ 0,36

In base alle precedenti valutazioni quantitative, il parco circolante attribuibile alla popolazione residente, nel periodo 2008 - 2012 in modesto incremento, può essere stimato come segue:

- nel corrente anno 2013 e nel prossimo anno 2014, sostanzialmente stabile, non avendo l'attuazione del piano ancora prodotto effetti numericamente significativi, ed essendo il tasso di motorizzazione anch'esso sostanzialmente stabile nel breve periodo.

- al traguardo temporale dell'anno 2018, ancora sostanzialmente stabile (5.678 unità nel 2012, 5.668 unità nel 2018), a fronte di un'inversione di segno del saldo demografico in forza dell'attuazione delle previsioni insediative di piano, nonché a fronte di una lenta ma auspicabilmente costante tendenza al decremento del tasso di motorizzazione.

Conclusivamente, si valutano sostanzialmente ininfluenti gli effetti indotti dall'attuazione delle previsioni di insediamenti residenziali sulle modalità di utilizzo della rete viaria comunale, per i seguenti motivi:

- la sostanziale stabilità del parco circolante nel territorio comunale attribuibile alla popolazione residente;

- il modesto apporto dello stesso rispetto ai flussi complessivi interessanti la rete viaria comunale (ad esempio, supponendo in via cautelativa che ben il 25 % di esso contribuisca quotidianamente al TGM della SS 33, si registrerebbe un contributo al TGM stesso attestato intorno al 6 - 7 %);

- la consistente previsione di interventi di miglioramento della rete viaria comunale (risoluzione di criticità pregresse, fluidificazione delle intersezioni, formazione di assi viari complementari e/o alternativi rispetto all'esistente, etc).

nr	tema
07-b1	Il sistema viario SS 33

Il sistema viario considerato è innervato dalla SS 33 "del Sempione".

Nello stato di fatto (1 , con evoluzioni successive alla data di ripresa dell'ortofoto), esso è caratterizzato dai seguenti elementi fondamentali:

- | | | |
|---------------------------------------|----------------------|---------------------------|
| - intersezione SP 17 / SP 18 | a rotatoria | realizzata |
| - intersezione SS 33 / SP 18 | a rotatoria | in corso di realizzazione |
| - intersezione SS 33 / Dante / Treves | a rotatoria | realizzata |
| - intersezione SS 33 / accesso a ZA | a rotatoria semplice | |
| - intersezione SS 33 / SP 47 | a rotatoria | realizzata |

Sempre nello stato di fatto, inoltre, il sistema insediativo circostante risulta ampiamente interessato da insediamenti produttivi e commerciali.

Nello stato di progetto (2), esso sarà invece caratterizzato dai seguenti elementi fondamentali:

- | | | |
|--|-------------|---------------|
| - intersezione SP 17 / SP 18 | a rotatoria | realizzata |
| - intersezione SS 33 / SP 18 | a rotatoria | realizzata |
| - intersezione SS 33 / Dante / Treves | a rotatoria | realizzata |
| - intersezione SS 33 / accesso a ZA / nuovo asse | a rotatoria | da realizzare |
| - nuovo asse di arroccamento | | da realizzare |
| - intersezione Treves / Sassoni / nuova strada | | esistente |
| - via Treves | | esistente |
| - intersezione SS 33 / SP 47 | a rotatoria | realizzata |



nr	tema
07-b2	Il sistema viario SS 33 (seguito)
Gli effetti indotti sul sistema viario considerato dall'attuazione delle previsioni di piano appaiono principalmente riconducibili alle previsioni di insediamenti commerciali. Per la valutazione di tali effetti, è stato adottato il percorso metodologico di seguito delineato: 1 - sono stati assunti ed elaborati i dati relativi ai flussi di traffico rilevati nell'anno 2000 da Errevia per conto della Provincia di Varese; 2 - è stata effettuata negli anni 2011 - 2012 da parte della Polizia Locale un'ulteriore campagna di rilevazione dei flussi di traffico estesa al territorio comunale in generale ed all'intorno del sistema viario considerato in particolare; 3 - sono stati assunti ed elaborati i dati relativi ai flussi di traffico rilevati nel corso delle campagne suddette; 4 - sono stati integrati e coordinati i dati relativi ai flussi di traffico ricavati dalle due fonti suddette; 5-6-7-8 - sono stati conseguentemente delineati gli schemi interrettivi ed assegnati i corrispondenti carichi veicolari in relazione alle intersezioni: - SS 33 / SP 18 e SP 17 / SP 18, - SS 33 / Dante / Treves, - SS 33 / eccesso a ZA / nuovo asse, - SS 33 / SP 47; 9-10-11 - sono state assunte le risultanze dell'Indagine Origine / Destinazione 2002 effettuata dal Servizio Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia per quanto attiene la distribuzione degli spostamenti per motivazione; 12 - sono stati infine ricavati i flussi di traffico rilevati allo stato di fatto nell'ora di punta ferial e nell'ora di punta pre-festiva e festiva riconducibili a motivazioni commerciali ed assimilabili, vale a dire: - visitare clienti, - effettuare commissioni personali, - fare acquisti, - svago-turismo, etc. estrapolandone i corrispondenti flussi di traffico attesi allo stato di progetto nelle ore di punta suddette.	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	

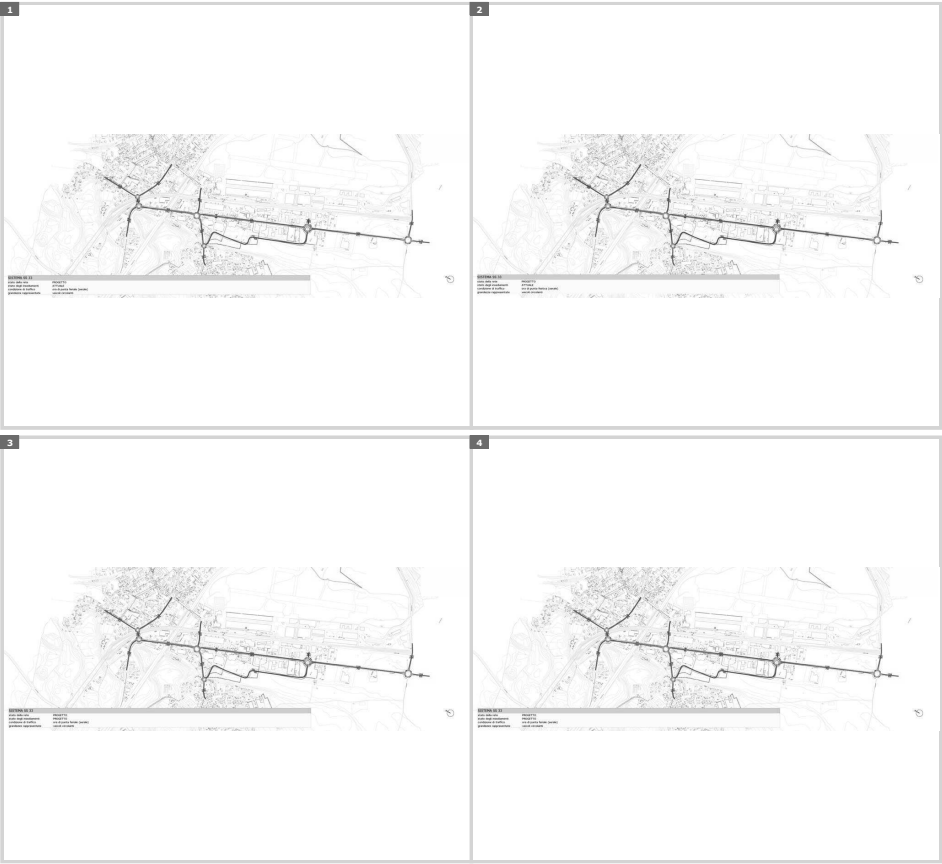
nr	tema
07-b3	Il sistema viario SS 33 (seguito)

1-2 - sono stati quindi elaborati i diagrammi di confronto capacità / flusso relativi al sistema viario nella configurazione di progetto in assenza dei nuovi insediamenti programmati;

3-4 - sono stati infine elaborati i diagrammi di confronto capacità / flusso relativi al sistema viario nella configurazione di progetto in presenza dei nuovi insediamenti programmati.

Le simulazioni modellistiche hanno delineato uno scenario di sostanziale compatibilità tra le previsioni di insediamenti commerciali e le corrispondenti indicazioni di miglioramento della rete viaria.

Per ulteriori dettagli, si rinvia all'Appendice allegata in calce al presente documento.



nr	tema
07-c1	Il sistema viario SP 17

Il sistema viario considerato è innervato dalla SP 17 "del Buon Cammino".

Nello stato di fatto (1), esso è caratterizzato dai seguenti elementi fondamentali:

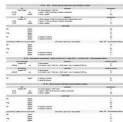
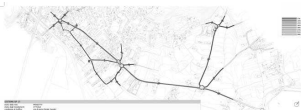
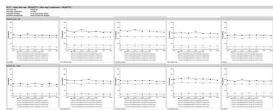
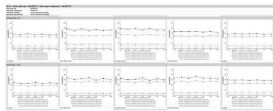
- | | | |
|--|---------------------|------------|
| - intersezione SP 17 / Cavallotti / Uguaglianza / Roma | a rotatoria | realizzata |
| - intersezione SP 17 / Gramsci / Quadri / Ginestre / Uguaglianza | a priorità semplice | |
| - intersezione S 17 / Prati / Somma L. | a priorità semplice | |

Sempre nello stato di fatto, inoltre, il sistema insediativo circostante risulta interessato da destinazioni sia residenziali che produttive

Nello stato di progetto (2), esso sarà invece caratterizzato dai seguenti elementi fondamentali:

- | | | |
|--|-------------|---------------|
| - intersezione SP 17 / Cavallotti / Uguaglianza / Roma | a rotatoria | realizzata |
| - intersezione SP 17 / Gramsci / Quadri / Ginestre / Uguaglianza | a rotatoria | da realizzare |
| - nuova strada di accesso a ZP | | da realizzare |
| - intersezione SP 17 / Prati / Somma L. | a rotatoria | da realizzare |



nr		tema	
07-c2		Il sistema viario SP 17 (seguito)	
Gli effetti indotti sul sistema viario considerato dall'attuazione delle previsioni di piano appaiono principalmente riconducibili agli insediamenti produttivi e poli-funzionali. Per la valutazione di tali effetti, è stato adottato il percorso metodologico di seguito delineato: 1 - è stata effettuata negli anni 2011 - 2012 da parte della Polizia Locale una campagna di rilevazione dei flussi di traffico estesa al territorio comunale in generale, i cui dati sono stati assunti ed opportunamente elaborati; 2 - sono stati stimati gli incrementi di flusso riconducibili alle previsioni di insediamenti produttivi e poli-funzionali, sia in termini di contributo al TGM che di contributo all'ora di punta feriale; 4-5 - sono stati elaborati i diagrammi di confronto capacità / flusso relativi al sistema viario nella configurazione di progetto in assenza dei nuovi insediamenti programmati; 7-8 - sono stati elaborati i diagrammi di confronto capacità / flusso relativi al sistema viario nella configurazione di progetto in presenza dei nuovi insediamenti programmati. Le simulazioni modellistiche hanno delineato uno scenario di sostanziale compatibilità tra le previsioni di insediamenti produttivi e poli-funzionali e le corrispondenti indicazioni di miglioramento della rete viaria. Per ulteriori dettagli, si rinvia all'Appendice allegata in calce al presente documento.			
1		2	
			
3			
4		5	
			
6			
7		8	
			
9			
10		11	
12			

nr	tema
07-d1	Il sistema viario SP 18

Il sistema viario considerato è innervato dalla SP 18 "dell'Isolino Virginia".

Nello stato di fatto (cfr fig 1), esso è caratterizzato dai seguenti elementi fondamentali:

- intersezione SP 18 / Rosselli	a priorità semplice	
- intersezione SP 18 / S Rocco	a rotatoria	realizzata
- via S Rocco sud		
- intersezione S Rocco nord / S Rocco sud	a priorità semplice	
- intersezione SS 629 / S Rocco / Varisnello	a priorità semaforica	
- via S Rocco nord		

Sempre nello stato di fatto, inoltre, il sistema insediativo circostante risulta principalmente interessato da insediamenti produttivi e, in parte, da insediamenti residenziali.

Nello stato di progetto (cfr fig 2), esso sarà invece caratterizzato dai seguenti elementi fondamentali:

- intersezione SP 18 / Rosselli	a rotatoria	da realizzare
- intersezione SP 18 / S Rocco	a rotatoria	realizzata
- via S Rocco sud		
- intersezione S Rocco nord / S Rocco sud	a rotatoria	da realizzare
- intersezione SS 629 / S Rocco / Varisnello	a priorità semaforica	
- via S Rocco nord		



nr	tema
07-d2	Il sistema viario SP 18 (seguito)
Gli effetti indotti sul sistema viario considerato dall'attuazione delle previsioni di piano appaiono principalmente riconducibili agli insediamenti produttivi. Per la valutazione di tali effetti, è stato adottato il percorso metodologico di seguito delineato: 1 - è stata effettuata negli anni 2011 - 2012 da parte della Polizia Locale una campagna di rilevazione dei flussi di traffico estesa al territorio comunale in generale, i cui dati sono stati assunti ed opportunamente elaborati; 2 - sono stati stimati gli incrementi di flusso riconducibili alle previsioni di insediamenti produttivi, sia in termini di contributo al TGM che di contributo all'ora di punta ferialle; 4-5 - sono stati elaborati i diagrammi di confronto capacità / flusso relativi al sistema viario nella configurazione di progetto in assenza dei nuovi insediamenti programmati; 7-8 - sono stati elaborati i diagrammi di confronto capacità / flusso relativi al sistema viario nella configurazione di progetto in presenza dei nuovi insediamenti programmati. Le simulazioni modellistiche hanno delineato uno scenario di sostanziale compatibilità tra le previsioni di insediamenti produttivi e poli-funzionali e le corrispondenti indicazioni di miglioramento della rete viaria. Per ulteriori dettagli, si rinvia all'Appendice allegata in calce al presente documento.	
1	
4	
7	
10	

nr	tema
08	Appendice



Tabella 2.1.12

Indagine Cati - Tempo medio speso per spostamenti da parte dei residenti mobili differenziati per professione

Fonte: elaborazione della base dati Indagine Origine/Destinazione regionale

Diagreggando la durata media degli spostamenti per professione emerge che, tra gli occupati, sono gli operai a compiere gli spostamenti più brevi, seguiti dalla categoria degli artigiani, negozianti ed esercenti.

Grazie alla breve durata dei loro spostamenti, gli artigiani, negozianti ed esercenti, pur essendo gli individui

più mobili visto che effettuano mediamente poco meno di 3 spostamenti al giorno, spendono per muoversi una quantità di tempo decisamente inferiore rispetto alla maggior parte degli altri individui occupati, a cominciare dalla categoria dei dirigenti e funzionari che trascorrono più di 1 ora e 40 minuti compiendo spostamenti.

	Durata media 1 spostamento	Indice di mobilità	Tempo medio per spostamenti
Disoccupati	30.32	2.60	79.82
Coniugate	28.90	2.72	84.84
Perseveranti	26.75	2.37	63.39
Studenti	31.89	2.50	79.72
Dirigenti / Funzionari	38.89	2.62	101.68
Impiegati / Inquilini / Tecnici	29.40	2.73	80.39
Operai e figure similari	22.36	2.73	61.60
Artigiani, negozianti, esercenti	24.49	2.94	72.01
Imprenditori / Agricoltori	28.60	3.93	83.81
Lavoratori autonomi	33.07	3.86	94.37

In chiusura di paragrafo un breve cenno alle sequenze di spostamenti rilevate dall'indagine. Come dimostrano le percentuali riportate nella tabella seguente, tali sequenze sono prevalentemente composte da 2 spostamenti che rappresentano viaggi di andata e ritorno dal luogo di residenza.

Le cosiddette catene di spostamento, ossia le sequenze di attività diverse, compiute senza fare ritorno a casa, rappresentano meno del 10% degli spostamenti totali.

N° di spostamenti in sequenza	%
1 spostamento	91.2%
2 spostamenti	6.3%
3 spostamenti	2.0%
4 spostamenti	0.4%
5 spostamenti	0.1%
6 spostamenti	0.1%

2.1.3 Perché

La mobilità delle persone nasce dall'esigenza degli individui di svolgere delle attività in luoghi diversi da quelli in cui si trovano. Le motivazioni degli spostamenti descrivono quindi i diritti, i doveri, le necessità e i piaceri che richiedono la realizzazione di uno spostamento. Nel questionario di indagine sono stati previsti 10 possibili motivazioni di spostamento:

- ✓ Andare alla sede di lavoro;
- ✓ Visitare clienti/riunioni di affari;
- ✓ Andare a scuola/università;
- ✓ Fare acquisti/spesa;
- ✓ Effettuare commissioni personali (posta, banca, visite mediche, municipio, ecc);
- ✓ Accompagnare/andare a prendere persone;
- ✓ Visitare parenti/amici/conoscenti;
- ✓ Svago/turismo/altri impegni (cinema, musei, ristoranti/bar, ecc);
- ✓ Tornare a casa;
- ✓ Altro.

Tra questi, i motivi andare al lavoro e andare a scuola/università individuano gli spostamenti sistematici, ripetuti nel tempo, mentre tutti gli altri motivi, legati alla gestione personale e familiare, definiscono la mobilità non sistematica.

Sul totale degli spostamenti censiti con l'indagine alle famiglie, gli spostamenti sistematici (lavoro, studio) rappresentano circa il 29%.

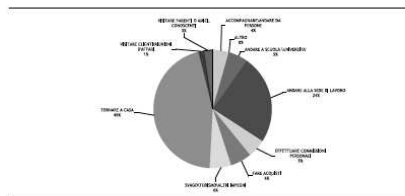
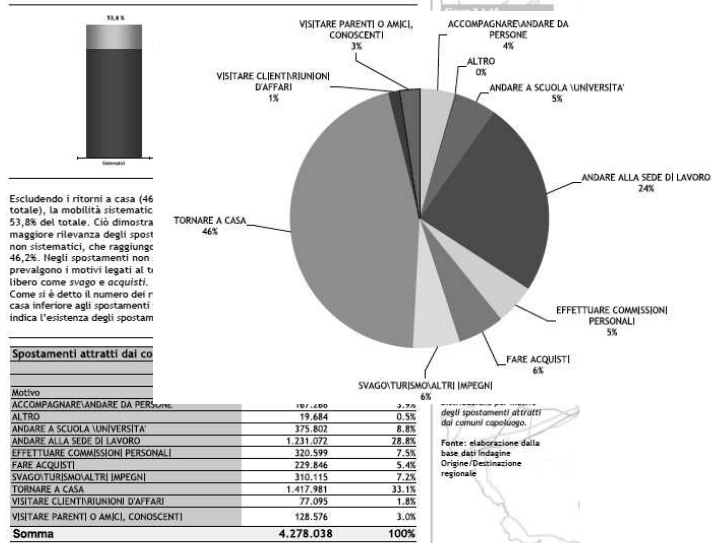


Figura 2.1.14

Indagine Cati - Distribuzione degli spostamenti per motivo

Il grafico è riferito al totale degli spostamenti effettuati nel giorno campione dai residenti in Lombardia.

Fonte: elaborazione della base dati Indagine Origine/Destinazione regionale



Escludendo i ritorni a casa (46 totale), la mobilità sistematica 53,8% del totale. Ciò dimostra maggiore rilevanza degli spostamenti non sistematici, che raggiungono il 46,2%. Negli spostamenti non prevalgono i motivi legati al lavoro libero come svago e acquisti. Come si è detto il numero dei ritorni a casa inferiore agli spostamenti indica l'esistenza degli spostamenti sistematici.

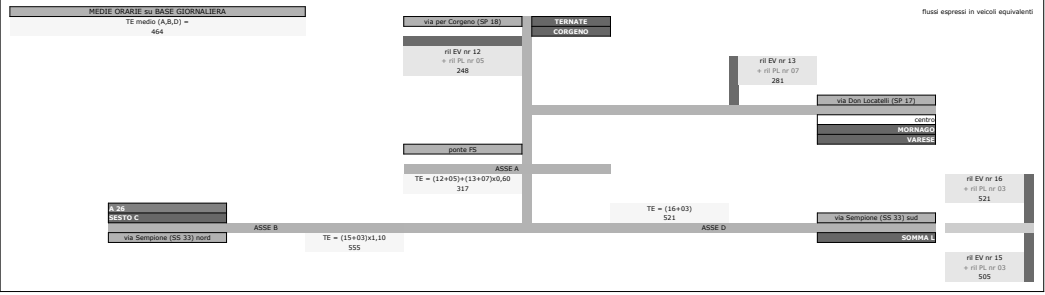
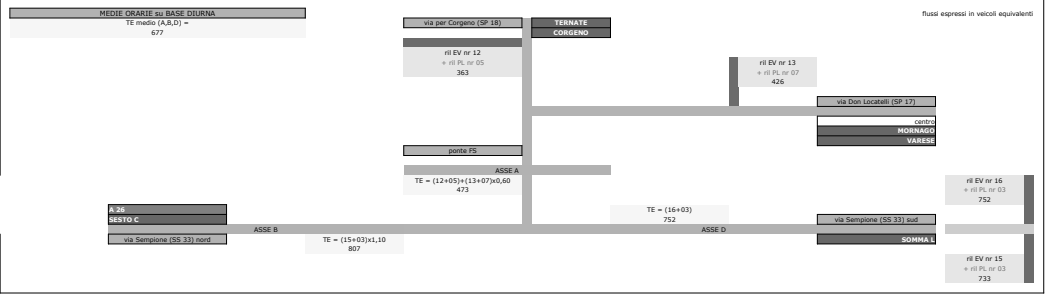
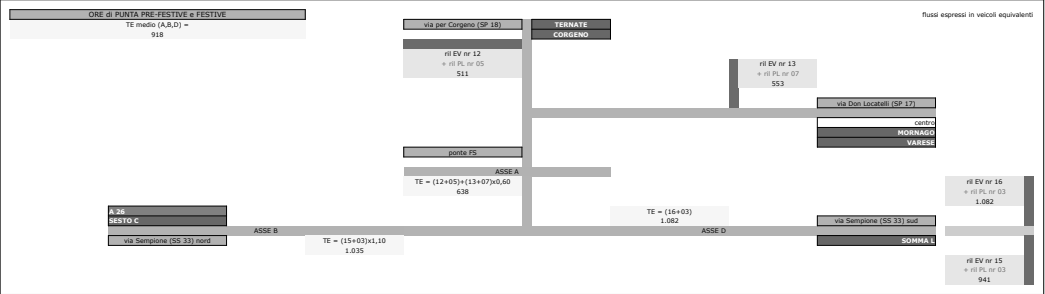
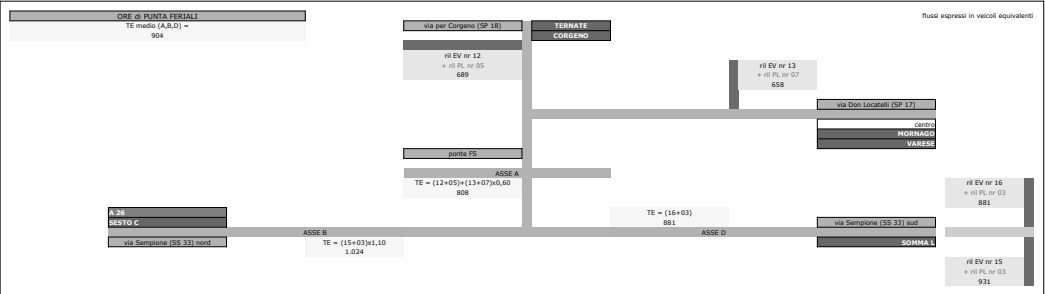
Spostamenti attratti dal co

Motivo	N° di spostamenti	%
ACCOMPAGNARE/ANDARE DA PERSONE	107.400	2.7%
ALTRO	19.684	0.5%
ANDARE A SCUOLA/UNIVERSITA'	375.802	8.8%
ANDARE ALLA SEDE DI LAVORO	1.231.072	28.8%
EFFETTUARE COMMISSIONI PERSONALI	320.599	7.5%
FARE ACQUISTI	225.846	5.4%
SVAGO/TURISMO/ALTRI IMPEGNI	310.115	7.2%
TORNARE A CASA	1.417.981	33.1%
VISITARE CLIENTI/RIUNIONI D'AFFARI	77.095	1.8%
VISITARE PARENTI O AMICI, CONOSCENTI	128.576	3.0%
Somma	4.278.038	100%

[illegible]

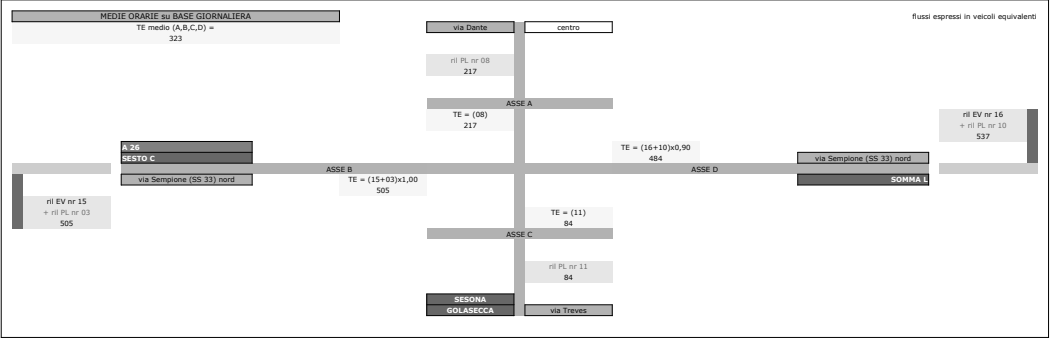
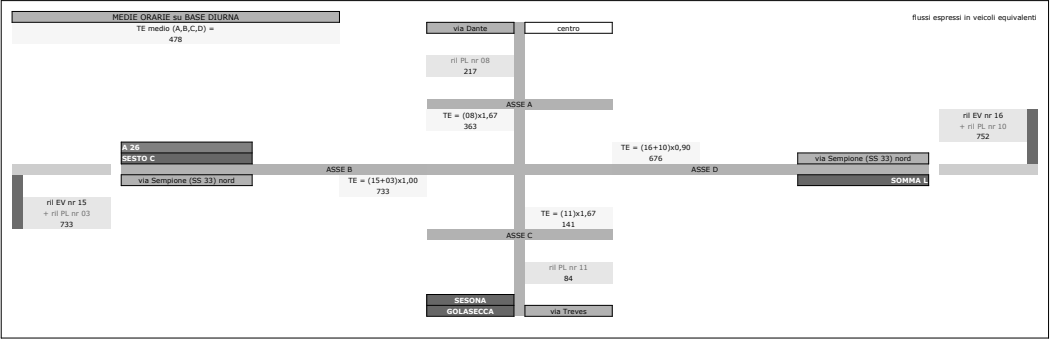
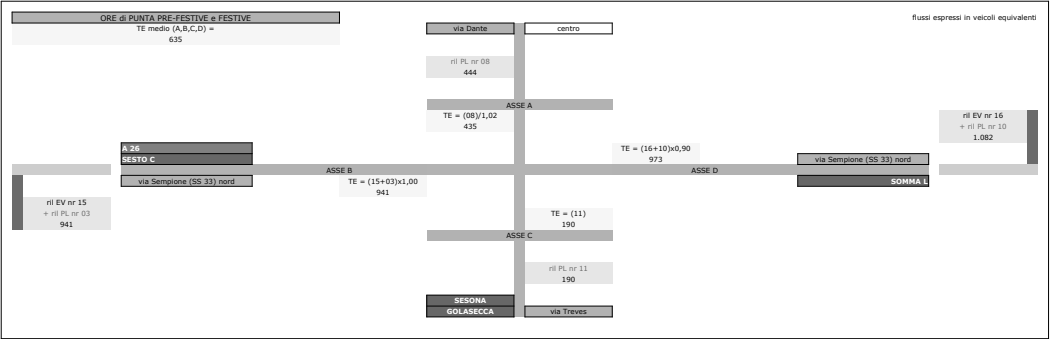
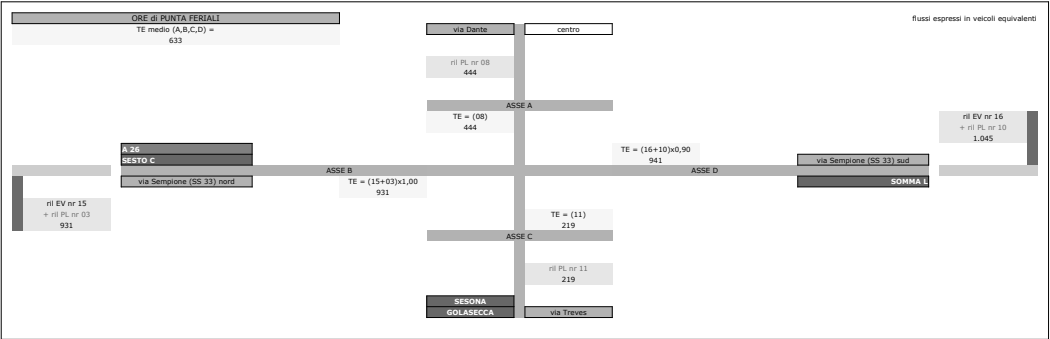
FLUSSI di TRAFFICO RILEVATI nell'INTORNO del SISTEMA VIABILISTICO in corso di VERIFICA - ANNI 2011 - 2012

[illegible]



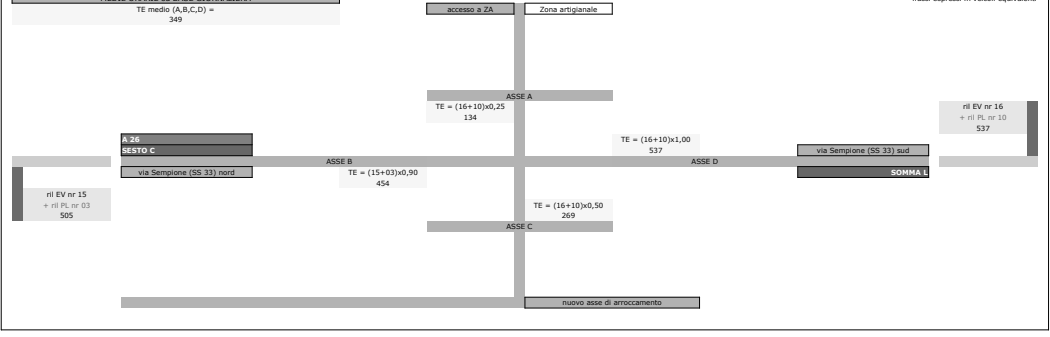
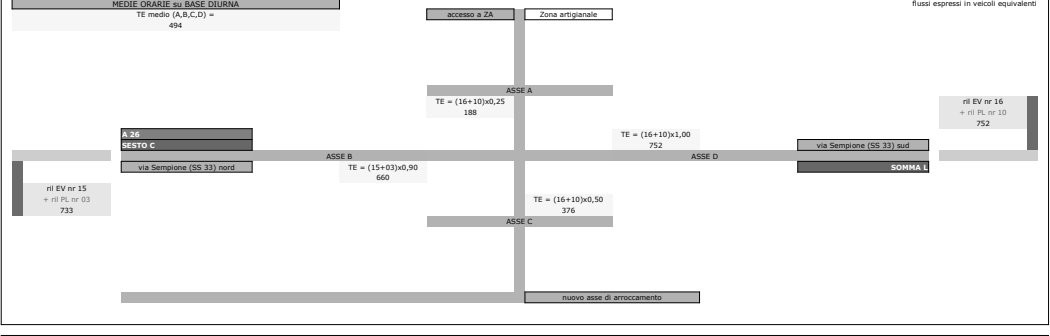
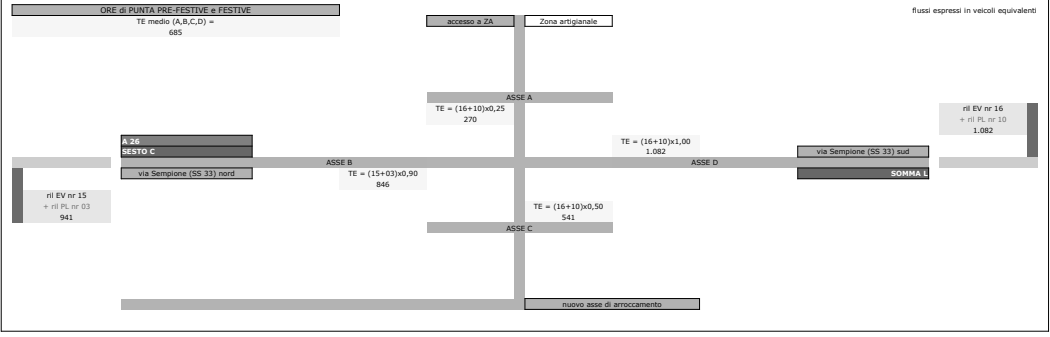
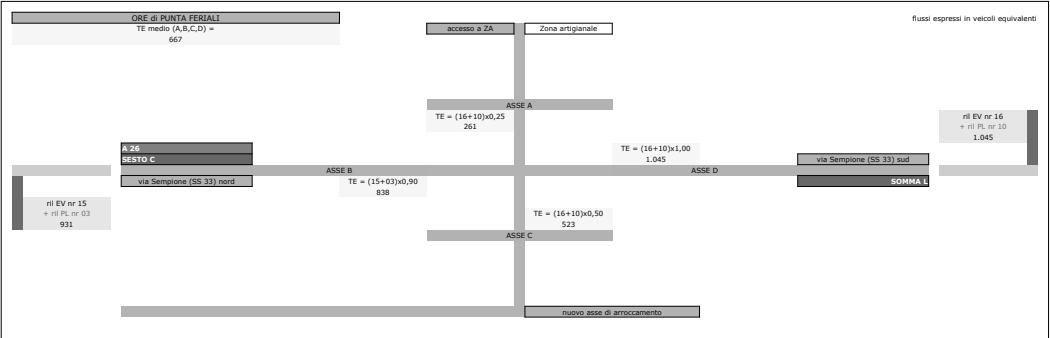
Delineazione degli schemi interseativi ed assegnazione dei carichi veicolari

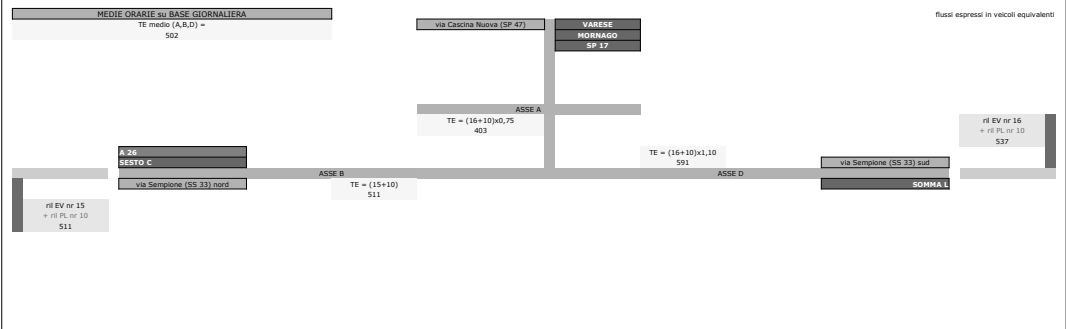
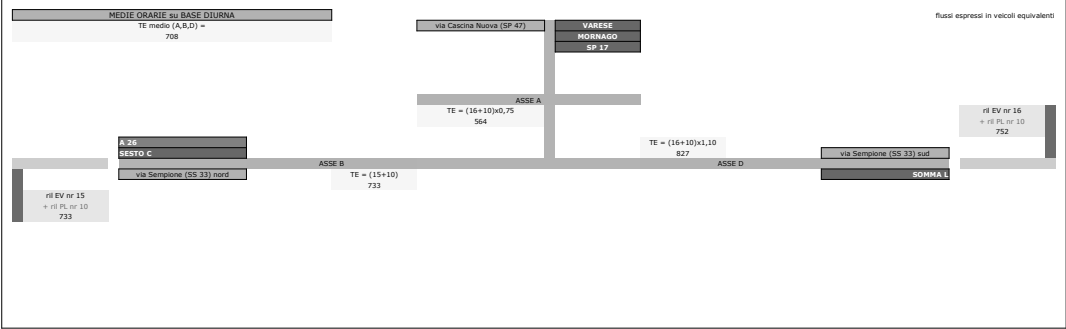
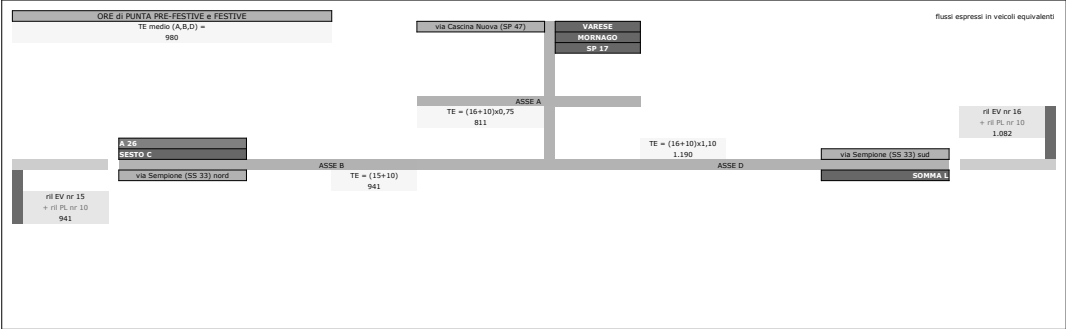
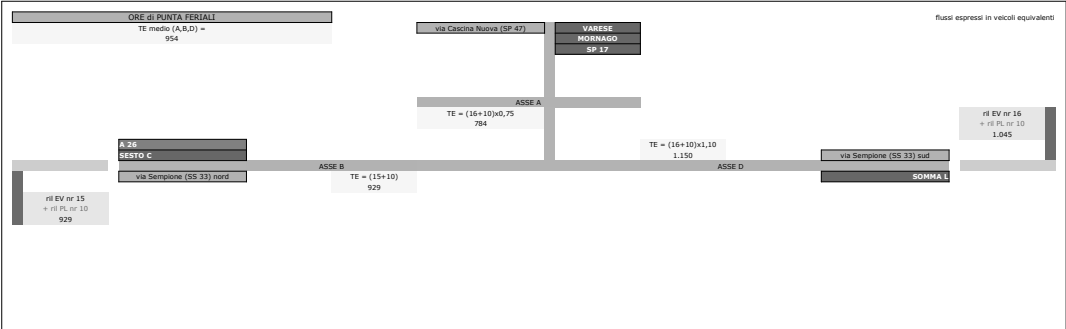
I01.1+2 - INTERSEZIONE SS 33 / SP 18



Delineazione degli schemi intersettivi ed assegnazione dei carichi veicolari

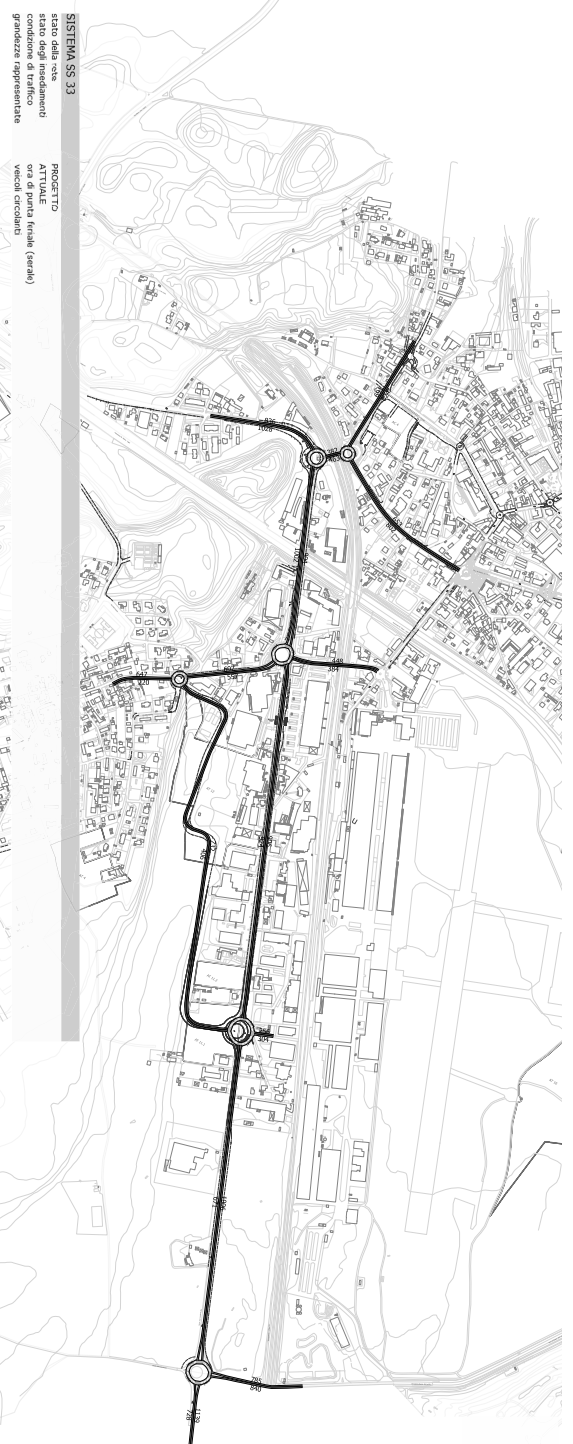
I02 - INTERSEZIONE SS 33 / DANTE / TREVES

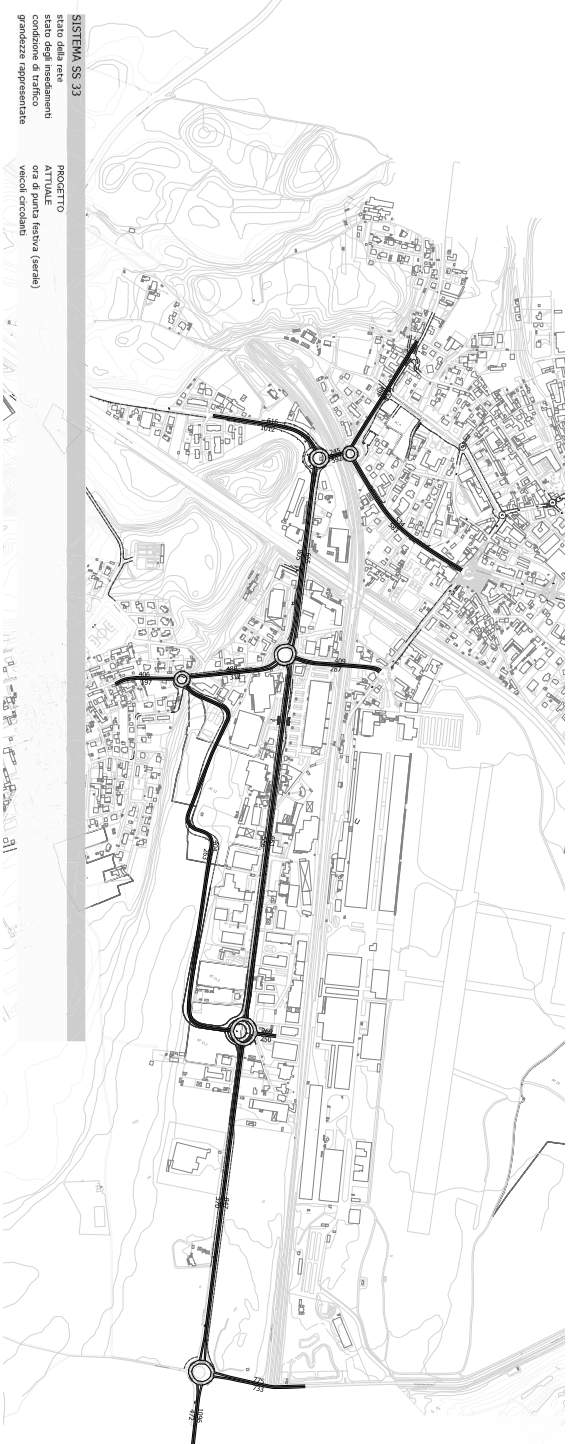




Delineazione degli schemi intersettivi ed assegnazione dei carichi veicolari

PROIEZIONE STATO di FATTO > STATO di PROGETTO basata sui risultati statistici di REGIONE LOMBARDIA – INFRASTRUTTURE e MOBILITA' – INDAGINE ORIGINE / DESTINAZIONE 2002 – DISTRIBUZIONE degli SPOSTAMENTI per MOTIVO									
STATO di FATTO									
ORA di PUNTA FERIALE					ORA di PUNTA PRE-FESTIVA e FESTIVA				
		complessivi	commercio ed assimilabili	%	altri motivi	complessivi	commercio ed assimilabili	%	altri motivi
				%	%			%	%
			visitare clienti	1			visitare clienti	1	
			effettuare commissioni personali	5			effettuare commissioni personali	5	
			fare acquisti	6			fare acquisti	6	
			svago-turismo, etc	6			svago-turismo, etc	6	
			complessivi	18			complessivi	18	
			cautelativamente	30	70		cautelativamente	50	50
flussi medi rilevati	veicoli equivalenti	790	237		553	804	402		402
superficie di vendita esistente	mq	17.846	17.846		0	17.846	17.846		0
rapporti flussi / superfici	veicoli equivalenti / mq	0,044	0,013		---		0,023		---
STATO di PROGETTO									
ORA di PUNTA FERIALE					ORA di PUNTA PRE-FESTIVA e FESTIVA				
		complessivi	commercio ed assimilabili	%	altri motivi	complessivi	commercio ed assimilabili	%	altri motivi
				%	%			%	%
			visitare clienti	1			visitare clienti	1	
			effettuare commissioni personali	5			effettuare commissioni personali	5	
			fare acquisti	6			fare acquisti	6	
			svago-turismo, etc	6			svago-turismo, etc	6	
			complessivi	18			complessivi	18	
			cautelativamente	30	70		cautelativamente	50	50
superficie di vendita incrementale di PGT	mq	11.500	11.500		0	11.500	11.500		0
flussi medi attesi	veicoli equivalenti	153	153		0	259	259		0
flussi medi totali (rilevati + attesi)	veicoli equivalenti	943	390		553	1.063	661		402
incrementi attesi	%	19	64		0	32	64		0

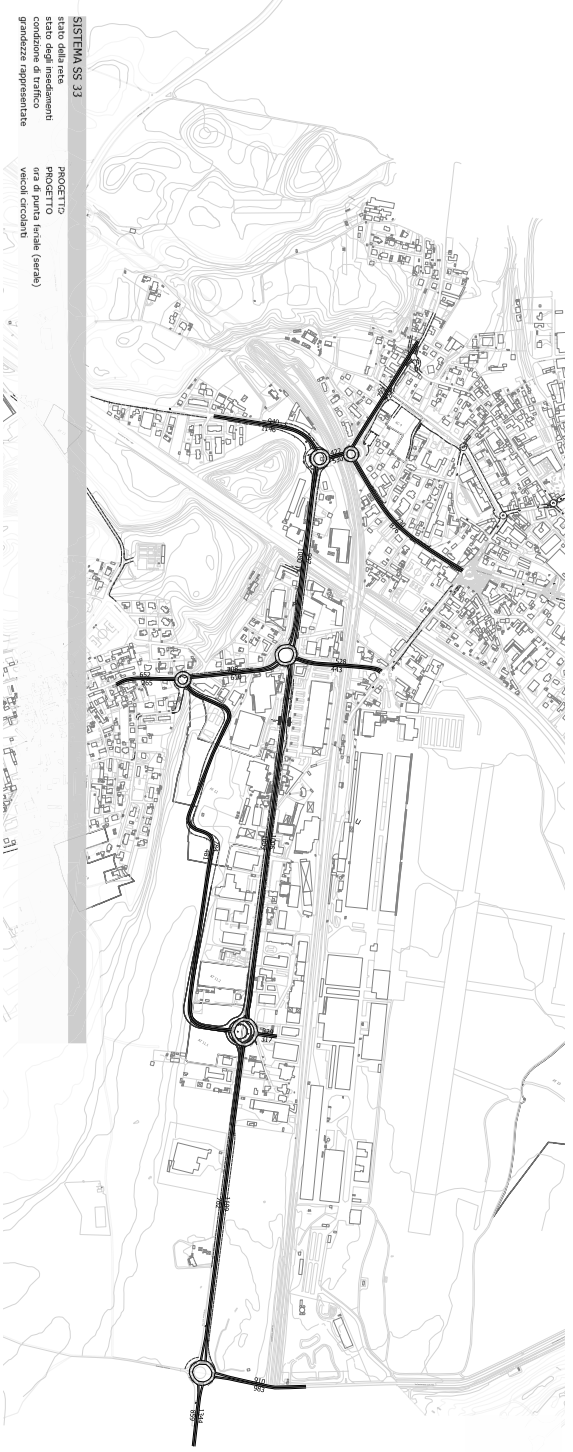


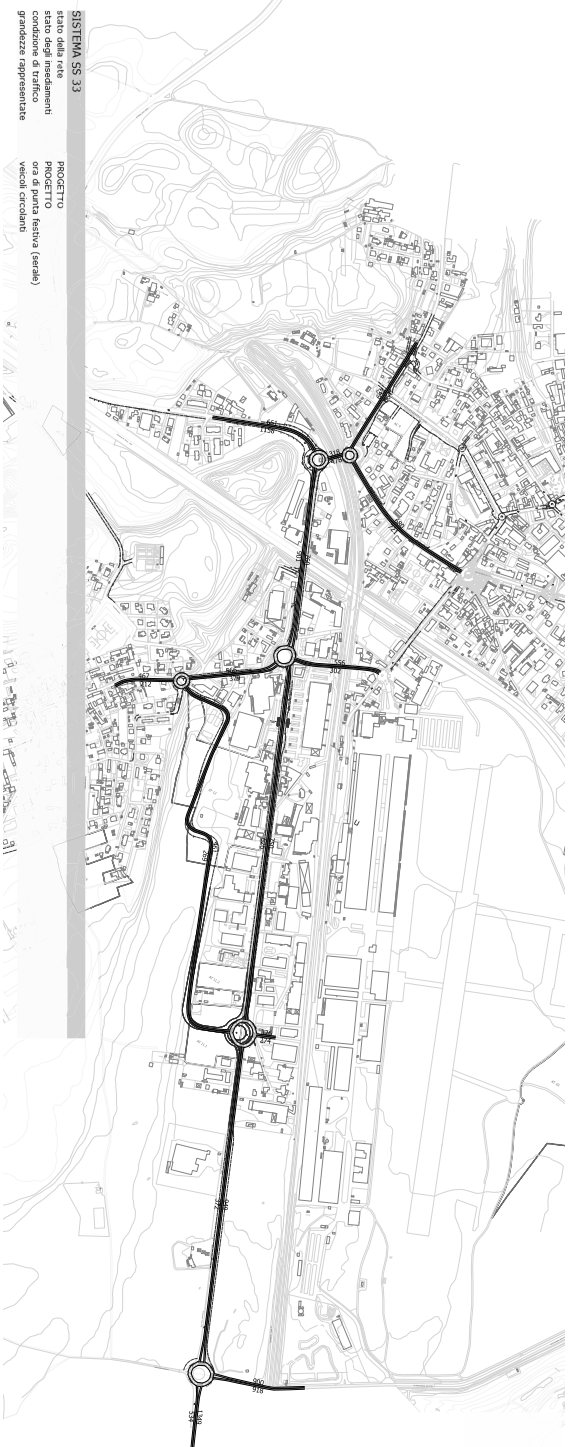


SISTEMA SS 33
PROGETTO
STATO DELLA PROGETTAZIONE
STATO DEGLI INSERIMENTI
CONDIZIONE DI TRAFFICO
GRADINZE RAPPRESENTATE

PROGETTO
ATTUALE
ORA DI PUNTA FESTA (SERIE)
VEICOLI CIRCOLANTI







SISTEMA SS 33
stato della rete
condizione di traffico
grandezze rappresentate

PROGETTO
PROGETTO
ora di punta estiva (estate)
veicoli circolanti



SISTEMA SP 17 – DATI ed ELABORAZIONI per SIMULAZIONE MODELLISTICA				
AC 06 (IRCA) – Elaborazioni basate sull'osservazione di analoghi insediamenti presenti sul territorio				
SC		parametri		veicoli/giorno
10.270 51,35	Stato di fatto	mq	0,5 veicoli pesanti / 1.000 mq	5
			1 veicolo / 7.500 mq (dovuto a visitatori occasionali)	1
		addetti	2 veicoli / addetto	103
SLP		parametri		veicoli/giorno
7.505 37,53	Progetto PGT	mq	1 veicolo pesante / 5.600 mq (dovuto ad approvvigionamento merci)	4
			1 veicolo / 7.500 mq (dovuto a visitatori occasionali)	1
		addetti	2 veicoli / addetto	75
veicoli totali				
sdf		leggeri		104
		pesanti		5
prog		leggeri		76
		pesanti		4
totali		leggeri	in ingresso al sistema	181
		pesanti	in ingresso al sistema	9
conversione in traffico di ora di punta feriale serale		12 % veicoli / giorno per mezzi pesanti		fonte: ITE – <i>Trip Generation Manual</i>
sdf		leggeri		52
		pesanti		1
prog		leggeri		38
		pesanti		0
totali		leggeri	in ingresso al sistema	91
		pesanti	in ingresso al sistema	2
AT 08 (Polo sportivo-commerciale) – Elaborazioni basate su normativa DGR nr 8/5054 del 04.07.07 e ITE – <i>Trip Generation Manual</i>				
SLP commerciale		parametri		veicoli/ora (di punta)
1.586,40	Progetto PGT	mq	veicoli pesanti	0
			veicoli	79
SLP sportiva		parametri		veicoli/ora (di punta)
6.345,60	Progetto PGT	mq	veicoli pesanti	0
			veicoli	76
veicoli totali				
totali		leggeri	in ingresso al sistema	59
			in uscita dal sistema	97
AT 09 – Elaborazioni basate sull'osservazione di analoghi insediamenti presenti sul territorio				
SLP		parametri		veicoli/giorno
5.225 52,25	Progetto PGT	mq	0,7 veicolo pesante / 1000 mq SC	4
			1 veicolo / 7500 mq SC (dovuto a visitatori occasionali)	1
		addetti	2 veicoli / addetto	105
veicoli totali				
sdf		leggeri		0
		pesanti		0
prog		leggeri		105
		pesanti		4
totali		leggeri	in ingresso al sistema	106
		pesanti	in ingresso al sistema	4
conversione in traffico di ora di punta serale		12 % veicoli / giorno per mezzi pesanti		fonte: ITE – <i>Trip Generation Manual</i>
sdf		leggeri		0
		pesanti		0
prog		leggeri		53
		pesanti		0
totali		leggeri		53
		pesanti		1



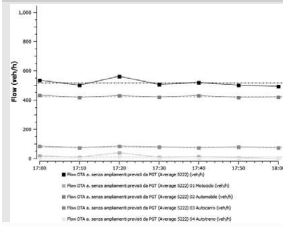


SP 17 - Stato della rete : PROGETTO - Stato degli insediamenti : PROGETTO

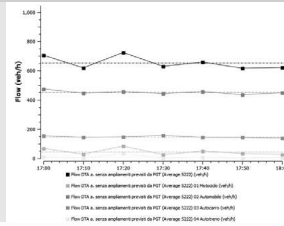
stato della rete
stato degli insediamenti
condizione di traffico
grandezze rappresentate

PROGETTO
ATTUALE
ora di punta ferialle (serale)
veicoli circolanti per tipologie

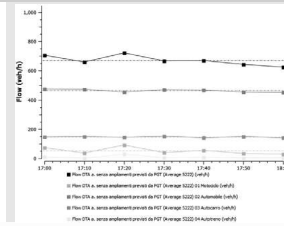
Direzione ovest - est



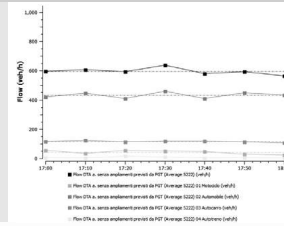
Via Locatelli



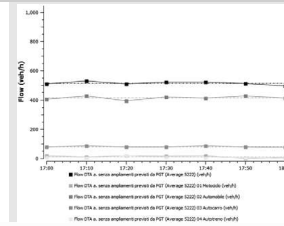
Via Di Vittorio ovest



Via Di Vittorio centro

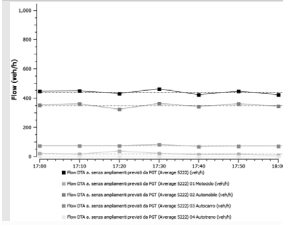


Via Di Vittorio est

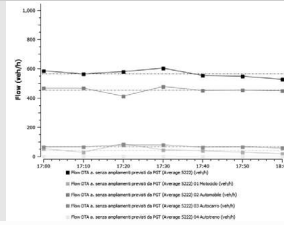


Via Puccini

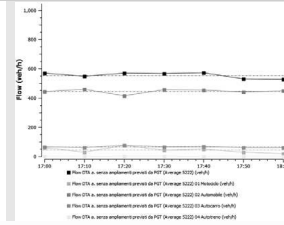
Direzione est - ovest



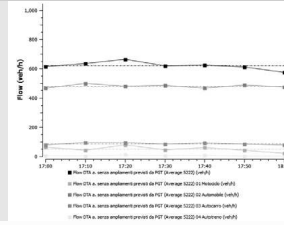
Via Puccini



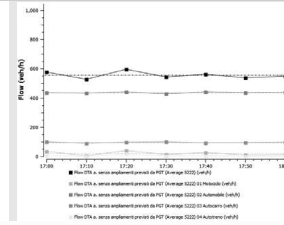
Via Di Vittorio est



Via Di Vittorio centro



Via Di Vittorio ovest

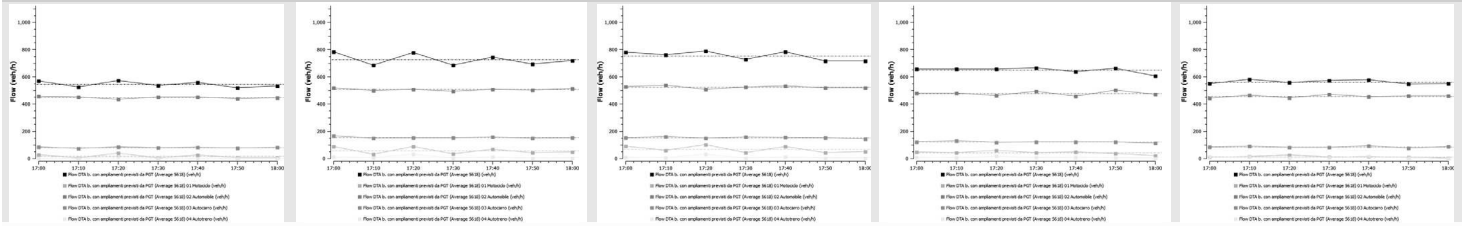


Via Locatelli

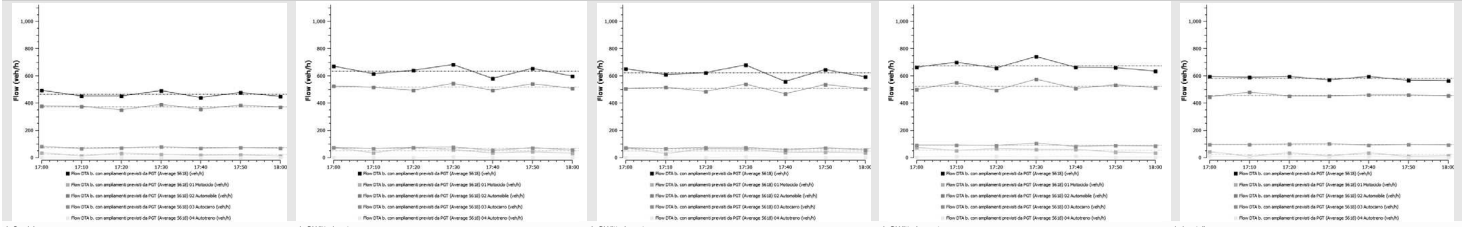
SP 17 - Stato della rete : PROGETTO - Stato degli insediamenti : PROGETTO

stato della rete
stato degli insediamenti
condizione di traffico
grandezze rappresentate
PROGETTO
PROGETTO
ora di punta feriale (serale)
veicoli circolanti per tipologie

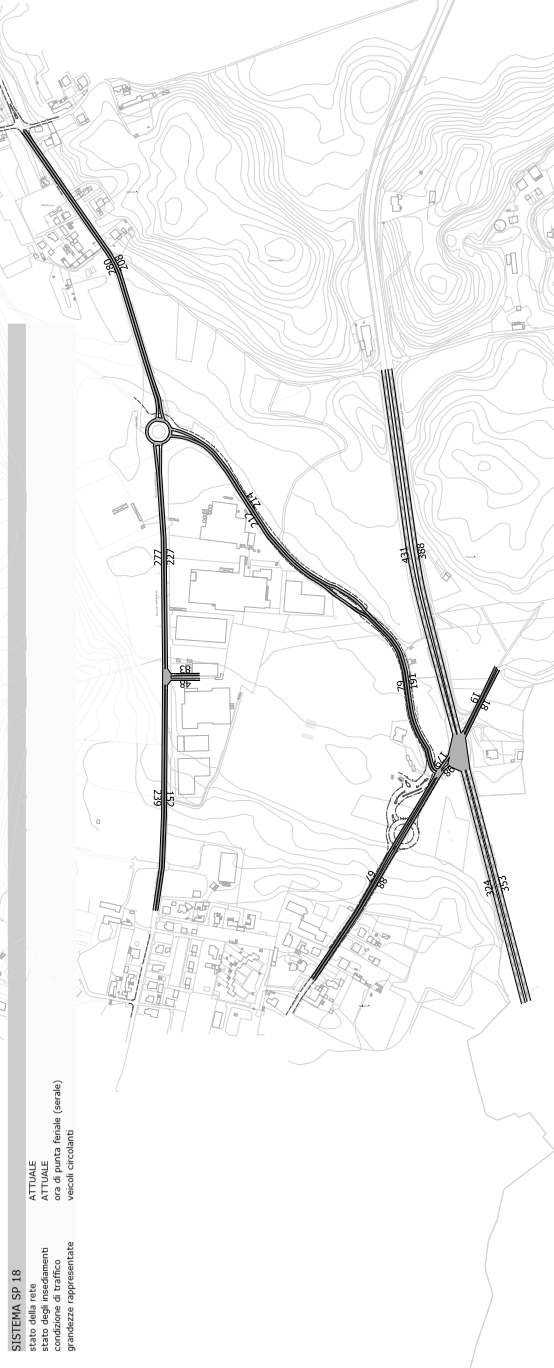
Direzione ovest - est



Direzione est - ovest

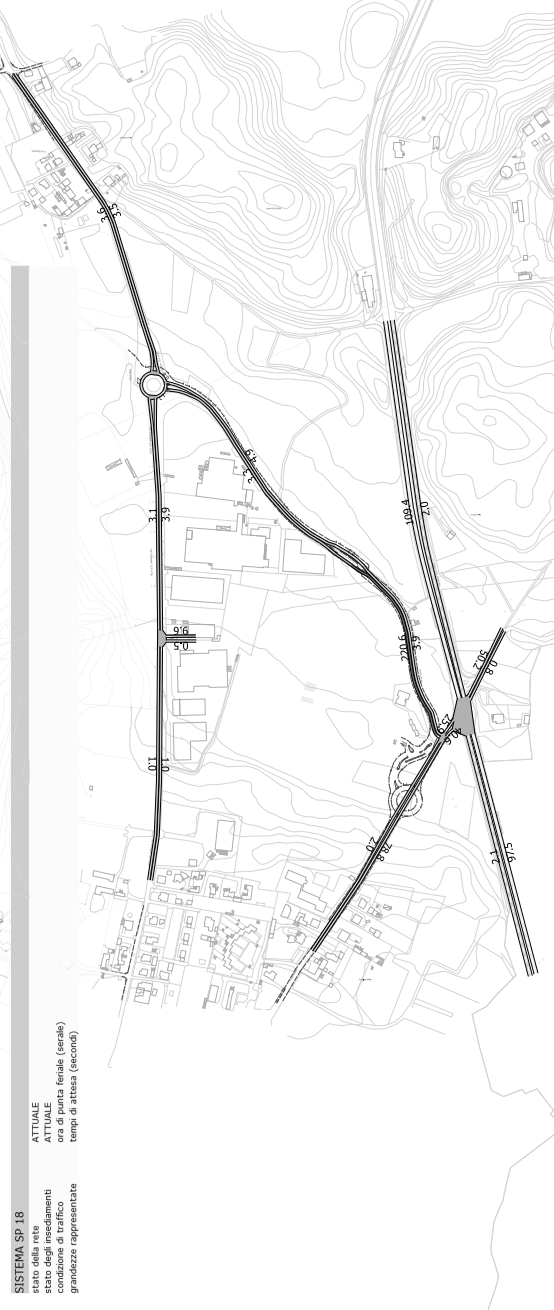


SISTEMA SP 18 – DATI ed ELABORAZIONI per SIMULAZIONE MODELLISTICA			
PLP Corgeno – Elaborazioni basate sull'osservazione di analoghi insediamenti presenti sul territorio			
SLP		parametri	veicoli/giorno
26.375 263,75	Progetto PGT	0,7 veicoli pesanti / 1.000 mq	18
	mq	1 veicolo / 7.500 mq (dovuto a visitatori occasionali)	4
	addetti	2 veicoli / addetto	528
veicoli totali			
sdf	leggeri		0
	pesanti		0
prog	leggeri		531
	pesanti		18
totali	leggeri	in ingresso al sistema	532
	pesanti	in ingresso al sistema	19
conversione in traffico di ora di punta feriale serale		12 % veicoli / giorno per mezzi pesanti	fonte: ITE – <i>Trip Generation Manual</i>
sdf	leggeri		0
	pesanti		0
prog	leggeri		266
	pesanti		2
totali	leggeri		266
	pesanti		3



SISTEMA SP 18
Sistema di trasporto
stato degli insediamenti
condizione di traffico
grandezze rappresentate

ATTUALE
ora di punta feriale (serale)
veicoli circolanti



SISTEMA SP 18

stato della rete
condizioni di traffico
grandezze rappresentate

ATTUALE
ora di punta feriale (serale)
tempi di attesa (secondi)

