COMUNE DI VERGIATE

(Provincia di Varese)

P.G.T.

PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO

PIANO DEI SERVIZI

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 Seganfreddo

ESPERTI DI SETTORE

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

N

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
Geom. Graziano Magni

SINDACO
Maurizio Leorato

Relazione e schede progettuali di intervento sulla mobilità

Proposta di modifica a seguito accoglimento Osservazioni e Pareri

Delibera di Adozione n° 48 del 20.12.2013 Delibera di Approvazione n° del	PARERE di Compatibilità PTCP Provincia di Varese - Delibera di Approvazione n° 121 del 18.04.2014
DATA: GIUGNO 2014	PS 8_2

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'ndividuazione degli scenari di piano agli insediamenti residenziali

04-b - L'ndividuazione degli scenari di piano relative agli insediamenti produttivi-commerciali-terziari

04-c - L'ndividuazione degli scenari di piano relative alle reti stradali ordinarie

04-d - L'ndividuazione degli scenari di piano relative alle reti autostradali

04-e - L'ndividuazione degli scenari di piano relative alle reti ferroviarie

04-f - L'ndividuazione 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 - Capoluogo

03 - Sesona

04 - Cimbro

07 - Gli effetti indotti sulle modalità di utilizzo della rete viaria 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 consolidatesi.

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 alll'*hinterland* 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 Corgeno 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, amche 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.

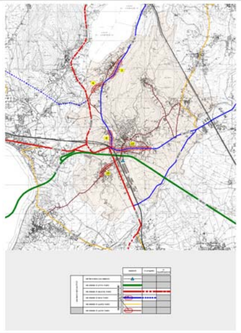
Analisi e sintesi sono state inoltre ricondotte al più ampio contesto della Provincia di Varese, attingendo alla documentazione del *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale* ed adottandone sostanzialmente l'apparato di classificazione e rappresentazione.

Nell'approccio analitico, le criticità sono state relazionate a sei ambiti causali ed effettuali:

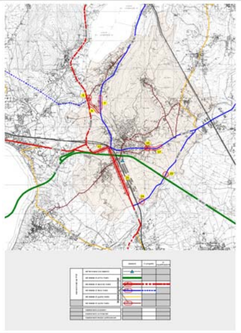
1 - gli insediamenti residenziali,
2 - gli insediamenti produttivi-commerciali-terziari,
3 - le reti stradali ordinarie,
4 - le reti autostradali,
5 - le reti ferroviarie,
6 - le reti ciclo-pedonali.

Nel successivo approccio sintetico (7-8), i suddetti ambiti causali ed effettuali sono stati invece riguardati sinotticamente, onde evidenziarne le interazioni.

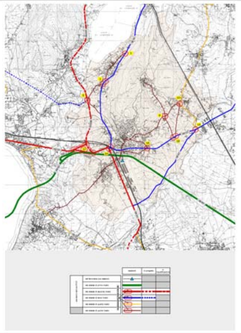
1



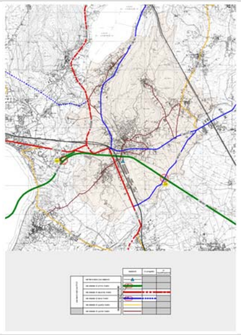
2



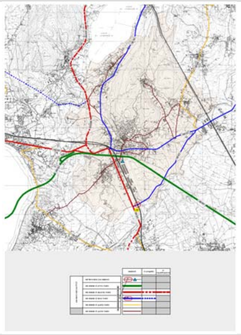
3



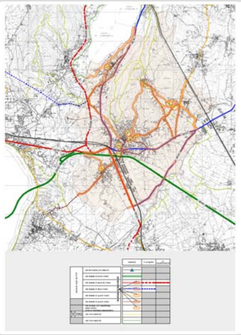
4



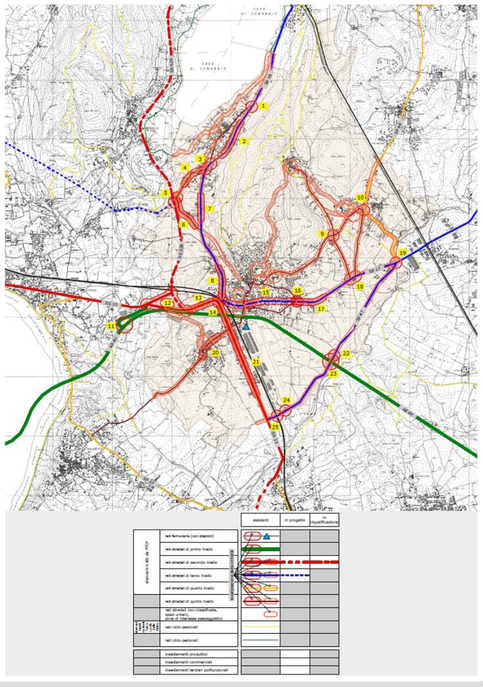
5



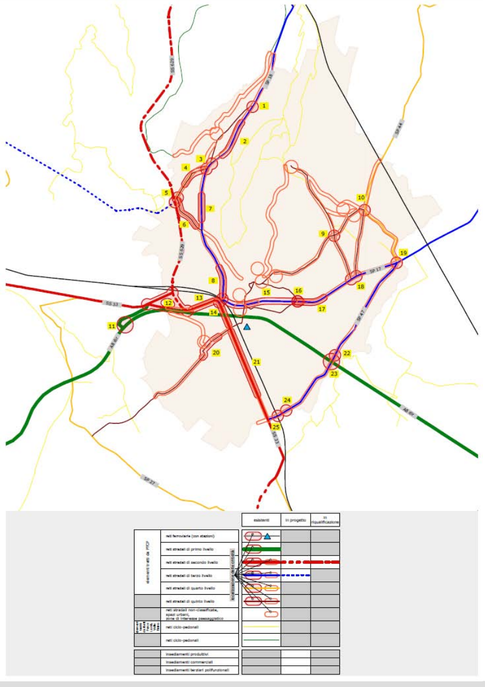
6



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 intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale,
- assenza di sistemi di moderazione della velocità veicolare;

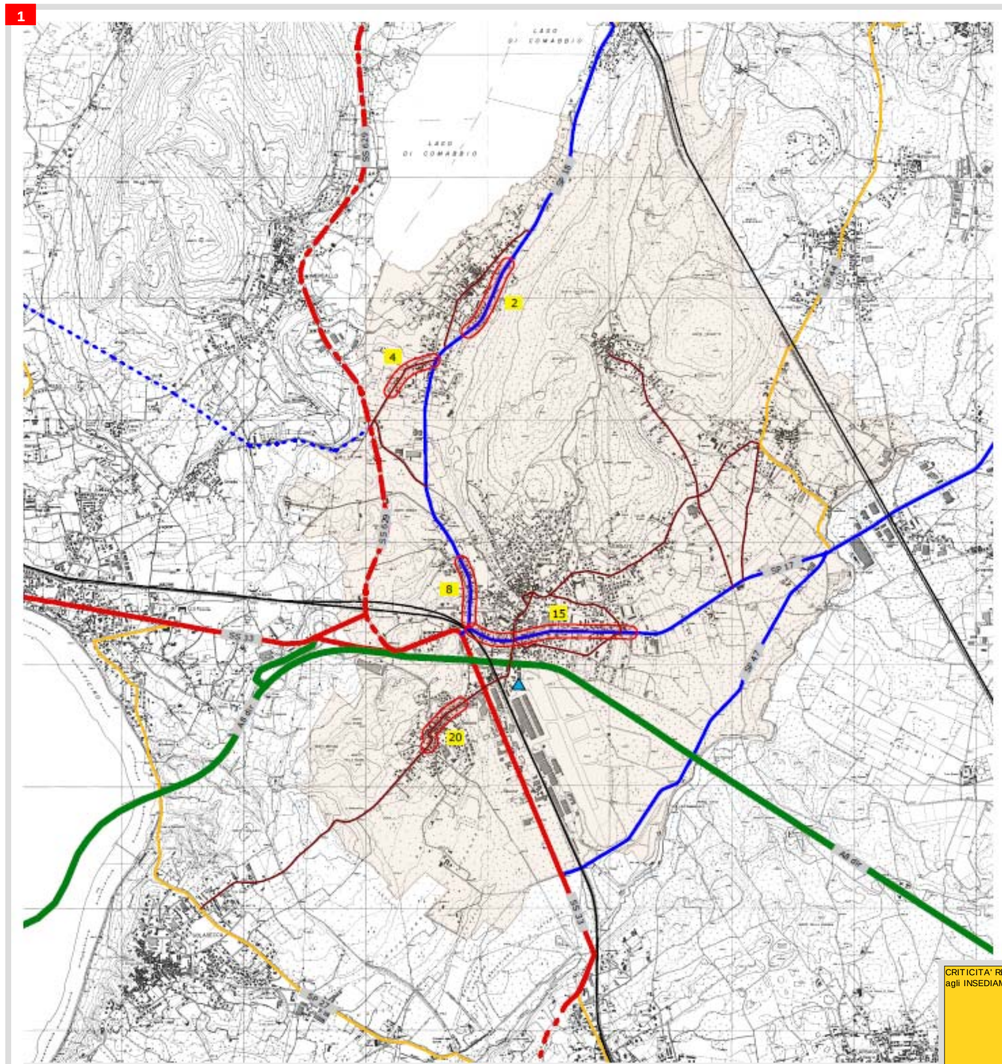
15. via Di Vittorio - via Don Locatelli (SP 17):

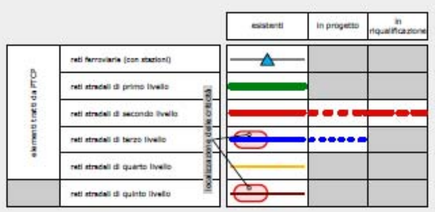
- svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 18 ed insediamenti dell'area ovest-varesina in ambito urbano,
- trasferimento di quote di traffico interferente,
- carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
- assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la 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-ticinese 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.

1





CRITICITA' RELATIVE agli INSEDIAMENTI RESIDENZIALI

		tangenza all'abitato	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	svolgimento di funzioni di collegamento tra assi di livello superiore in ambito urbano	trasferimento di quote di traffico interferente	condizioni di particolare inadeguatezza spaziale e sezionale
2	via Lombardia (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 Posorti		■			■	■	■

2

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;

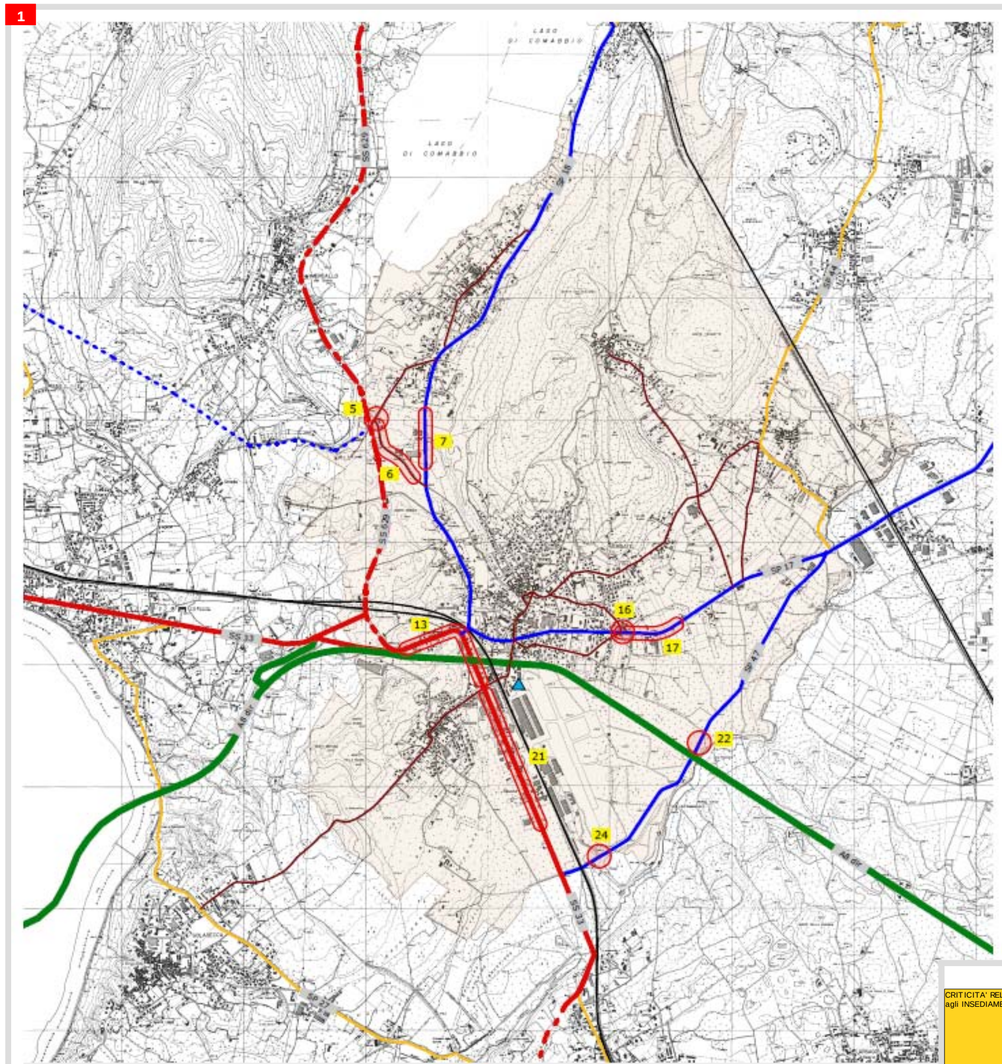
22. via Cascina Nuova (SP 47) presso A8 dir:

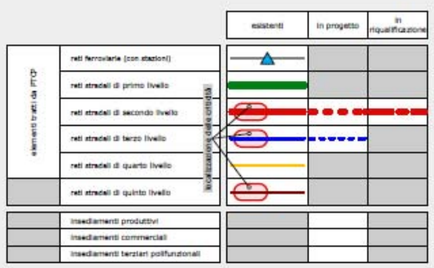
- probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale realizzazione dell'adiacente insediamento produttivo,
- assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale;

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.

1





CRITICITA' RELATIVE agli INSEDIAMENTI PRODUTTIVI-COMMERCIALI-TERZIARI

		prossimità ad altra intersezione	occasionali condizioni di saturazione allo stato di fatto	probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto	assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
5	intersezione San Rocco nord-est / San Rocco sud-est	■	■	■		
6	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 (SP17) 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			■	■	

2

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:

1. 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,

3. 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,

5. 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;

9. 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;

10. 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;

12. intersezione SS 629 / SS 33:

- ridondanza dei rami intersettivi e delle conseguenti modalità di percorrimento,
- elevato consumo di territorio,
- assenza 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:

- 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;

16. intersezione Di Vittorio (SP 17) / Gramsci / 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;

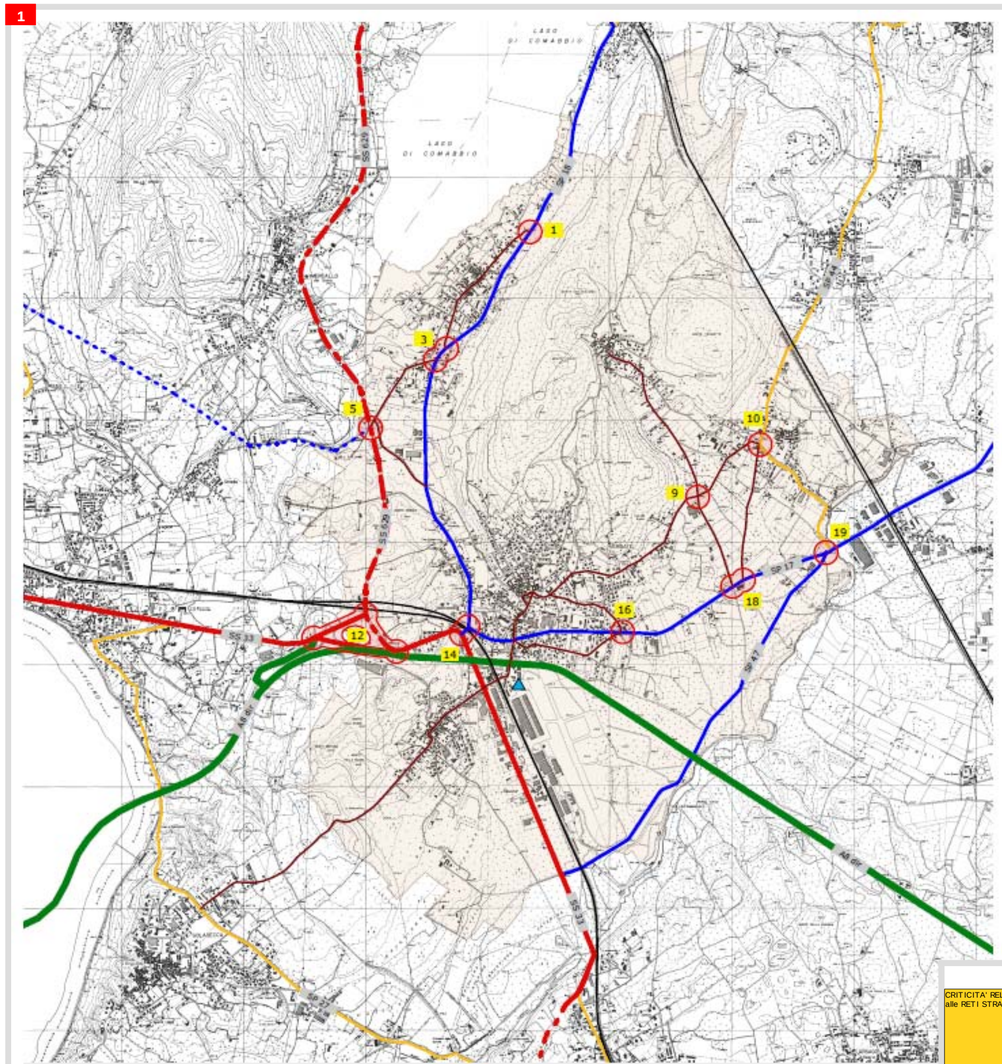
18. intersezione Puccini (SP 17) ovest / dei Prati / Somma Lombardo / Puccini (SP 17) est / Cascina Malora:

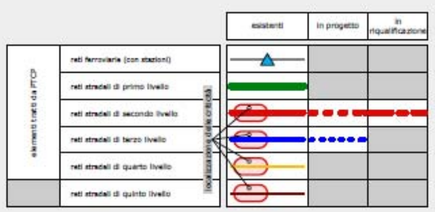
- assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
- assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;

19. 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.

1





CRITICITA' RELATIVE alle RETI STRADALI ORDINARIE

		prossimità all'atto intersezione	occasionali condizioni di saturazione allo stato	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità	probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	ridondanza dei rami intersettivi e delle conseguenti modalità di percorrimento	elevato consumo di territorio
1	intersezione Leopardi / Lombardia (SP 17)			■		■		
3	intersezione San Rocco / Rosselli nord / / Lombardia nord-est (SP 18) / Rosselli sud (SP 18)			■		■		
5	intersezione SS 629 / San Rocco nord-est	■	■		■			
9	intersezione Torretta / dei Prati / Vergiate			■		■		
10	intersezione Varese / Stazione / / Somma Lombardo / Vergiate			■		■		
12	intersezione SS 629 / SS 33			■			■	■
14	intersezione Sempione (SS 33) ovest / Corgeno (SP 18) / Don Locatelli (SP 17) / Sempione (SS 33) sud-est		■	■	■	■		
16	intersezione Di Vittorio (SP 17) ovest / Gramsci / Del Monte / / delle Ginestre / Uguaglianza			■		■		
18	intersezione Puccini (SP 17) ovest / dei Prati / Somma L / Puccini (SP 17) est / Cascina Malora			■		■		
19	intersezione Puccini (SP 17) ovest / Lunga / / Stazione (SP 17) / Cascina Nuova (SP 47)			■		■		

2

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 intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale,
- assenza di sistemi di moderazione della velocità veicolare;

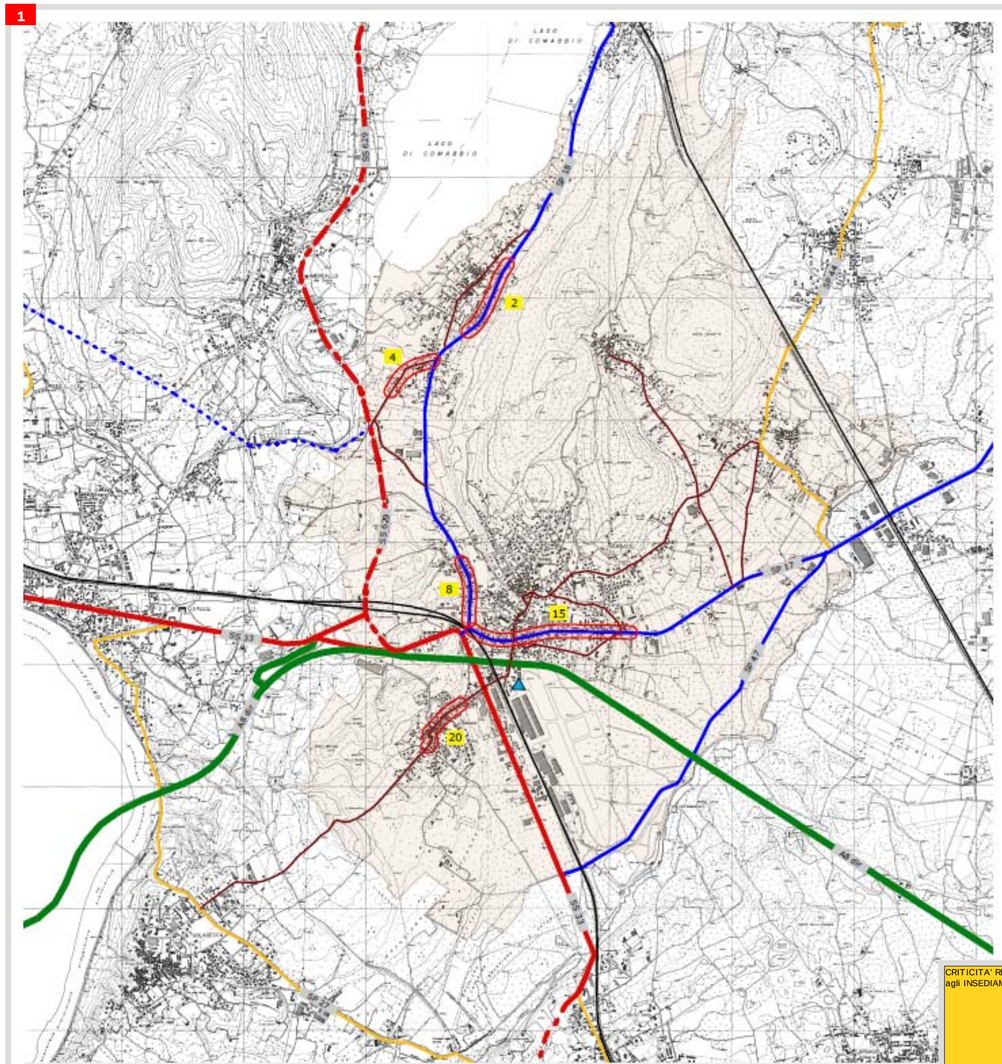
15. via Di Vittorio - via Don Locatelli (SP 17):

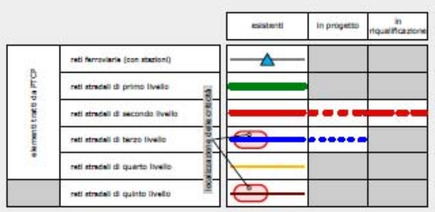
- svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 18 ed insediamenti dell'area ovest-varesina in ambito urbano,
- trasferimento di quote di traffico interferente,
- carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
- assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la 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-ticinese 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.

1





CRITICITA' RELATIVE agli INSEDIAMENTI RESIDENZIALI

		tangenza all'abitato	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	svolgimento di funzioni di collegamento tra assi di livello superiore in ambito urbano	trasferimento di quote di traffico interferente	condizioni di particolare inadeguatezza spaziale e sezionale
2	via Lombardia (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 Posorti		■			■	■	■

2

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;

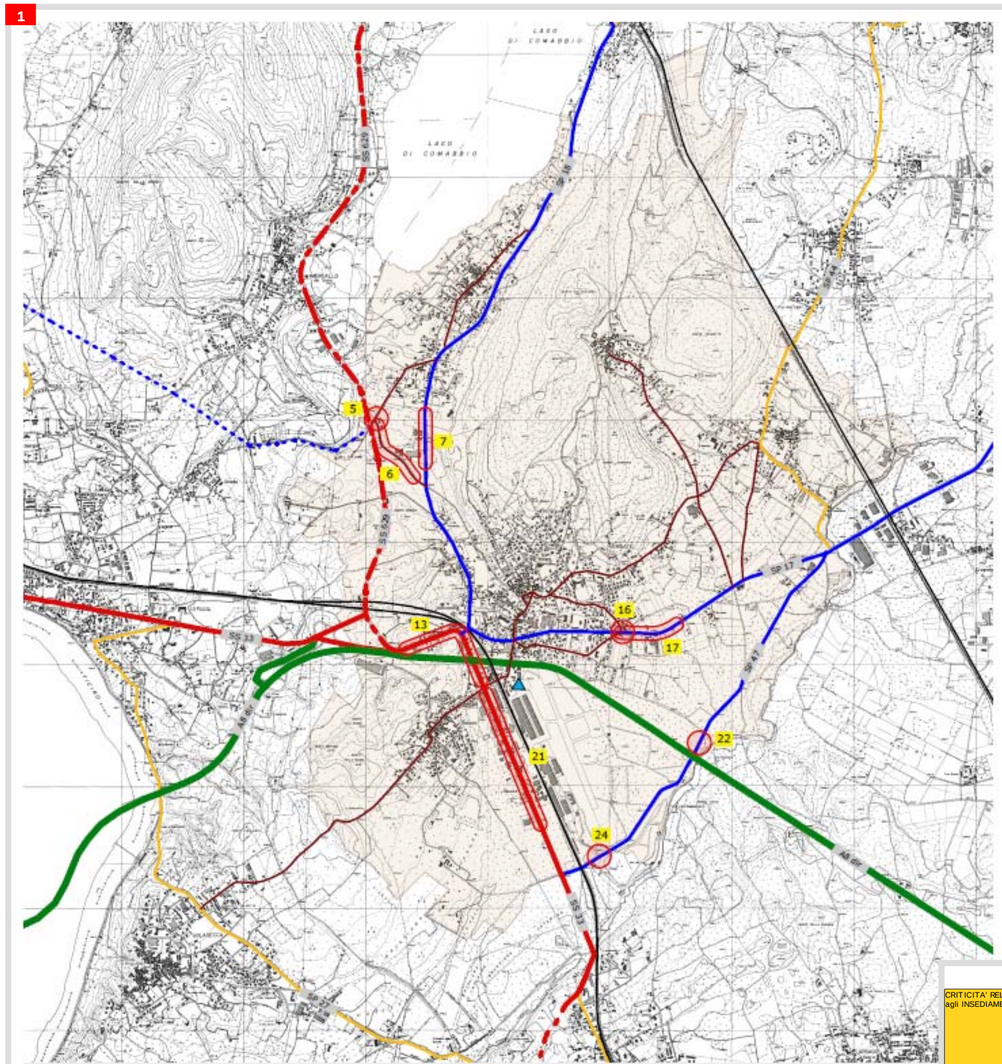
22. via Cascina Nuova (SP 47) presso A8 dir:

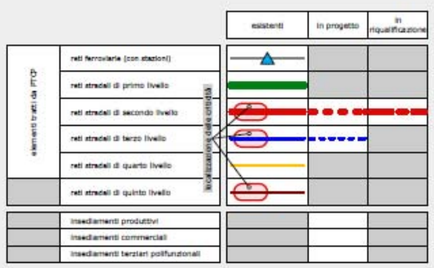
- probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale realizzazione dell'adiacente insediamento produttivo,
- assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale;

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.

1





CRITICITA' RELATIVE agli INSEDIAMENTI PRODUTTIVI-COMMERCIALI-TERZIARI

		prossimità ad altra intersezione	occasionali condizioni di saturazione allo stato di fatto	probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto	assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
5	intersezione San Rocco nord-est / San Rocco sud-est	■	■	■		
6	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 (SP17) 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			■	■	

2

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:

1. 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,

3. 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,

5. 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;

9. 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;

10. 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;

12. intersezione SS 629 / SS 33:

- ridondanza dei rami intersettivi e delle conseguenti modalità di percorrimento,
- elevato consumo di territorio,
- assenza 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:

- 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;

16. intersezione Di Vittorio (SP 17) / Gramsci / 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;

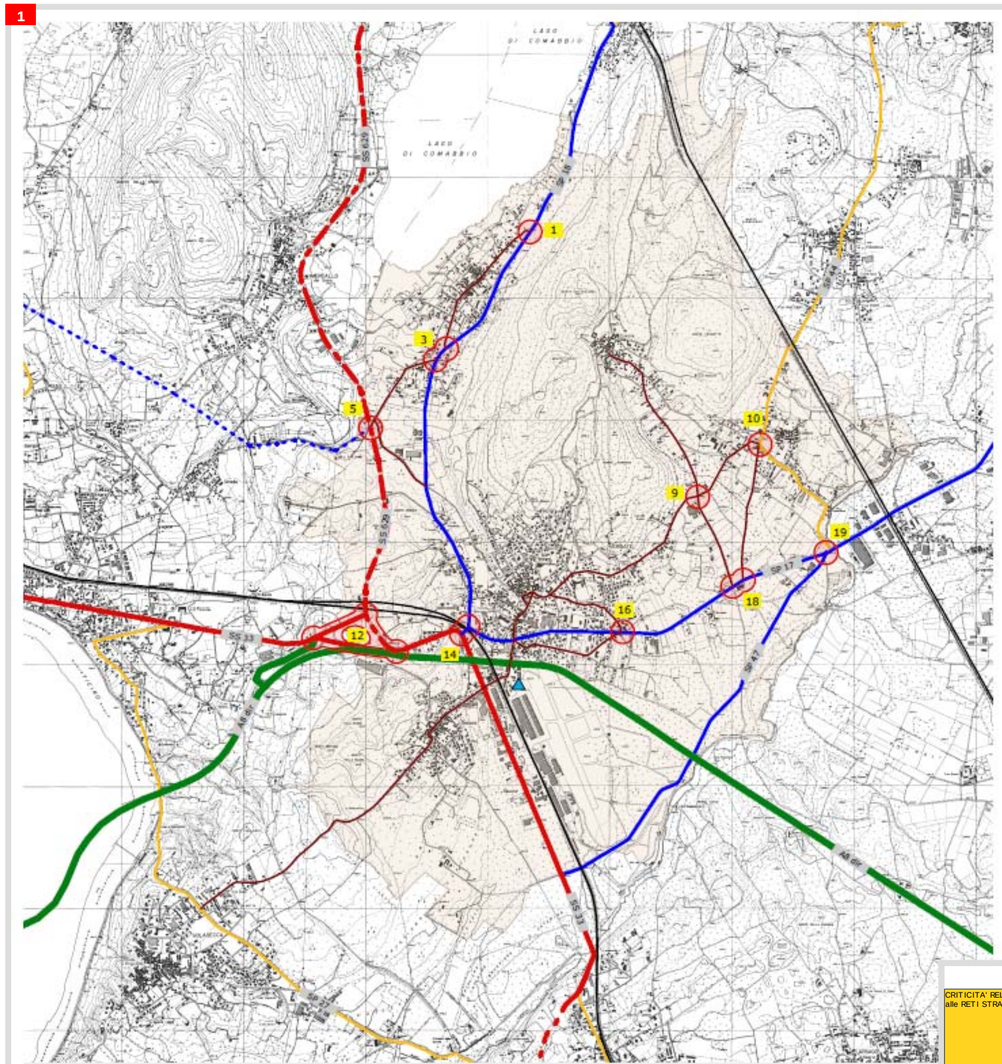
18. intersezione Puccini (SP 17) ovest / dei Prati / Somma Lombardo / Puccini (SP 17) est / Cascina Malora:

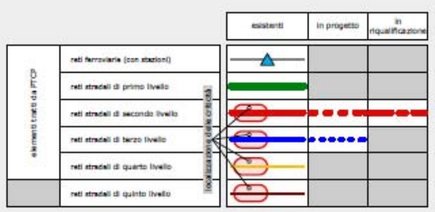
- assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
- assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;

19. 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.

1





CRITICITA' RELATIVE alle RETI STRADALI ORDINARIE

		prossimità all'atto intersezione	occasionali condizioni di saturazione allo stato	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità	probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	ridondanza dei rami intersettivi e delle conseguenti modalità di percorrimento	elevato consumo di territorio
1	intersezione Leopardi / Lombardia (SP 17)			■		■		
3	intersezione San Rocco / Rosselli nord / / Lombardia nord-est (SP 18) / Rosselli sud (SP 18)			■		■		
5	intersezione SS 629 / San Rocco nord-est	■	■		■			
9	intersezione Torretta / dei Prati / Vergiate			■		■		
10	intersezione Varese / Stazione / / Somma Lombardo / Vergiate			■		■		
12	intersezione SS 629 / SS 33			■			■	■
14	intersezione Sempione (SS 33) ovest / Corgeno (SP 18) / Don Locatelli (SP 17) / Sempione (SS 33) sud-est		■	■	■	■		
16	intersezione Di Vittorio (SP 17) ovest / Gramsci / Del Monte / / delle Ginestre / Uguaglianza			■		■		
18	intersezione Puccini (SP 17) ovest / dei Prati / Somma L / Puccini (SP 17) est / Cascina Malora			■		■		
19	intersezione Puccini (SP 17) ovest / Lunga / / Stazione (SP 17) / Cascina Nuova (SP 47)			■		■		

2

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 intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale,
- assenza di sistemi di moderazione della velocità veicolare;

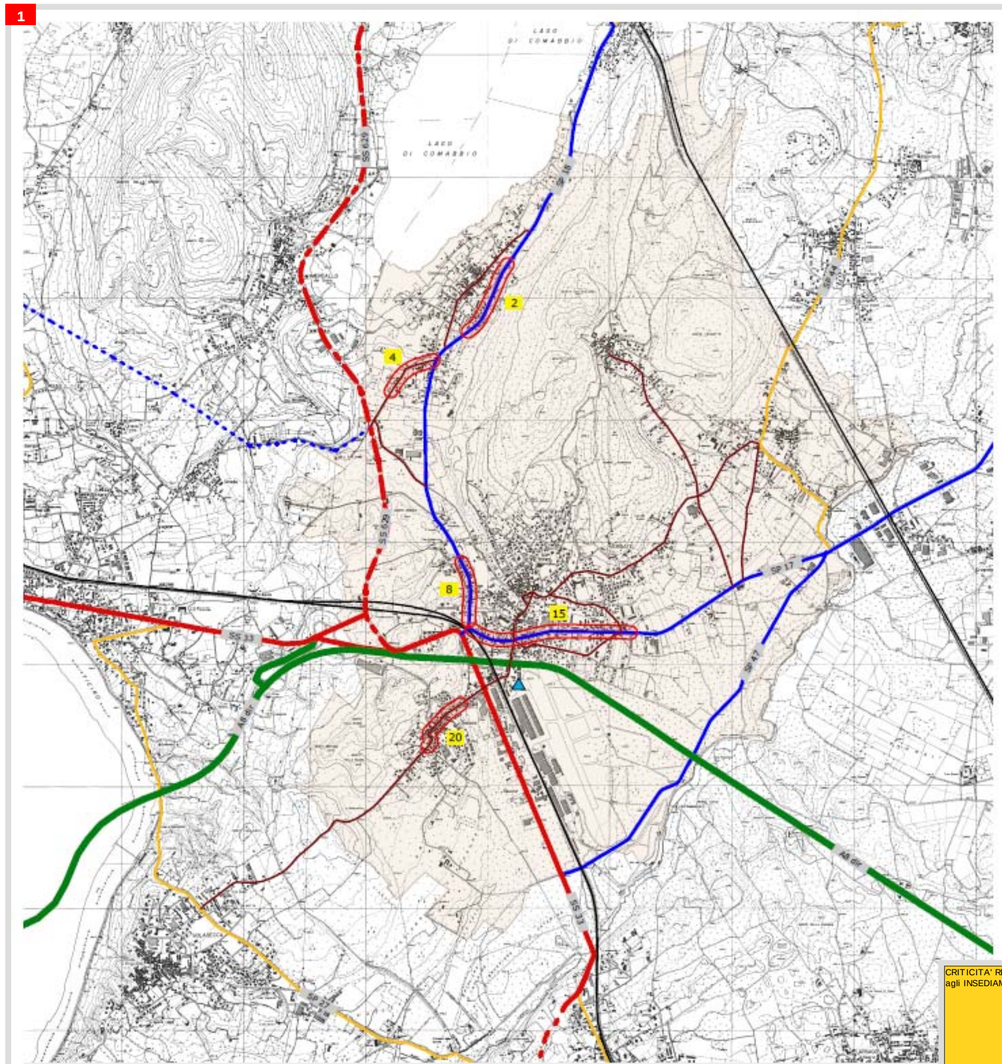
15. via Di Vittorio - via Don Locatelli (SP 17):

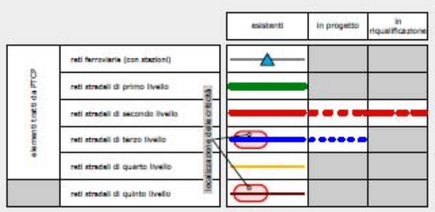
- svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 18 ed insediamenti dell'area ovest-varesina in ambito urbano,
- trasferimento di quote di traffico interferente,
- carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
- assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la 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-ticinese 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.

1





CRITICITA' RELATIVE agli INSEDIAMENTI RESIDENZIALI

		tangenza all'abitato	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	svolgimento di funzioni di collegamento tra assi di livello superiore in ambito urbano	trasferimento di quote di traffico interferente	condizioni di particolare inadeguatezza spaziale e sezionale
2	via Lombardia (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 Posorti		■			■	■	■

2

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;

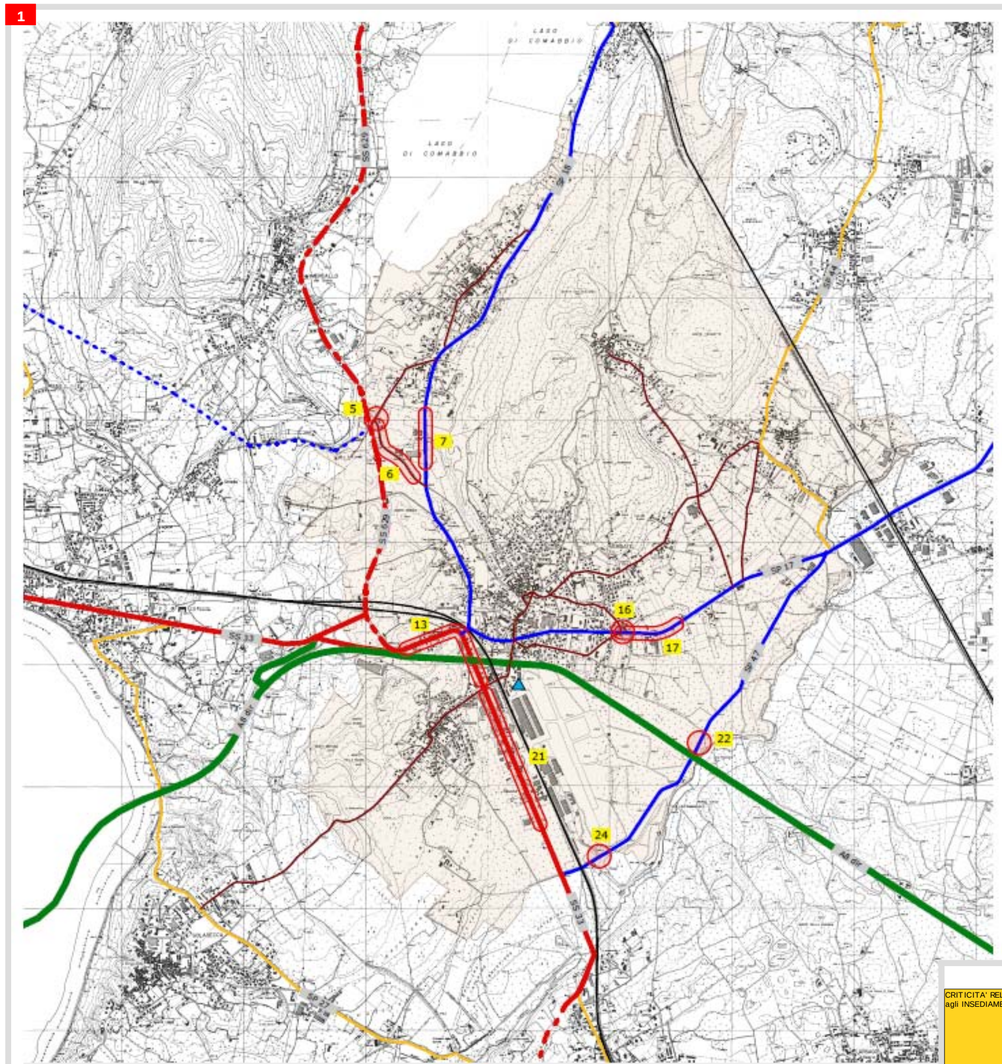
22. via Cascina Nuova (SP 47) presso A8 dir:

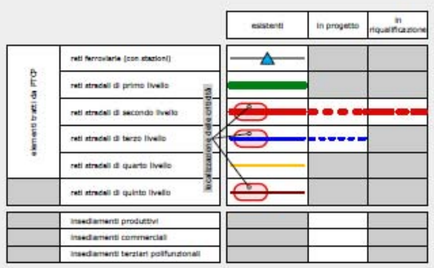
- probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale realizzazione dell'adiacente insediamento produttivo,
- assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale;

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.

1





CRITICITA' RELATIVE agli INSEDIAMENTI PRODUTTIVI-COMMERCIALI-TERZIARI

		prossimità ad altra intersezione	occasionali condizioni di saturazione allo stato di fatto	probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto	assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
5	intersezione San Rocco nord-est / San Rocco sud-est	■	■	■		
6	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 (SP17) 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			■	■	

2

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:

1. 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,

3. 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,

5. 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;

9. 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;

10. 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;

12. intersezione SS 629 / SS 33:

- ridondanza dei rami intersettivi e delle conseguenti modalità di percorrimento,
- elevato consumo di territorio,
- assenza 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:

- 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;

16. intersezione Di Vittorio (SP 17) / Gramsci / 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;

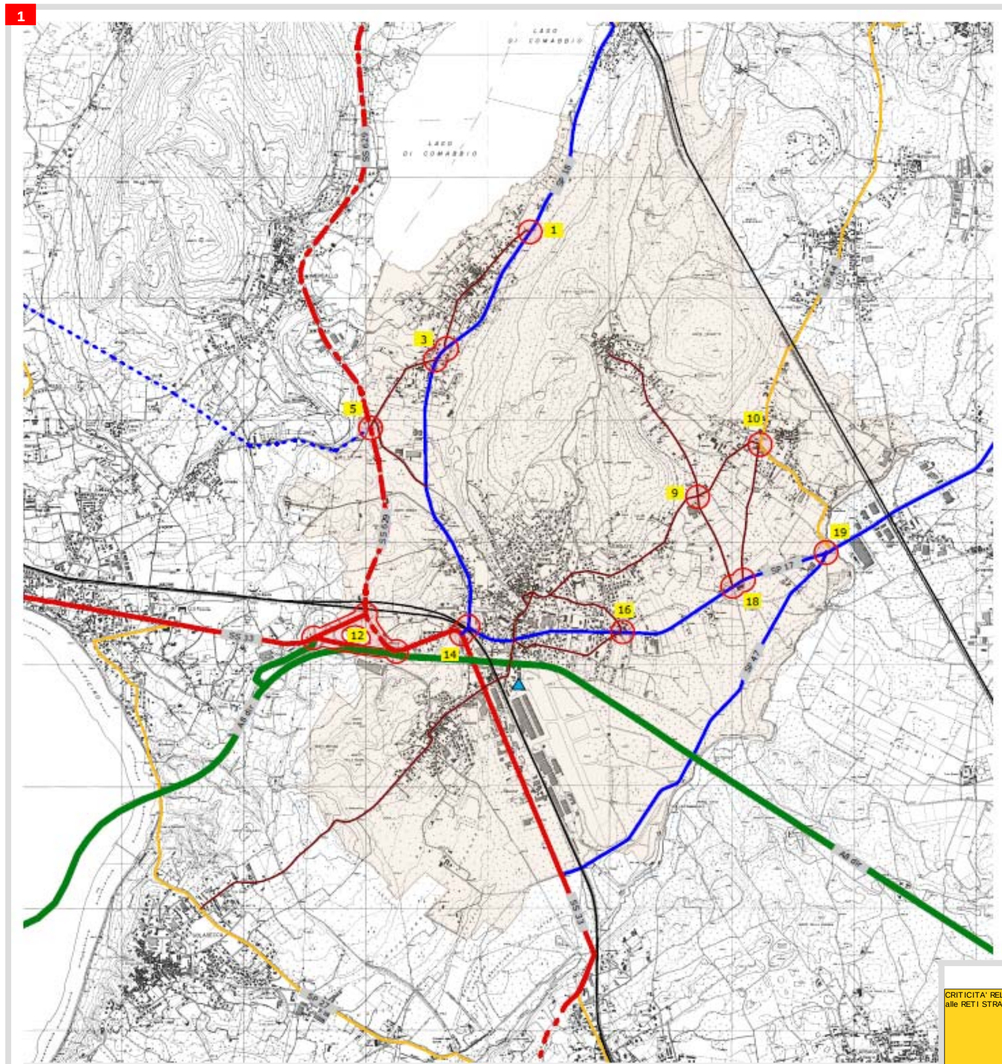
18. intersezione Puccini (SP 17) ovest / dei Prati / Somma Lombardo / Puccini (SP 17) est / Cascina Malora:

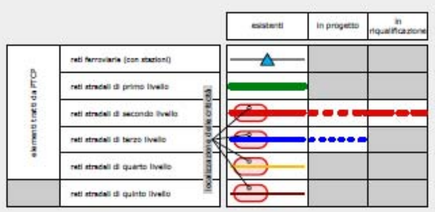
- assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
- assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;

19. 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.

1





CRITICITA' RELATIVE alle RETI STRADALI ORDINARIE

		prossimità all'atto intersezione	occasionali condizioni di saturazione allo stato	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità	probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	ridondanza dei rami intersettivi e delle conseguenti modalità di percorrimento	elevato consumo di territorio
1	intersezione Leopardi / Lombardia (SP 17)			■		■		
3	intersezione San Rocco / Rosselli nord / / Lombardia nord-est (SP 18) / Rosselli sud (SP 18)			■		■		
5	intersezione SS 629 / San Rocco nord-est	■	■		■			
9	intersezione Torretta / dei Prati / Vergiate			■		■		
10	intersezione Varese / Stazione / / Somma Lombardo / Vergiate			■		■		
12	intersezione SS 629 / SS 33			■			■	■
14	intersezione Sempione (SS 33) ovest / Corgeno (SP 18) / Don Locatelli (SP 17) / Sempione (SS 33) sud-est		■	■	■	■		
16	intersezione Di Vittorio (SP 17) ovest / Gramsci / Del Monte / / delle Ginestre / Uguaglianza			■		■		
18	intersezione Puccini (SP 17) ovest / dei Prati / Somma L / Puccini (SP 17) est / Cascina Malora			■		■		
19	intersezione Puccini (SP 17) ovest / Lunga / / Stazione (SP 17) / Cascina Nuova (SP 47)			■		■		

2

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 intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale,
- assenza di sistemi di moderazione della velocità veicolare;

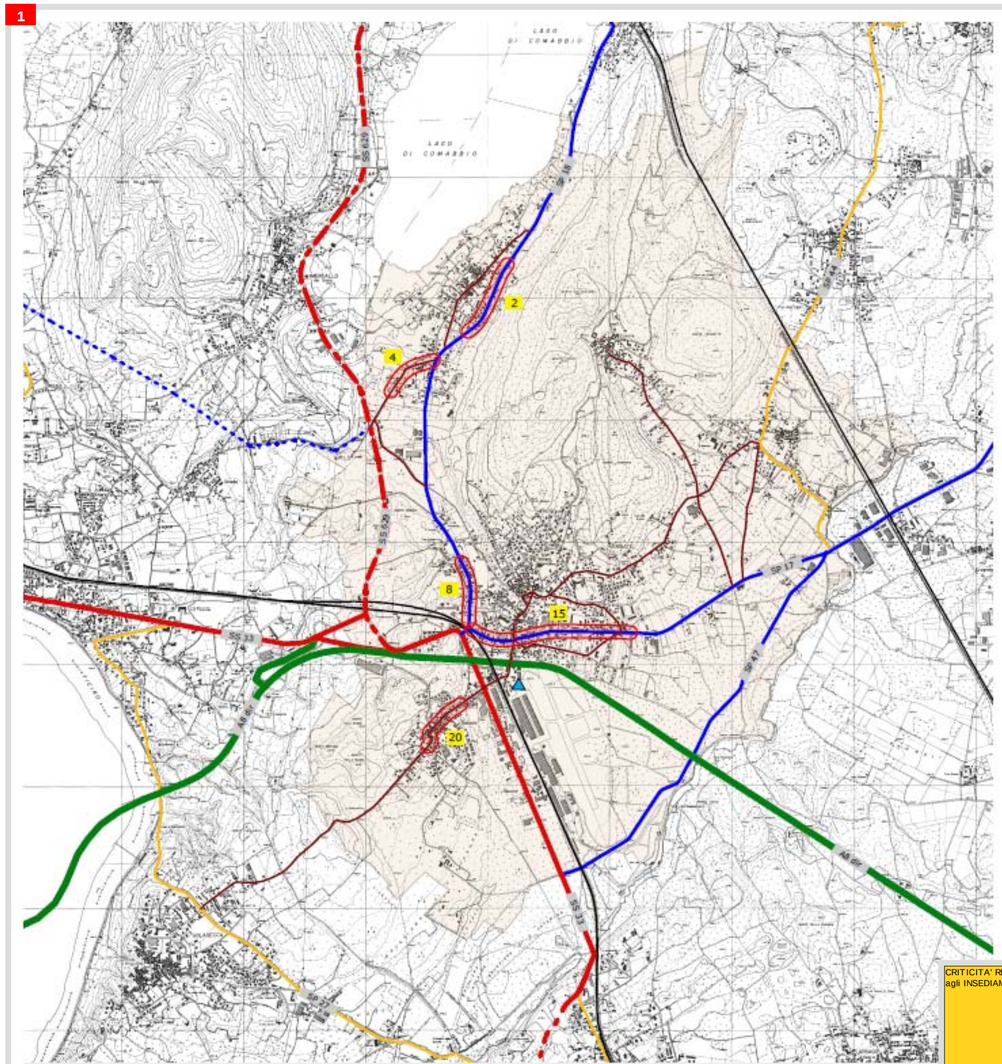
15. via Di Vittorio - via Don Locatelli (SP 17):

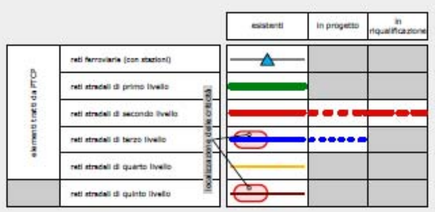
- svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 18 ed insediamenti dell'area ovest-varesina in ambito urbano,
- trasferimento di quote di traffico interferente,
- carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
- assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la 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-ticinese 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.

1





CRITICITA' RELATIVE agli INSEDIAMENTI RESIDENZIALI

		tangenza all'abitato	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	svolgimento di funzioni di collegamento tra assi di livello superiore in ambito urbano	trasferimento di quote di traffico interferente	condizioni di particolare inadeguatezza spaziale e sezionale
2	via Lombardia (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 Posorti		■			■	■	■

2

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;

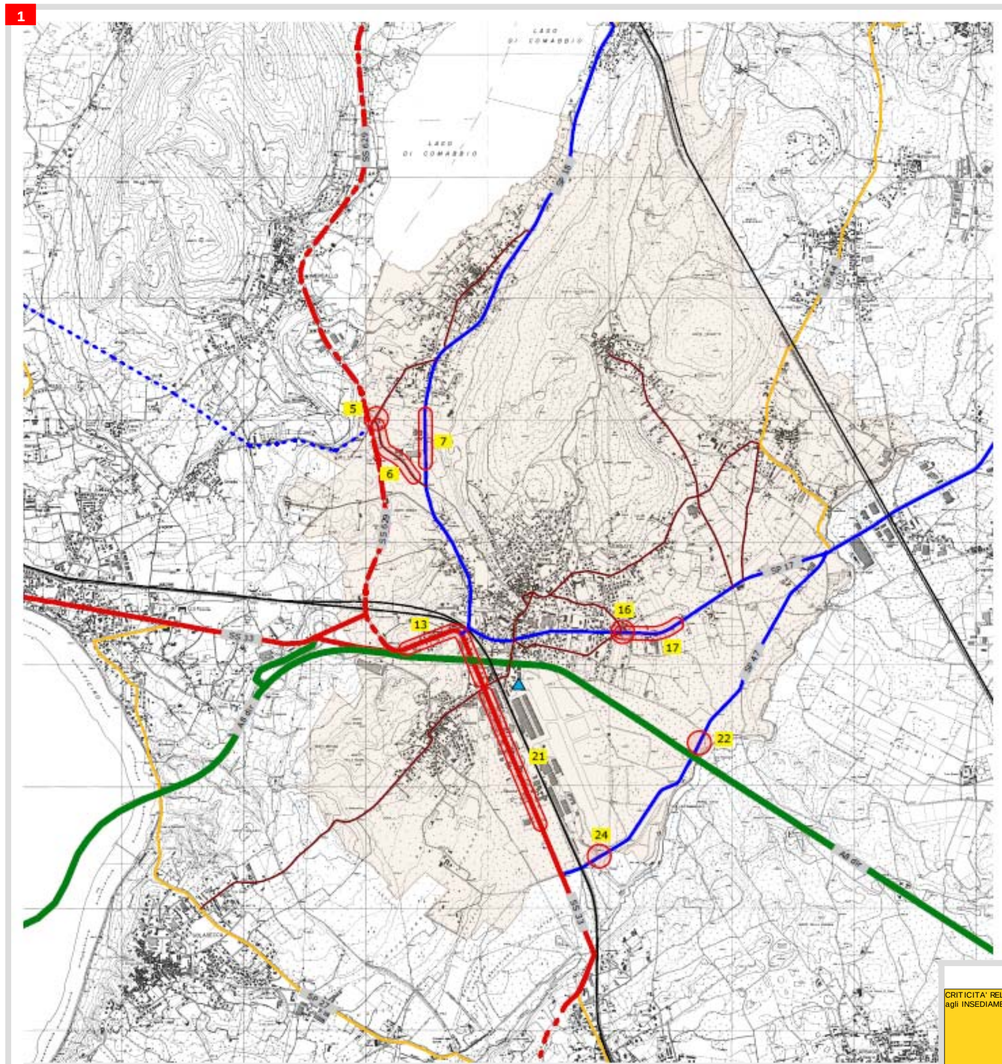
22. via Cascina Nuova (SP 47) presso A8 dir:

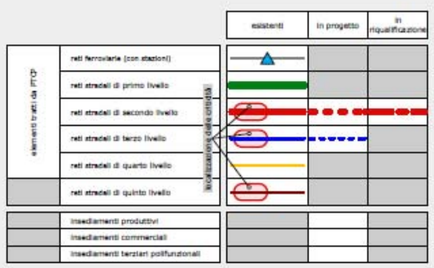
- probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale realizzazione dell'adiacente insediamento produttivo,
- assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale;

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.

1





CRITICITA' RELATIVE agli INSEDIAMENTI PRODUTTIVI-COMMERCIALI-TERZIARI

		prossimità ad altra intersezione	occasionali condizioni di saturazione allo stato di fatto	probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto	assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
5	intersezione San Rocco nord-est / San Rocco sud-est	■	■	■		
6	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 (SP17) 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			■	■	

2

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:

1. 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,

3. 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,

5. 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;

9. 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;

10. 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;

12. intersezione SS 629 / SS 33:

- ridondanza dei rami intersettivi e delle conseguenti modalità di percorrimento,
- elevato consumo di territorio,
- assenza 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:

- 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;

16. intersezione Di Vittorio (SP 17) / Gramsci / 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;

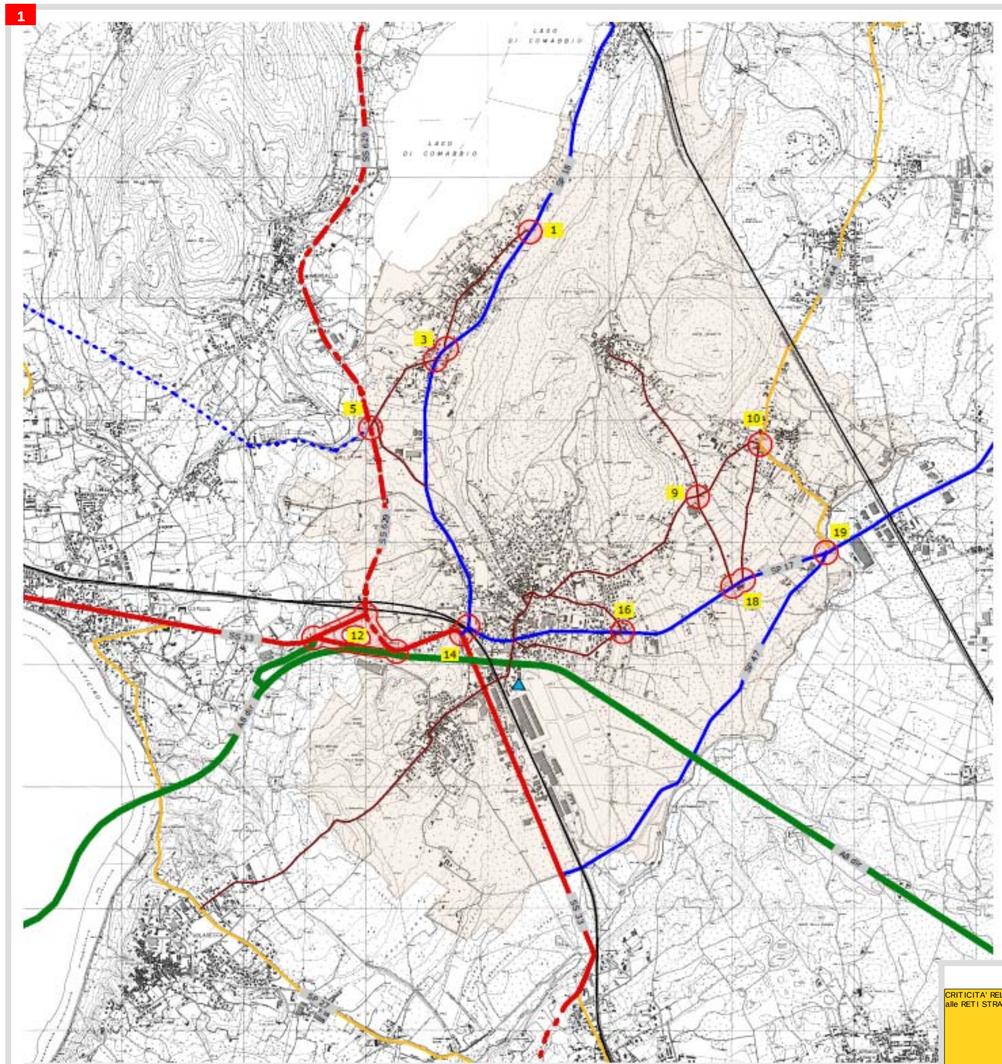
18. intersezione Puccini (SP 17) ovest / dei Prati / Somma Lombardo / Puccini (SP 17) est / Cascina Malora:

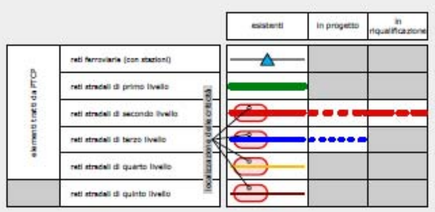
- assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
- assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;

19. 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.

1





CRITICITA' RELATIVE alle RETI STRADALI ORDINARIE

		prossimità all'atto intersezione	occasionali condizioni di saturazione allo stato	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità	probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	ridondanza dei rami intersettivi e delle conseguenti modalità di percorrimento	elevato consumo di territorio
1	intersezione Leopardi / Lombardia (SP 17)			■		■		
3	intersezione San Rocco / Rosselli nord / / Lombardia nord-est (SP 18) / Rosselli sud (SP 18)			■		■		
5	intersezione SS 629 / San Rocco nord-est	■	■		■			
9	intersezione Torretta / dei Prati / Vergiate			■		■		
10	intersezione Varese / Stazione / / Somma Lombardo / Vergiate			■		■		
12	intersezione SS 629 / SS 33			■			■	■
14	intersezione Sempione (SS 33) ovest / Corgeno (SP 18) / Don Locatelli (SP 17) / Sempione (SS 33) sud-est		■	■	■	■		
16	intersezione Di Vittorio (SP 17) ovest / Gramsci / Del Monte / / delle Ginestre / Uguaglianza			■		■		
18	intersezione Puccini (SP 17) ovest / dei Prati / Somma L / Puccini (SP 17) est / Cascina Malora			■		■		
19	intersezione Puccini (SP 17) ovest / Lunga / / Stazione (SP 17) / Cascina Nuova (SP 47)			■		■		

2

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:

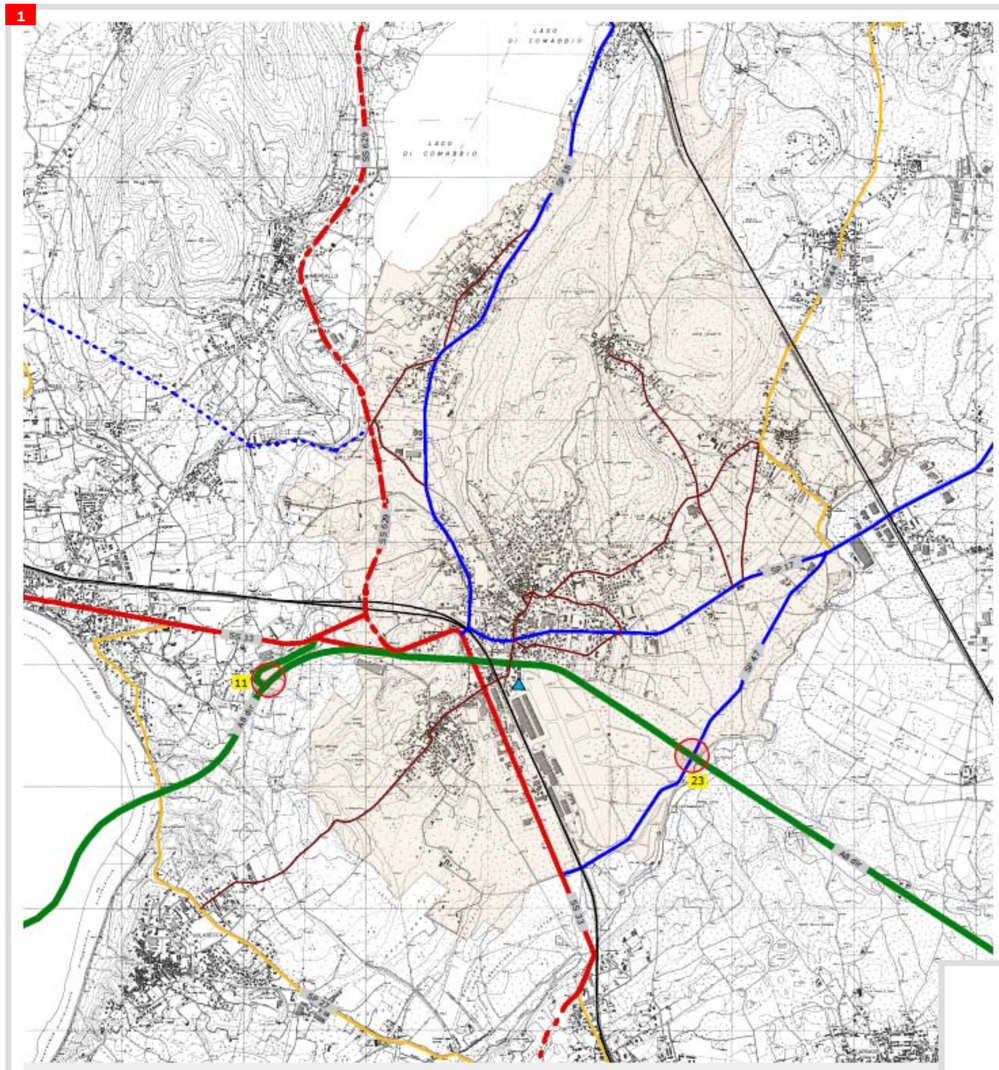
11. uscita Vergiate - Sesto Calende dell'A8 dir:

- 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'A8 dir:

(elementi descrittivi complementari rispetto a quanto elencato al punto 11).

1



2

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

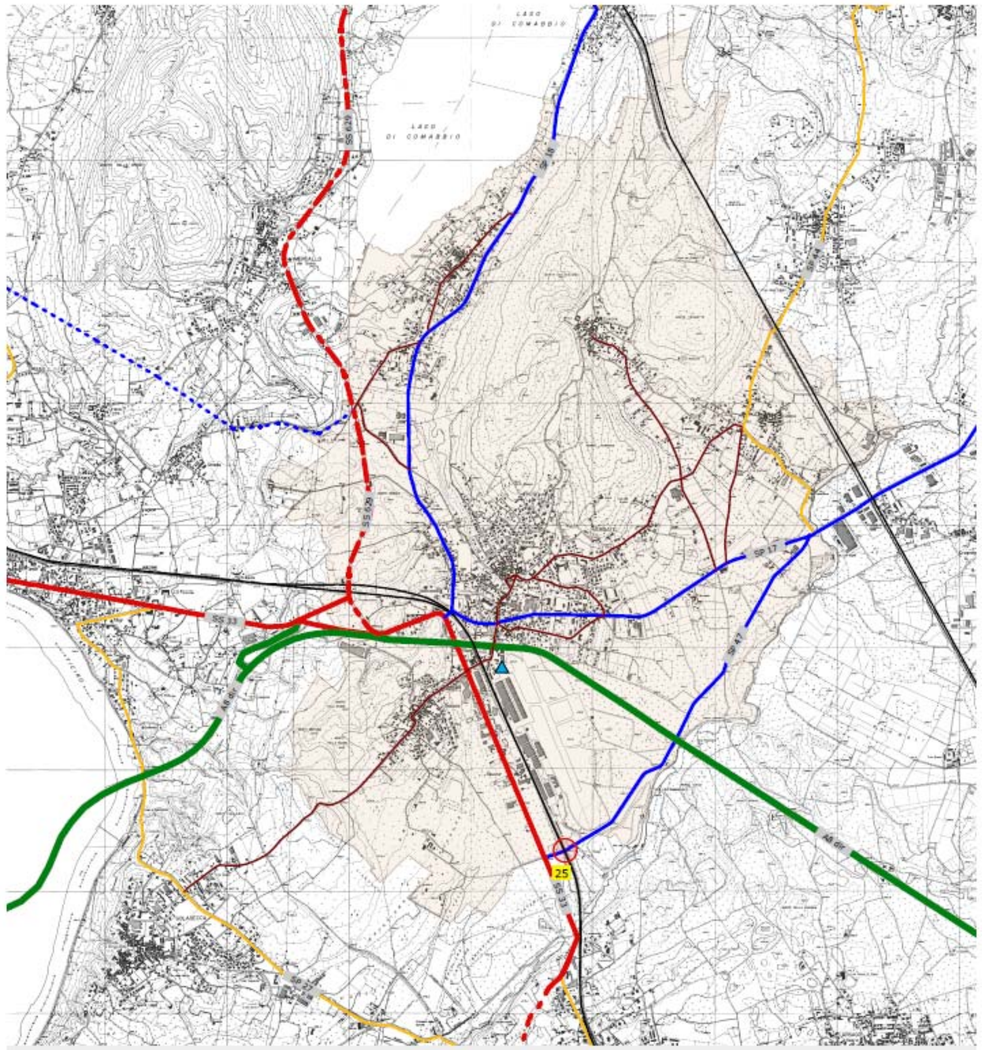
Nel citato *Documento*, sono state rappresentate in forma cartografica (1) le principali criticità manifestate dalle modalità di integrazione sul territorio comunale tra rete ferroviaria e rete stradale ordinaria.

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.

1



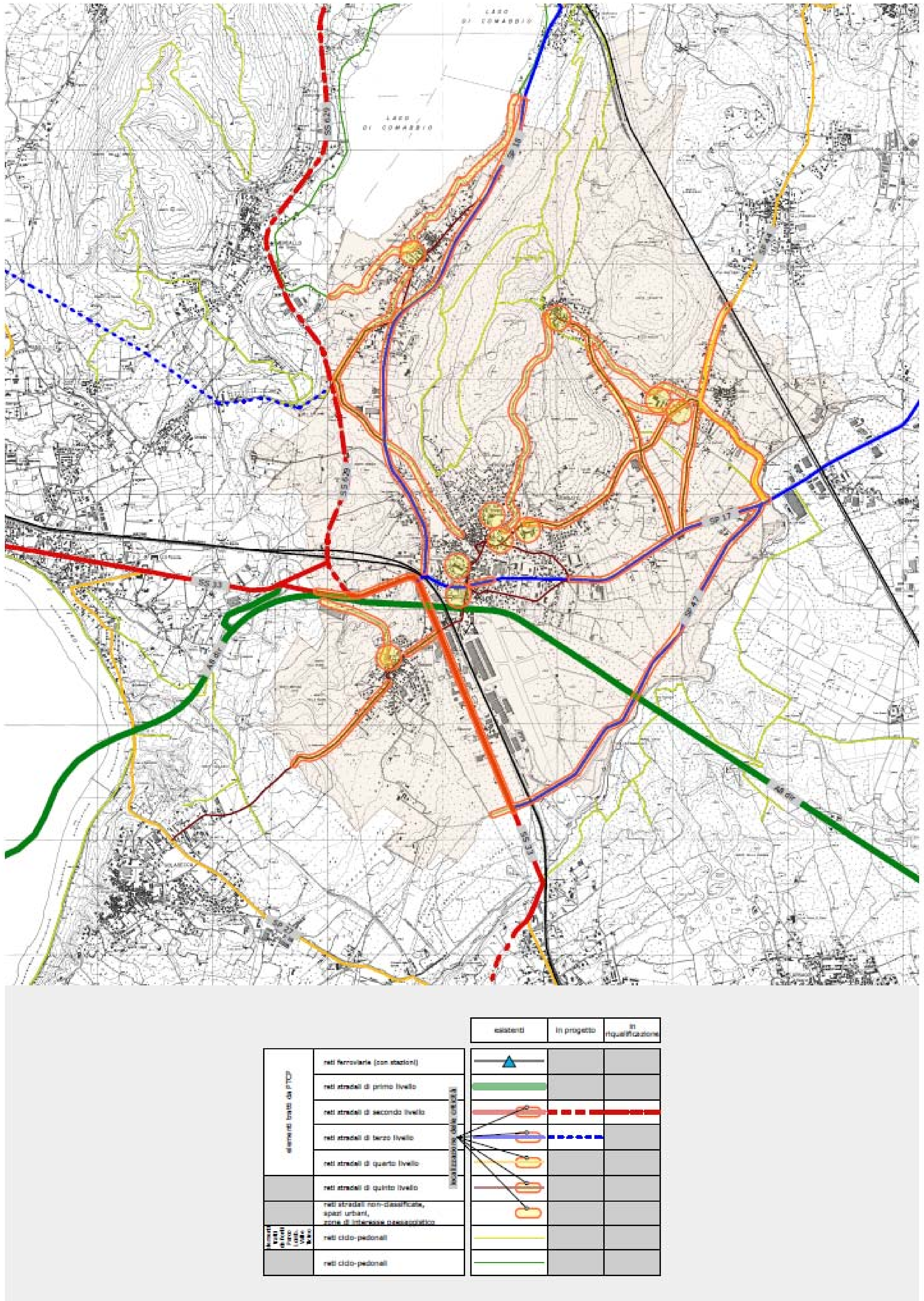
nr	tema
02-f	L'individuazione delle criticità relative alle reti ciclo-pedonali

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.

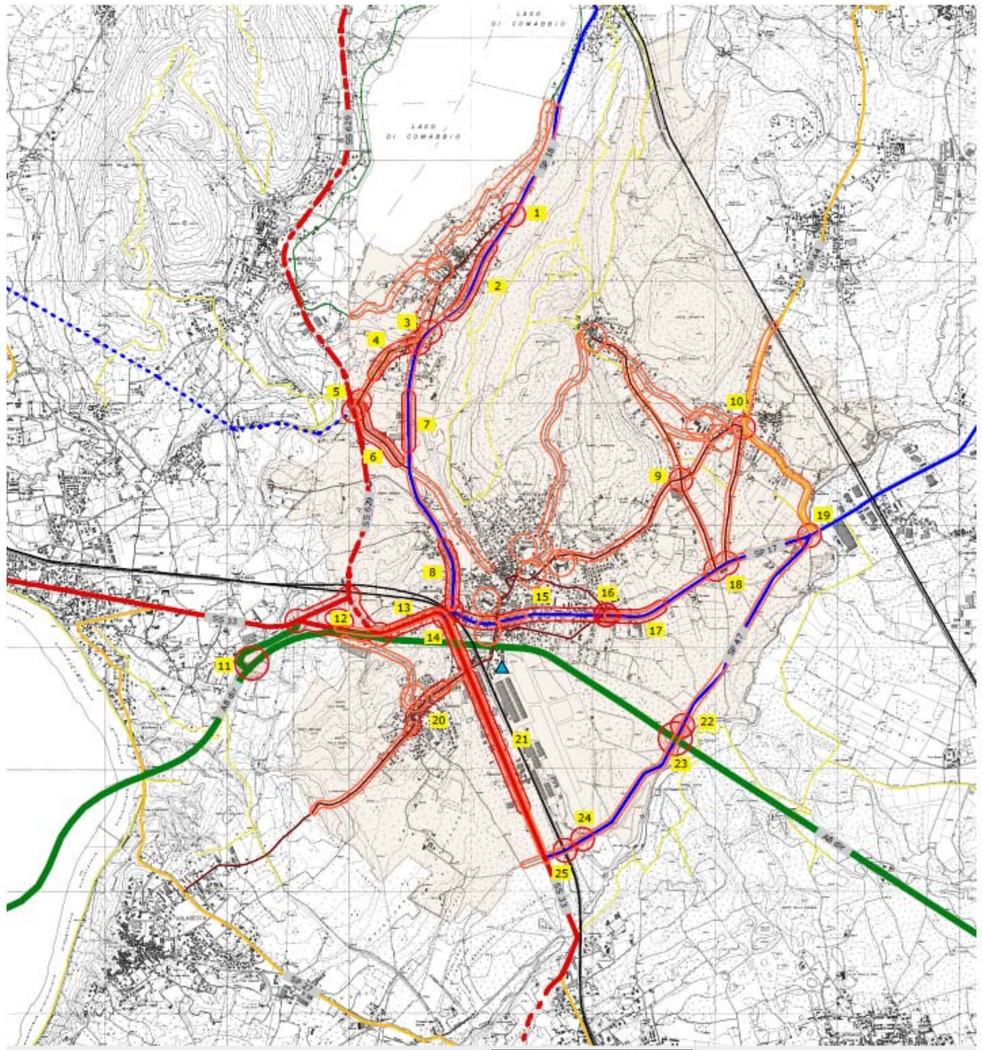
1



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.

1



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;

i) 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 3b - 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 prefigurate, 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.

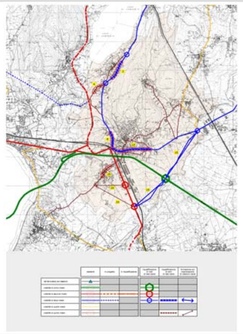
Analisi e sintesi sono state inoltre ricondotte al più ampio contesto della Provincia di Varese, attingendo alla documentazione del *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale* ed adottandone sostanzialmente l'apparato di classificazione e rappresentazione.

Nell'approccio analitico, corrispondentemente a quanto già effettuato per le criticità, gli scenari di piano sono stati relazionati a sei ambiti causali ed effettuali:

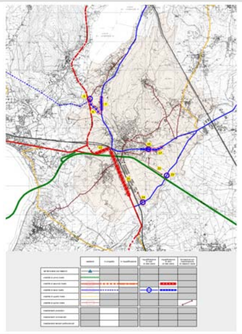
1 - gli insediamenti residenziali,
2 - gli insediamenti produttivi-commerciali-terziari,
3 - le reti stradali ordinarie,
4 - le reti autostradali,
5 - le reti ferroviarie,
6 - le reti ciclo-pedonali.

Nel successivo approccio sintetico (7-8), i suddetti ambiti causali ed effettuali sono stati invece riguardati sinotticamente, onde evidenziarne le interazioni.

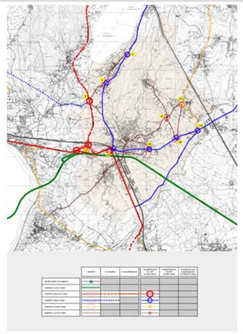
1



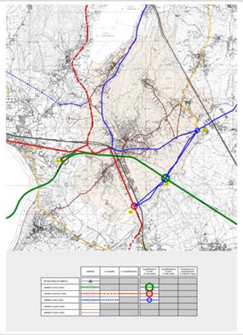
2



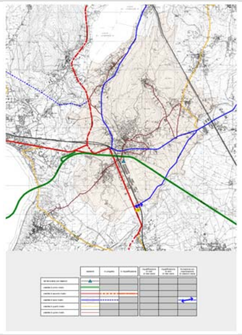
3



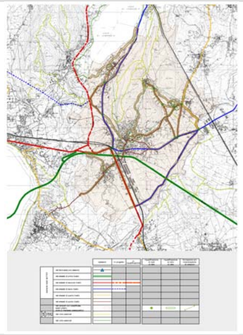
4



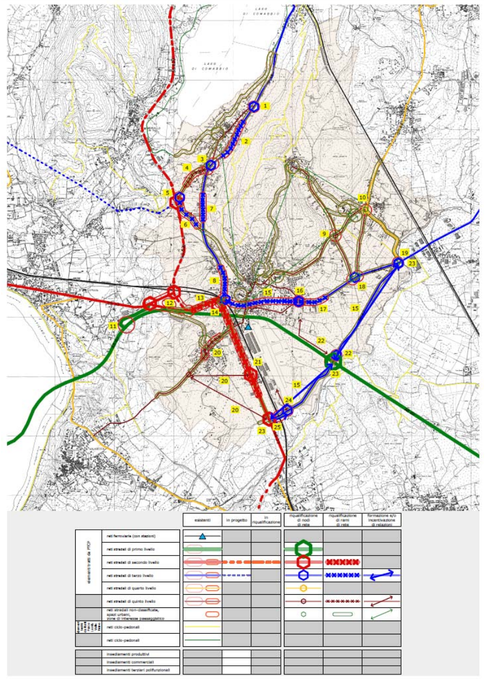
5



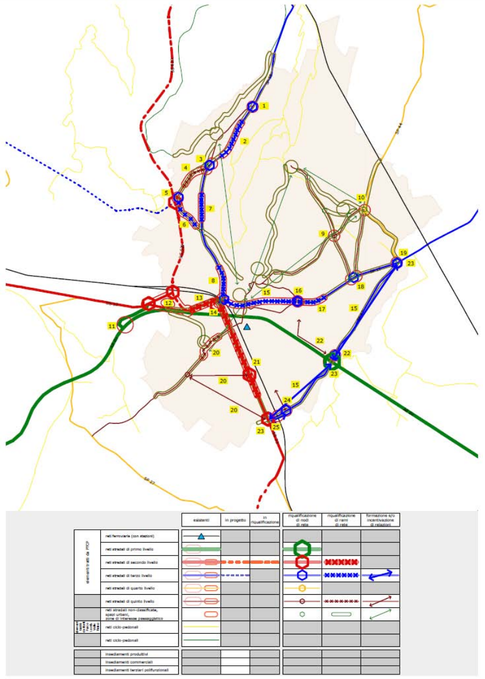
6



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 Lombardia (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;

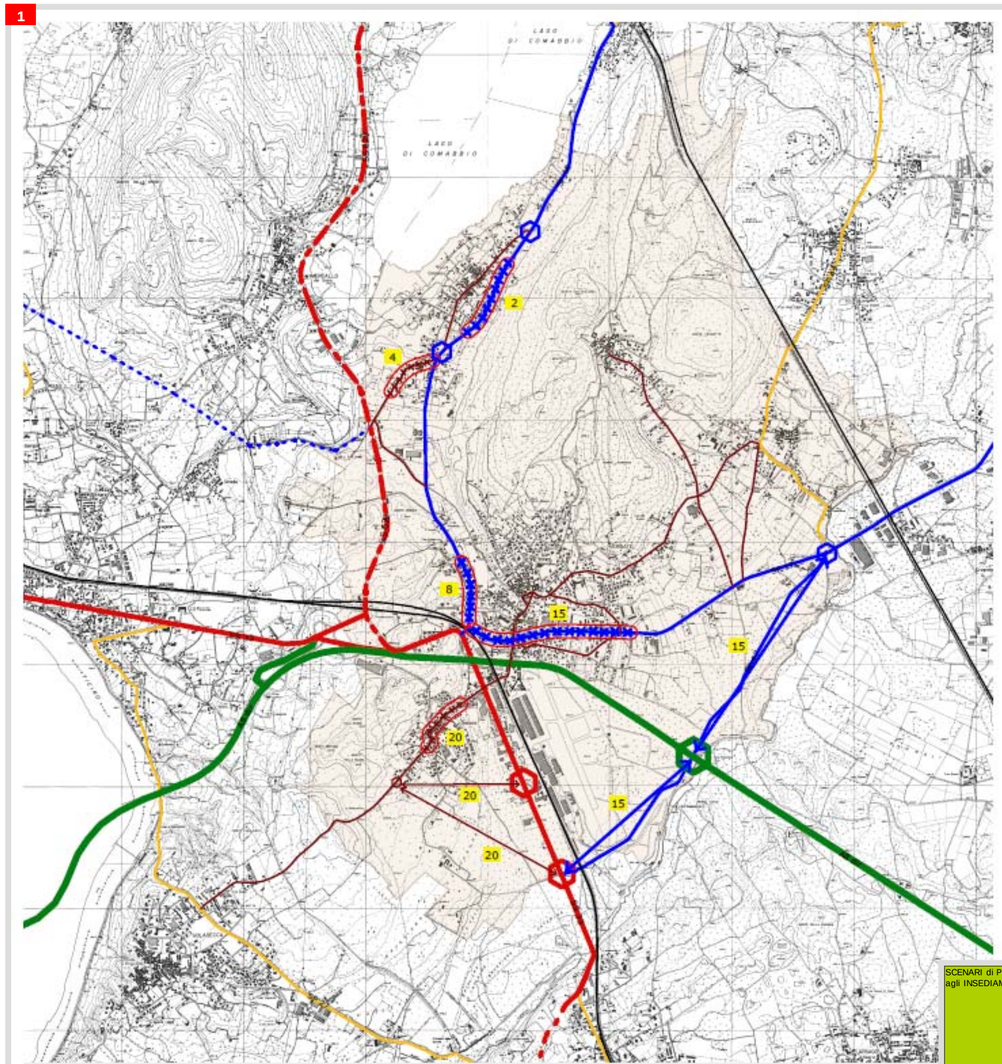
15. via Di Vittorio - via Don Locatelli (SP 17):

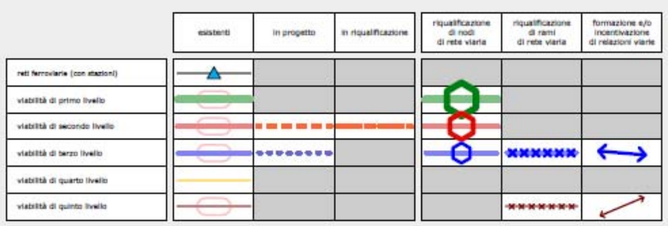
- disincentivazione delle funzioni di collegamento ed allontanamento del traffico interferente,
- incentivazione delle relazioni tra SS 33, A8 dir e SP 17 attraverso la SP 47,
- incremento di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
- introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni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

20. via Treves - via Posorti:

- 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).

1





SCENARI di PIANO RELATIVI agli INSEDIAMENTI RESIDENZIALI		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	disincentivazione delle funzioni di collegamento tra assi di livello superiore in ambito urbano	allontanamento di quote di traffico interferente	introduzione di ZTL (eventuale)
2	via Lombardia (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 Posorti	■			■	■	■

2

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 dell'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;

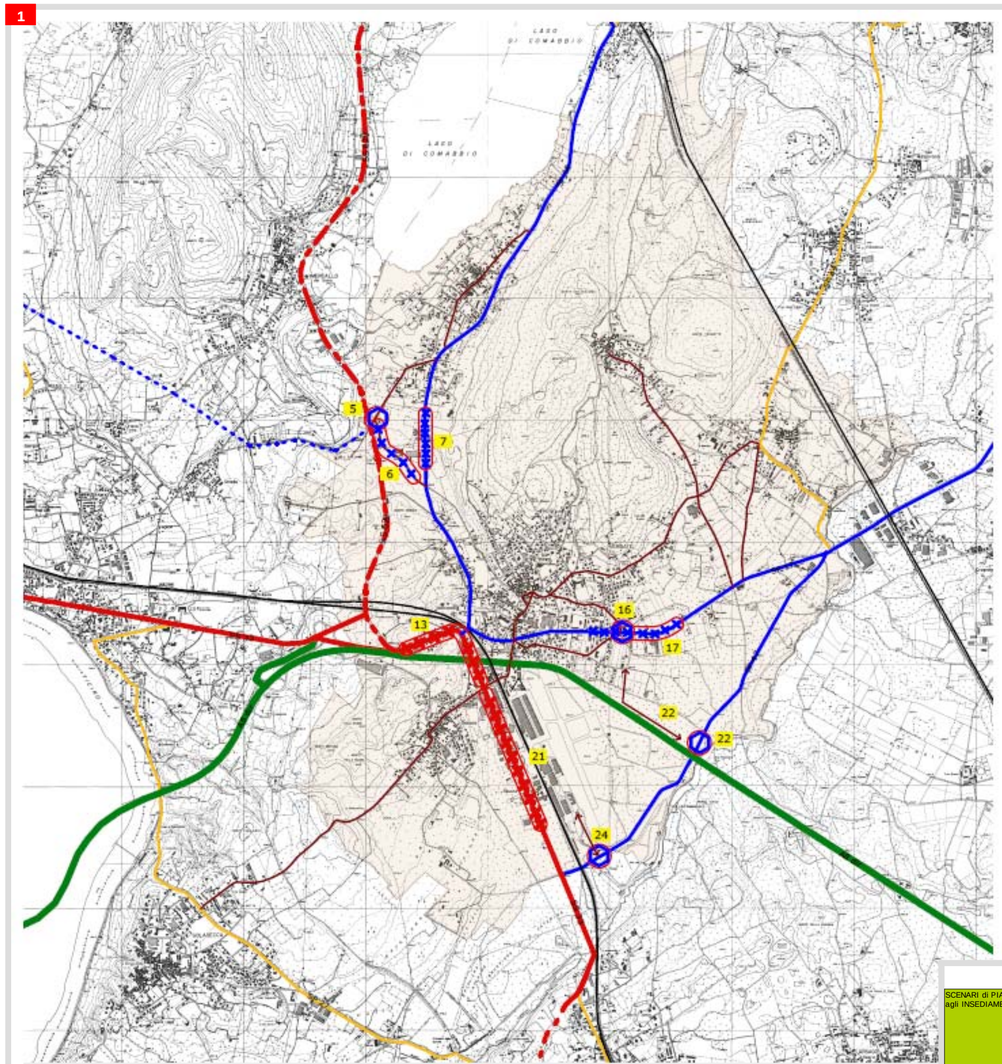
22. via Cascina Nuova (SP 47) presso A8 dir:

- 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.

1



SCENARI di PIANO RELATIVI agli INSEDIAMENTI PRODUTTIVI-COMMERCIALI-TERZIARI

		riqualificazione dell'intersezione in prossimità	riqualificazione dell'intersezione	formazione di asse di arroccamento per allontanamento di quote di traffico	introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
5	intersezione San Rocco nord-est / San Rocco sud-est	■	■			
6	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 (SP17) 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				■	

2

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 intersettivi 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) / Gramsci / 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;

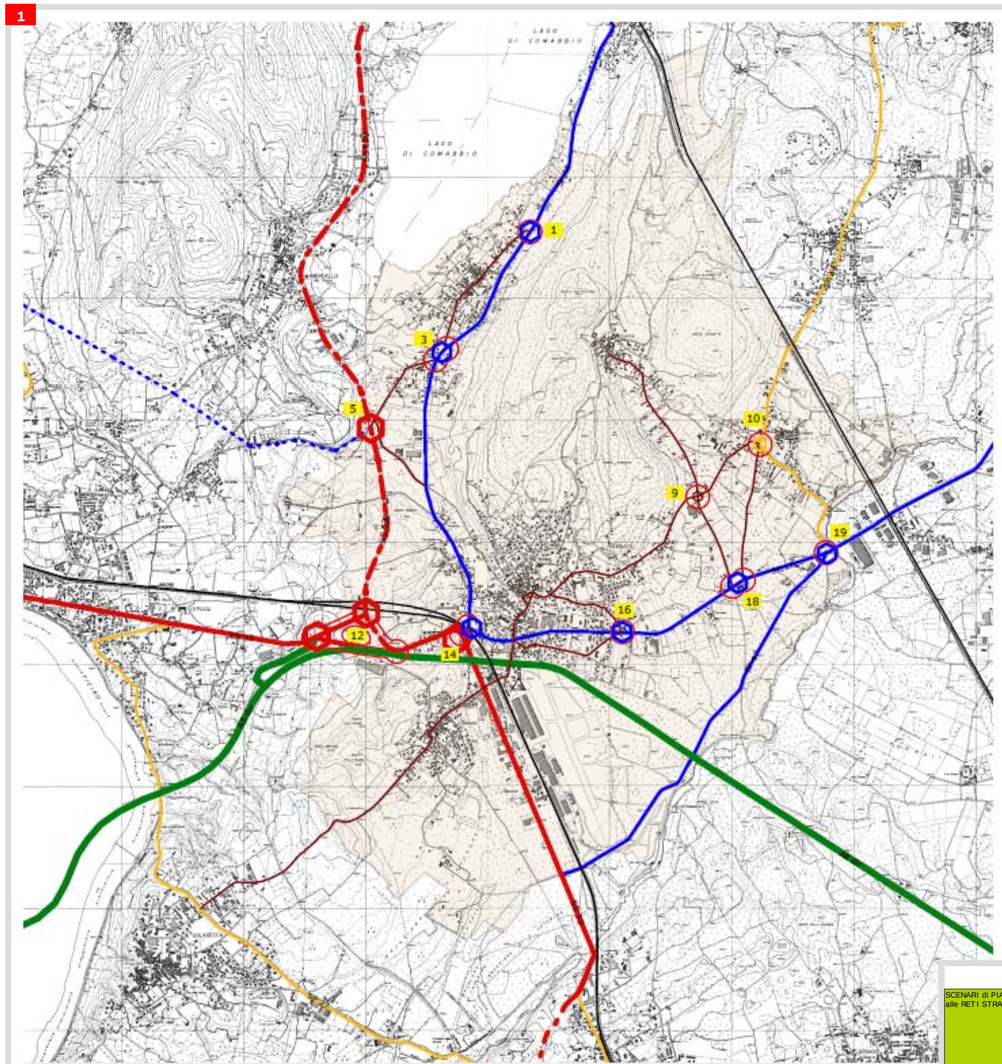
18. intersezione Puccini (SP 17) ovest / dei Prati / Somma Lombardo / Puccini (SP 17) est / Cascina Malora:

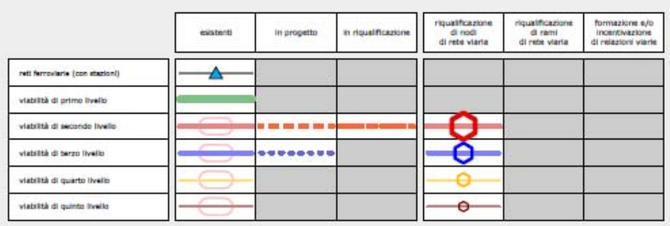
- introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
- introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;

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.

1





SCENARI di PIANO RELATIVI alle RETI STRADALI ORDINARIE

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

2

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:

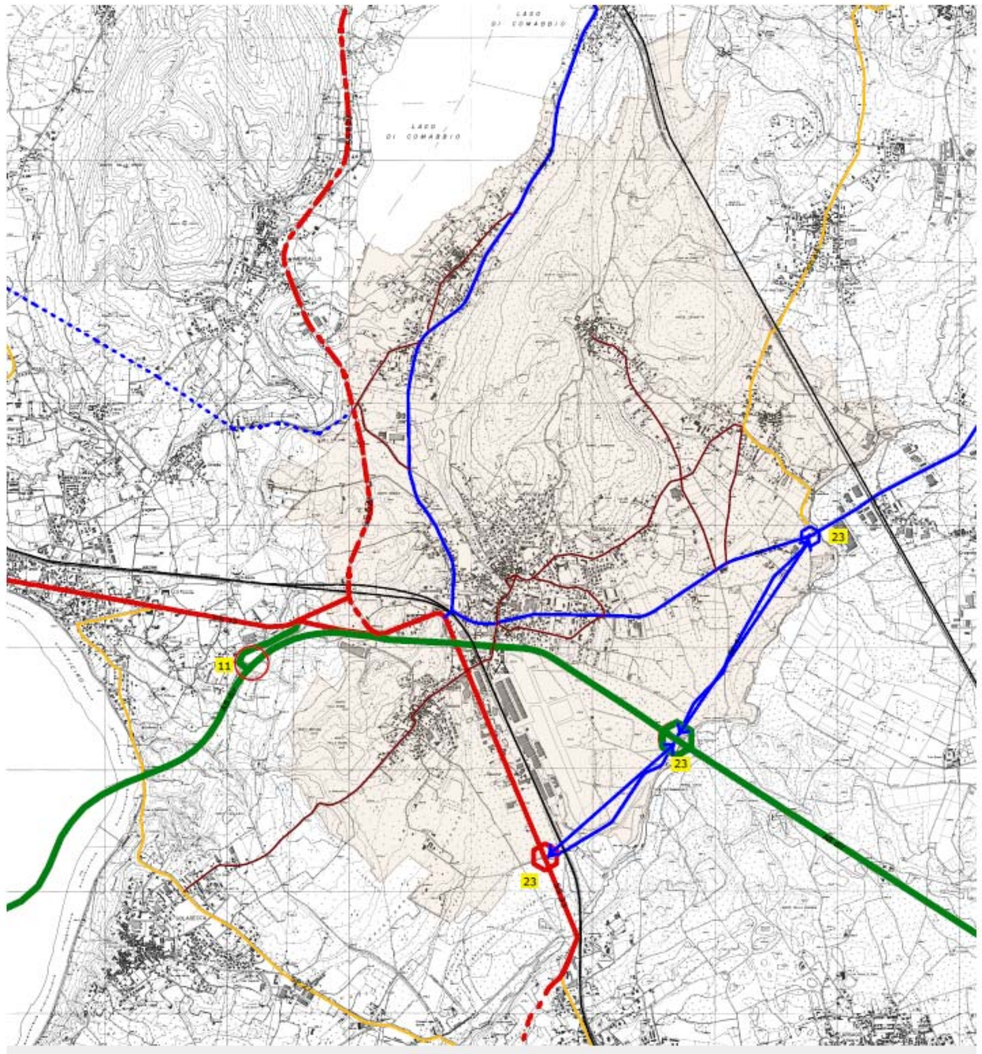
11. uscita Vergiate - Sesto Calende dell'A8 dir:

- 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'A8 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, A8 dir e SP 17 attraverso la SP 47.

1



	esistenti	in progetto	in riqualificazione	riqualificazione di nodi di rete viaria	riqualificazione di rami di rete viaria	formazione e/o incentivazione di relazioni viarie
reti ferroviaria (con stazioni)						
viabilità di primo livello						
viabilità di secondo livello						
viabilità di terzo livello						
viabilità di quarto livello						
viabilità di quinto livello						

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

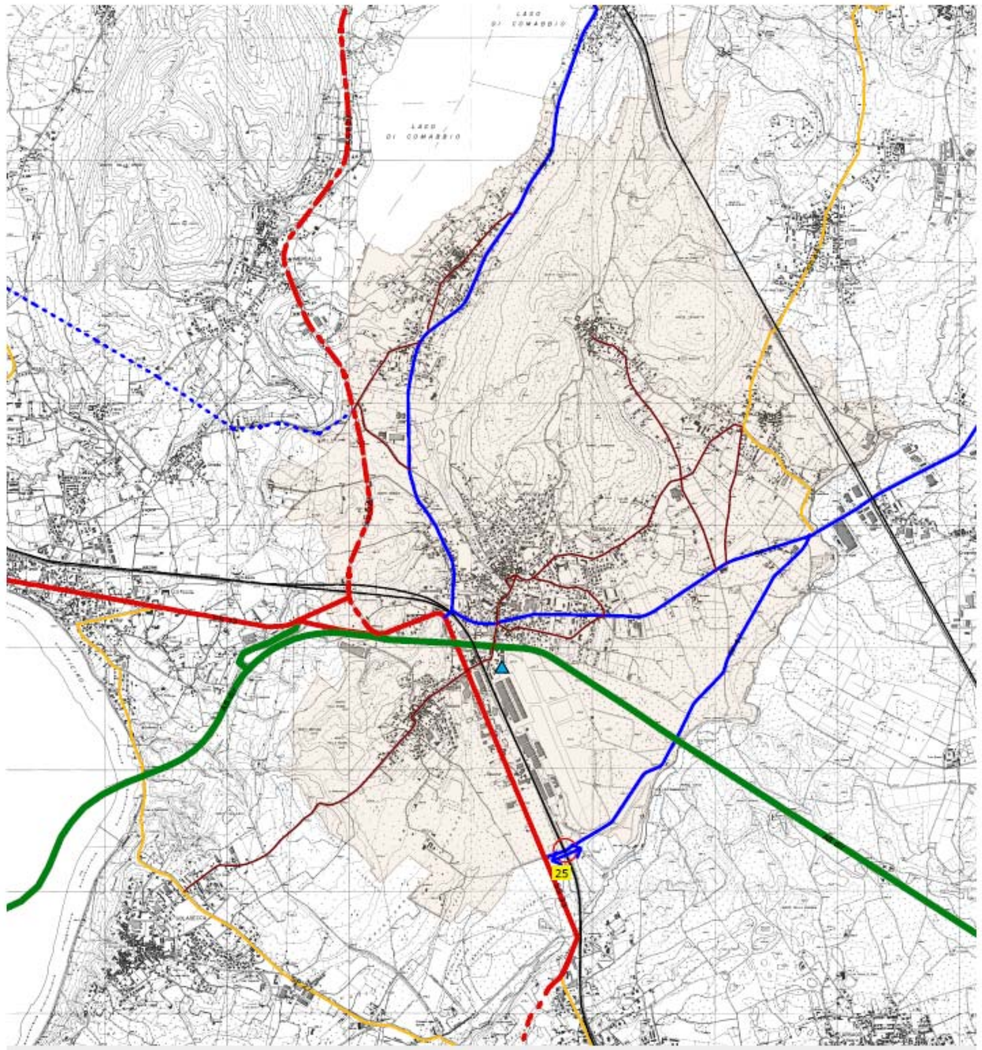
Nel citato *Documento*, sono stati rappresentati in forma cartografica (1) i principali scenari di piano ipotizzabili a carico delle reti di mobilità presenti sul territorio comunale ai fini della risoluzione delle criticità relative alle reti ferroviarie.

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



	esistenti	in progetto	in riqualificazione	riqualificazione di nodi di rete viaria	riqualificazione di rami di rete viaria	formazione e/o incentivazione di relazioni viarie
reti ferroviarie (con stazioni)						
viabilità di primo livello						
viabilità di secondo livello						
viabilità di terzo livello						
viabilità di quarto livello						
viabilità di quinto livello						

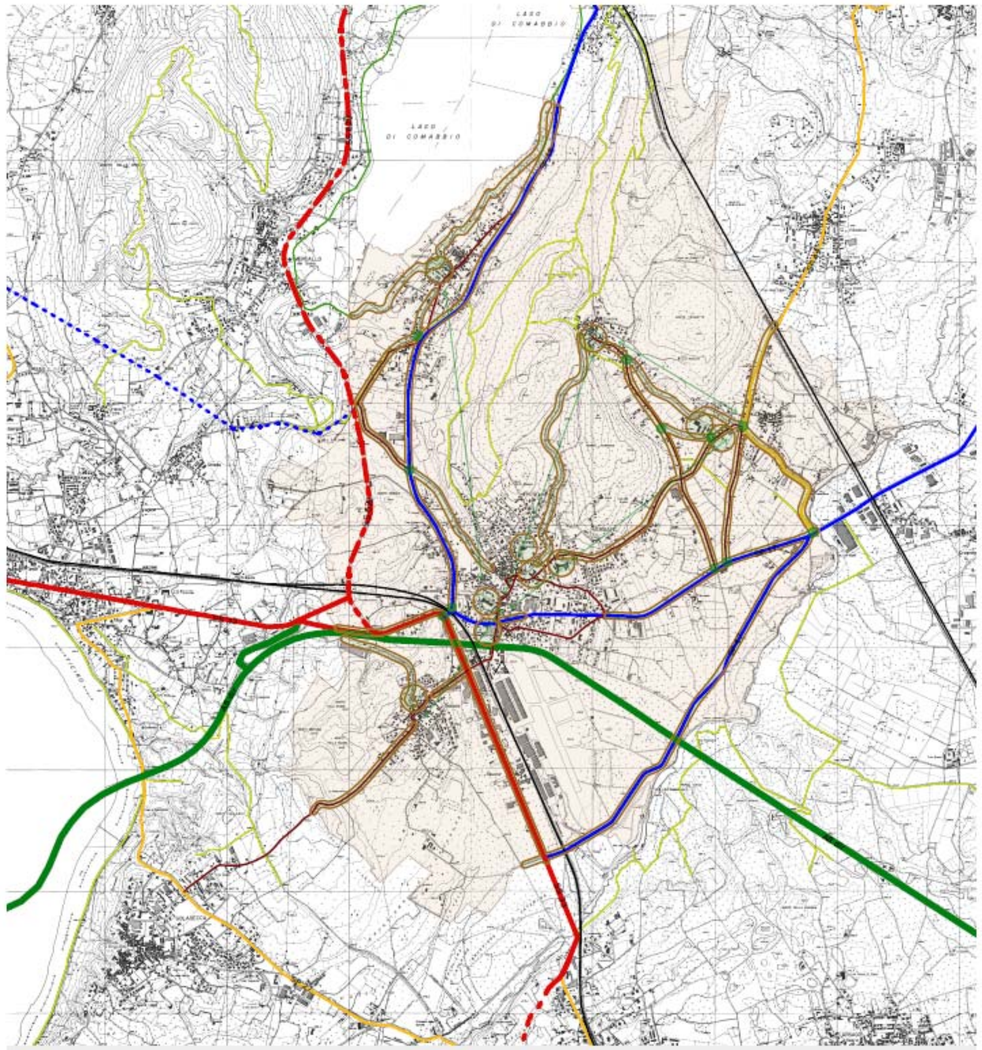
nr	tema
04-f	L'individuazione degli scenari di piano relativi alle reti ciclo-pedonali

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 contermini, di collegamento tra i nuclei frazionali e di attraversamento di questi, di spazi marginali e/o autonomi a tal fine attrezzati.

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

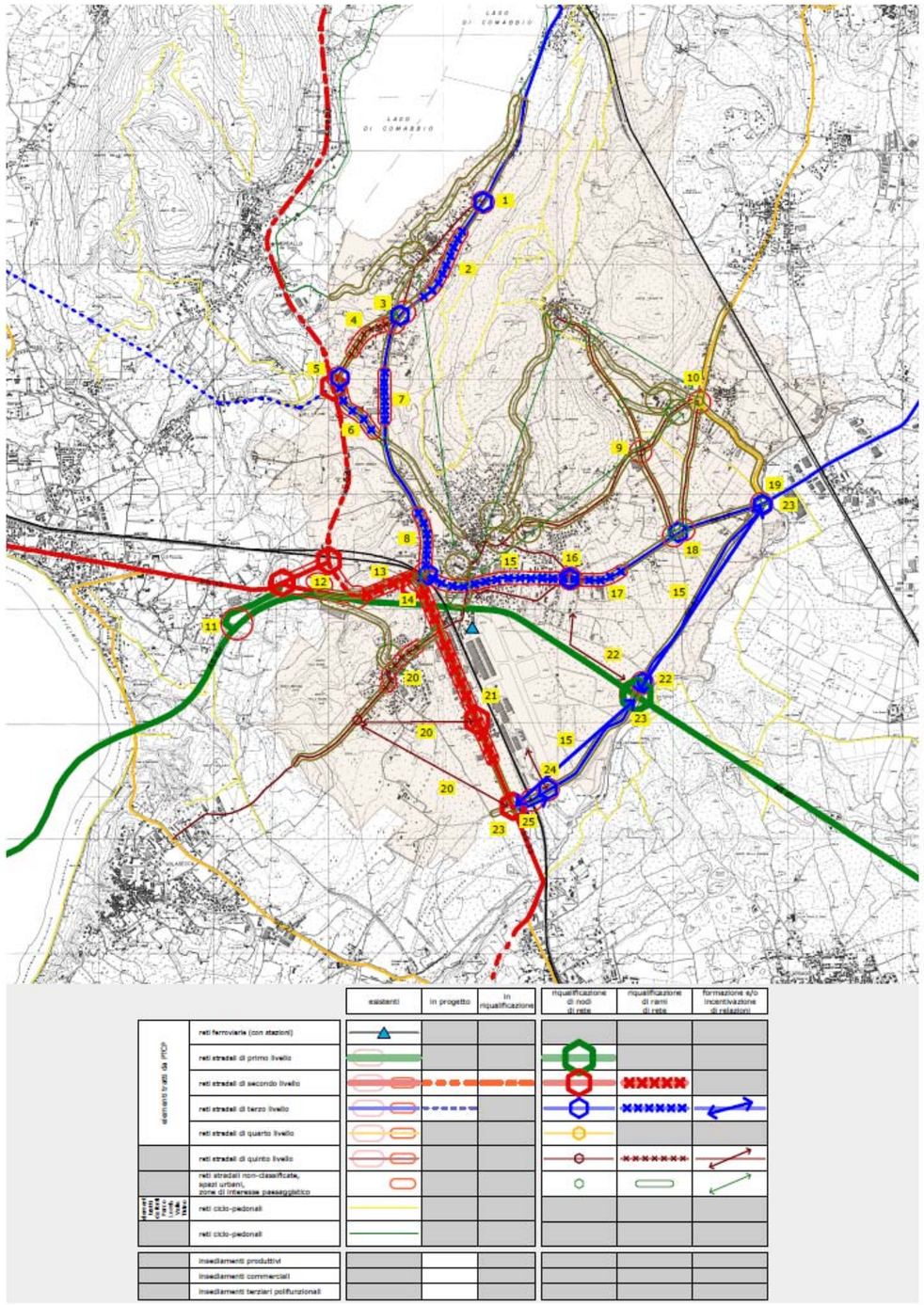
1



nr	tema
04-g	La sintesi degli scenari di piano

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

1

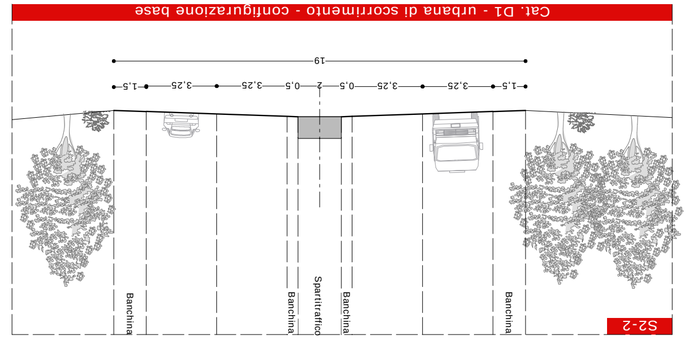


nr	tema
05	Gli schemi sezionali tipo

SCHEMI SEZIONALI TIPO

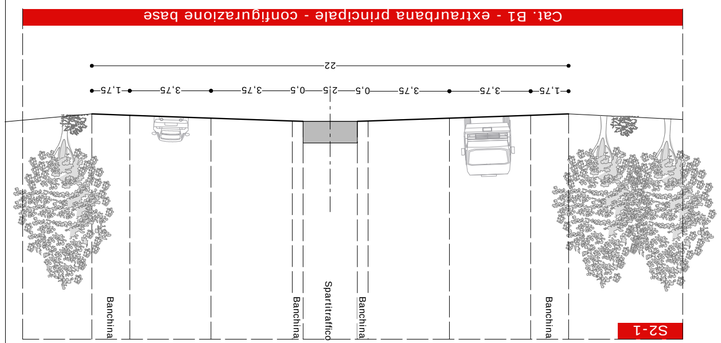
RETI STRADALI di 2° LIVELLO

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 azzonamento

Cat. B1 - extraurbana principale - configurazione base



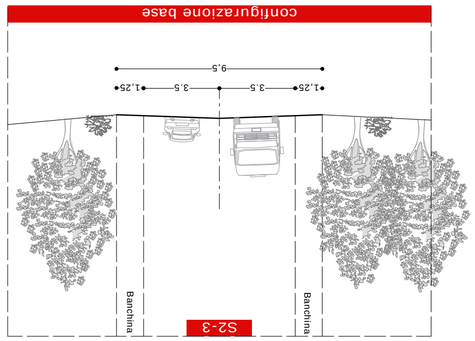
N.B.:
nei tratti curvilinei degli assi stradali, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato negli elaborati di azzonamento

SCHEMI SEZIONALI TIPO

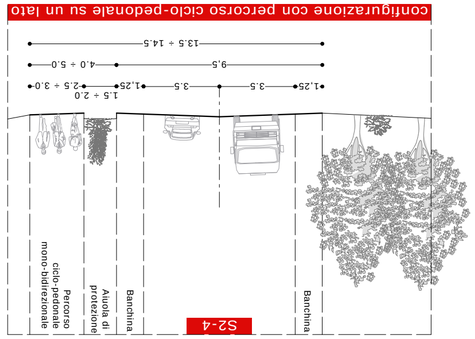
RETI STRADALI di 2° LIVELLO

Cat. C2 - strade extraurbane secondarie

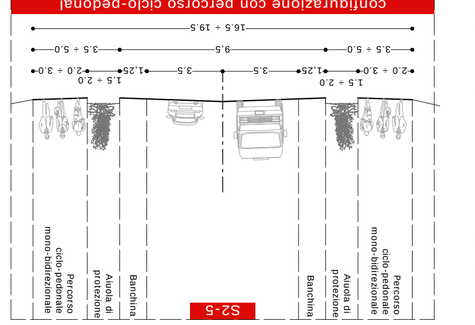
configurazione base



configurazione con percorso ciclo-pedonale su un lato



configurazione con percorso ciclo-pedonal su entrambi i lati



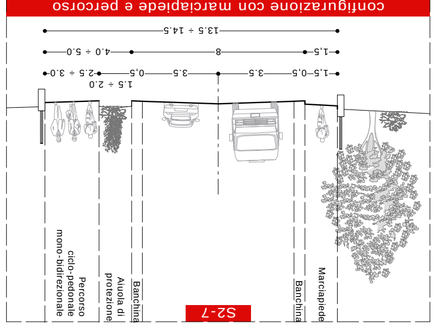
N.B.:
in presenza di fasce di rispetto, gli ampliamenti delle sedi stradali ed i percorsi ciclo-pedonali potranno essere realizzati all'interno delle medesime, indipendentemente dall'ampiezza della strada riportata negli elaborati di azzonamento

SCHEMI SEZIONALI TIPO

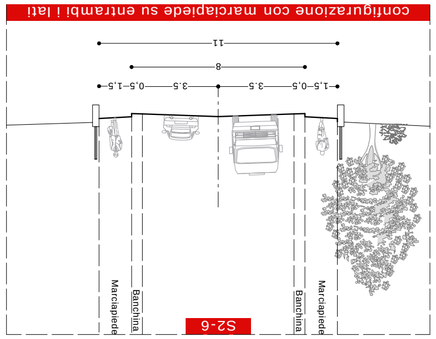
RETI STRADALI di 2° LIVELLO

Cat. C2 - strade extraurbane secondarie
Cat. E - strade urbane di quartiere

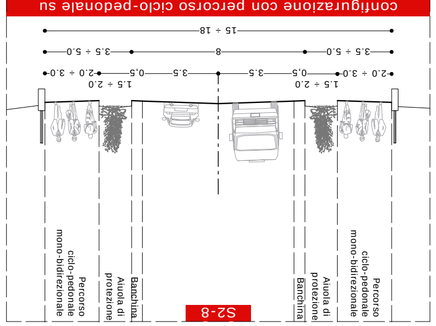
configurazione con marciapiede e percorso ciclo-pedonale



configurazione con marciapiede su entrambi i lati



configurazione con percorso ciclo-pedonal su entrambi i lati



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 azzonamento

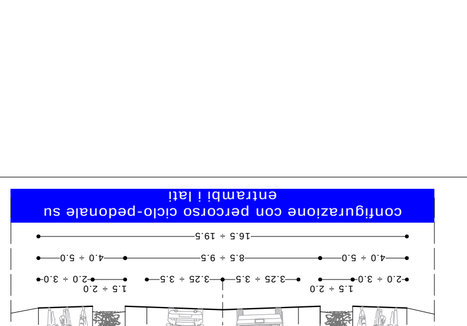
N.B.:
nei tratti curvilinei degli assi stradali, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato negli elaborati di azzonamento

SCHEMI SEZIONALI TIPO

RETI STRADALI di 3° LIVELLO

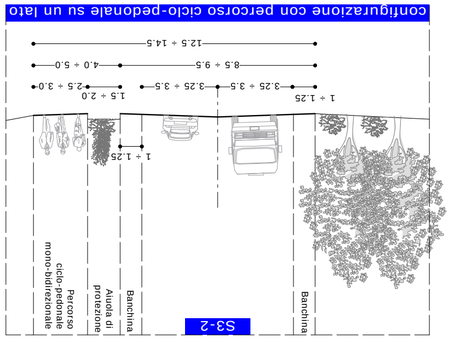
Cat. C2 - strade extraurbane secondarie
Cat. F1-F2 - strade extraurbane locali

configurazione base



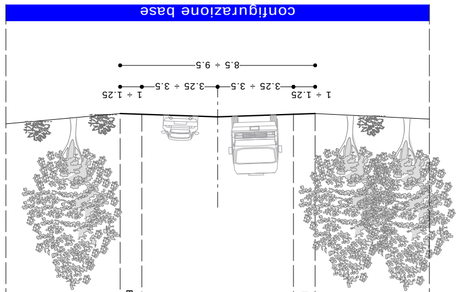
S3-1

configurazione con percorso ciclo-pedonale su un lato



S3-2

configurazione con percorso ciclo-pedonale su entrambi i lati



S3-3

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

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 azzonamento

SCHEMI SEZIONALI TIPO

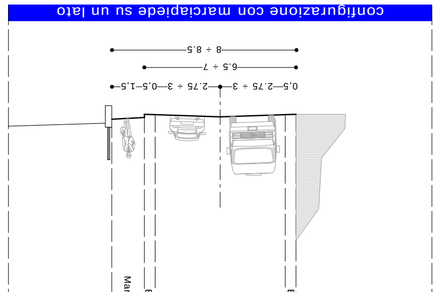
RETI STRADALI di 3° LIVELLO

Cat. E1 - strade urbane di quartiere

configurazione con marciapiede su entrambi i lati

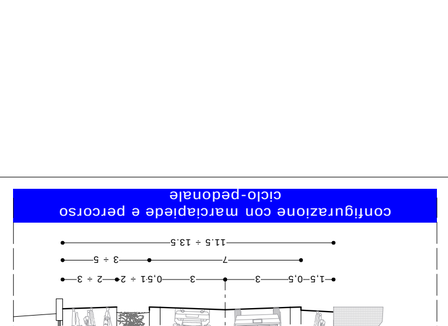
S3-5

configurazione con marciapiede su un lato



S3-4

configurazione con marciapiede e percorso ciclo-pedonale



S3-6

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

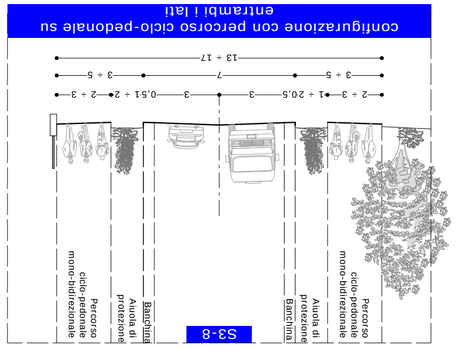
N.B:
in presenza di fasce di
rispetto, gli ampliamenti
delle sedi stradali ed i
percorsi
ciclo-pedonali
potranno essere realizzati
all'interno delle medesime,
indipendentemente
dall'ampiezza della strada
riportata negli elaborati
di azzonamento

SCHEMI SEZIONALI TIPO

RETI STRADALI di 3° LIVELLO

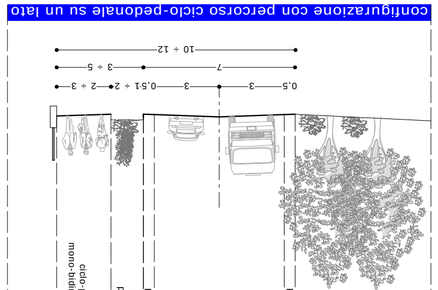
Cat. E1 - strade urbane di quartiere

configurazione con percorso ciclo-pedonale su entrambi i lati



S3-8

configurazione con percorso ciclo-pedonale su un lato



S3-7

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

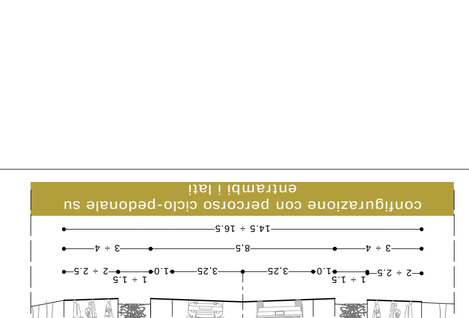
N.B:
in presenza di fasce di
rispetto, gli ampliamenti
delle sedi stradali ed i
percorsi
ciclo-pedonali
potranno essere realizzati
all'interno delle medesime,
indipendentemente
dall'ampiezza della strada
riportata negli elaborati
di azzonamento

SCHEMI SEZIONALI TIPO

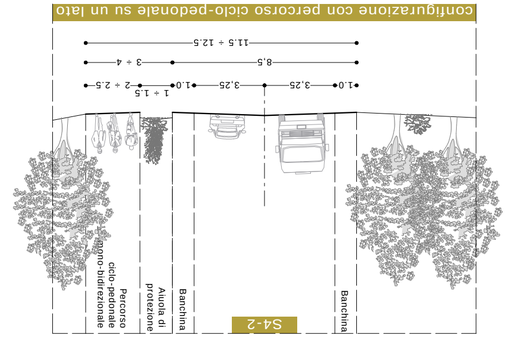
RETI STRADALI di 4° LIVELLO

Cat. F2 - strade extraurbane locali

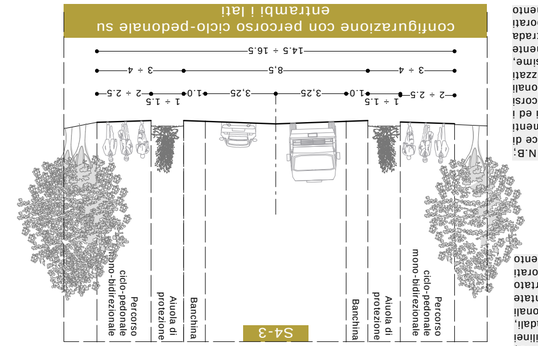
configurazione base



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 azzonamento

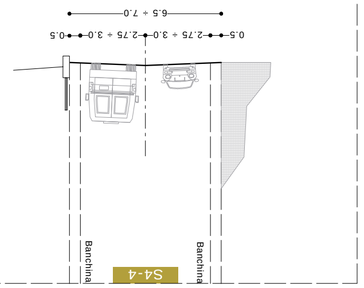
N.B.:
in presenza di fasce di
rispetto, gli ampliamenti
dell'ampiezza della strada
riportata negli elaborati
di azzonamento

SCHEMI SEZIONALI TIPO

RETI STRADALI di 4° LIVELLO

Cat. E1-F3 - strade urbane locali

configurazione base



configurazione con marciapiede su un lato

configurazione con marciapiede su entrambi i lati

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

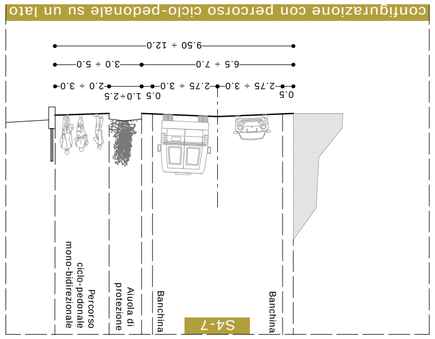
N.B.:
in presenza di fasce di
rispetto, gli ampliamenti
dell'ampiezza della strada
riportata negli elaborati
di azzonamento
potranno essere realizzati
all'interno delle medesime,
indipendentemente
dall'ampiezza della strada
riportata negli elaborati
di azzonamento

SCHEMI SEZIONALI TIPO

RETI STRADALI di 4° LIVELLO

Cat. E1-F3 - strade urbane locali

configurazione con percorso ciclo-pedonale su un lato

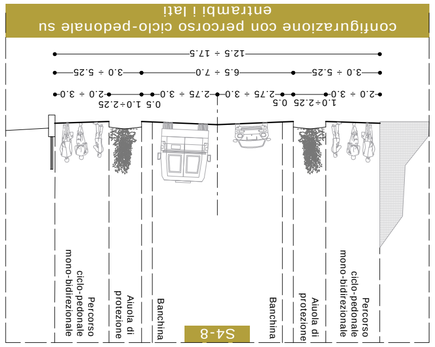


configurazione con marciapiede e percorso ciclo-pedonale

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

N.B.:
in presenza di fasce di
rispetto, gli ampliamenti
dell'ampiezza della strada
riportata negli elaborati
di azzonamento
potranno essere realizzati
all'interno delle medesime,
indipendentemente
dall'ampiezza della strada
riportata negli elaborati
di azzonamento

configurazione con percorso ciclo-pedonale su entrambi i lati

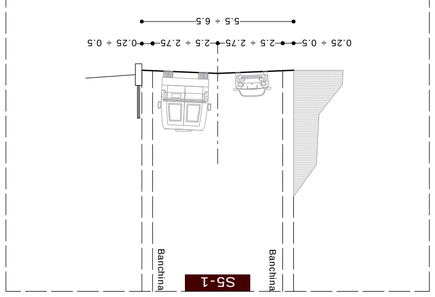


SCHEMI SEZIONALI TIPO

RETI STRADALI di 5° LIVELLO

Cat. F3 - strade urbane locali

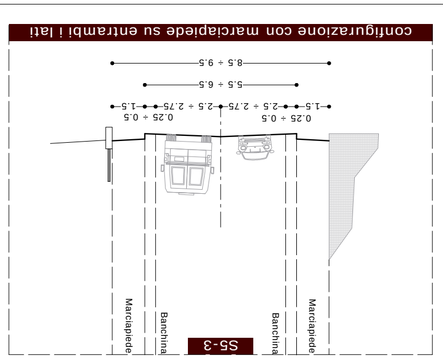
configurazione base



configurazione con marciapiede su un lato

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

configurazione con marciapiede su entrambi i lati



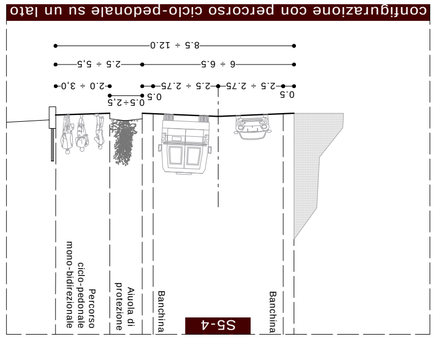
N.B:
in presenza di fasce di
rispetto, gli ampliamenti
delle sedi stradali ed i
percorsi
ciclo-pedonali
potranno essere realizzati
all'interno delle medesime,
indipendentemente
dall'ampiezza della strada
riportata negli elaborati
di azzonamento

SCHEMI SEZIONALI TIPO

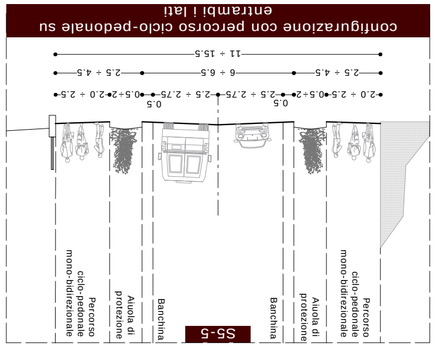
RETI STRADALI di 5° LIVELLO

Cat. F3 - strade urbane locali

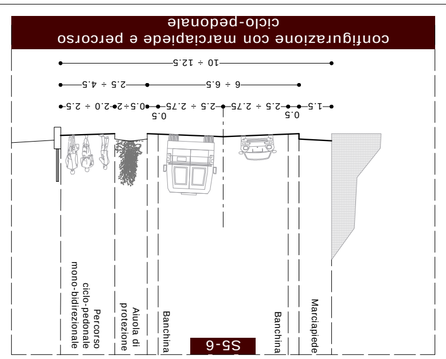
configurazione con percorso ciclo-pedonale su un lato



configurazione con marciapiede su entrambi i lati



configurazione con marciapiede e percorso ciclo-pedonale



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 azzonamento

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

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.

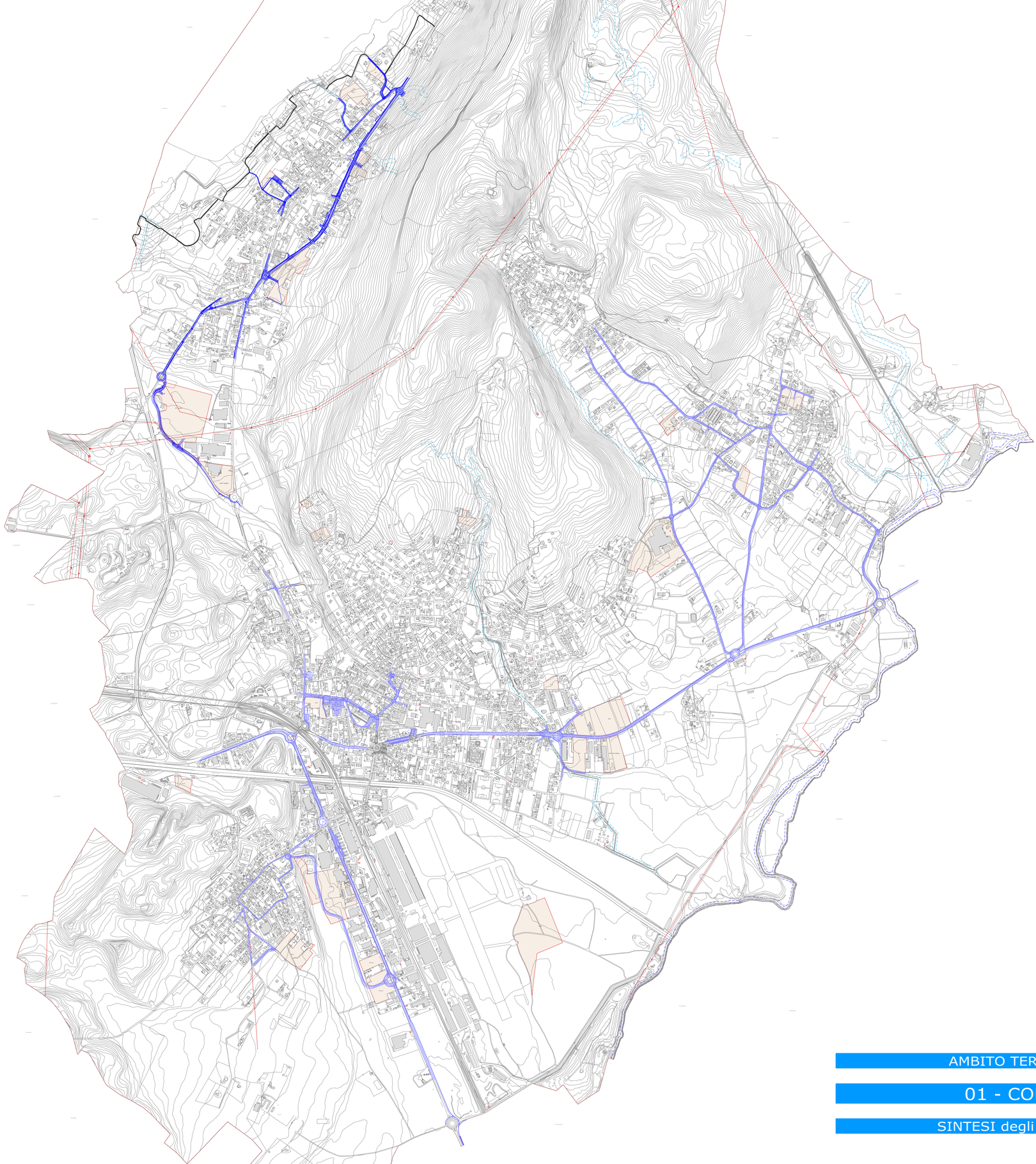
SCHEDE PROGETTUALI

SOMMARIO

AMBITI TERRITORIALI	
nr	interventi

01 - CORGENO

01	Riqualificazione dell'intersezione Lombardia nord (SP 18) / Lombardia sud (SP 18) / Leopardi
02	Riqualificazione di via del Sassone e formazione area attrezzata di sosta per camper
03-a	Riqualificazione dell'intersezione Leopardi nord / Leopardi sud / Vigna
03-b	Riqualificazione di via Vigna
04-a	Riqualificazione dell'intersezione Rosselli nord / Rosselli sud / Mercallo / Broli
04-b	Riqualificazione dell'intersezione Rosselli nord / Rosselli sud / S Agnese
04-c	Riqualificazione di via Sant'Agnese
05-a	Riqualificazione di via Lombardia (SP 18) tra le intersezioni con via Leopardi e via Fontana
05-b	Riqualificazione di via Lombardia (SP 18) tra le intersezioni con via Fontana e via Valeria
05-c	Riqualificazione di via Lombardia (SP 18) tra le intersezioni con via Valeria e via Ronchi
05-d	Riqualificazione di via Lombardia (SP 18) tra le intersezioni con via Ronchi e via F.lli Rosselli
06-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

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

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

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

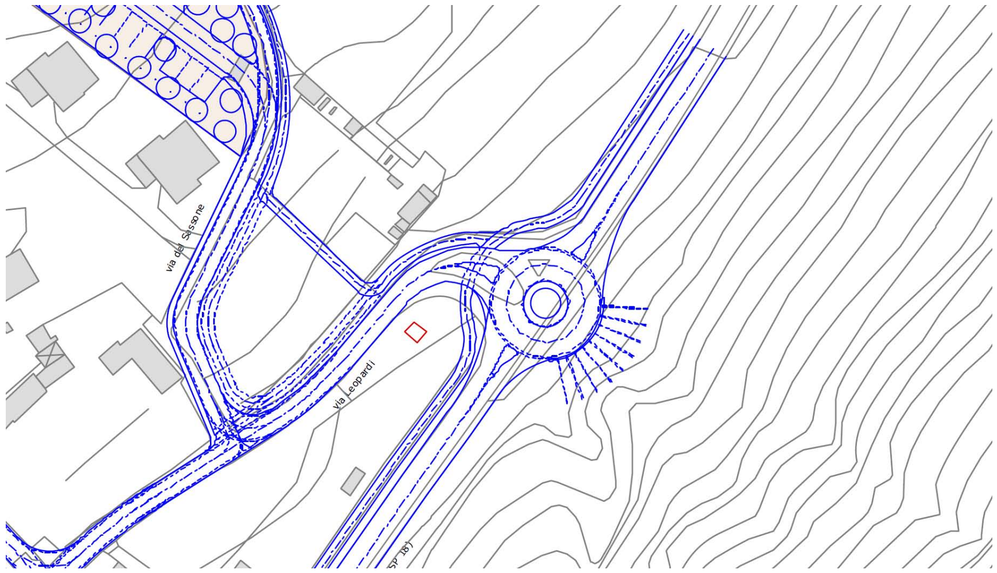
---

	corpo stradale complessivo
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

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

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità
- presenze boschive lungo i margini

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

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)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

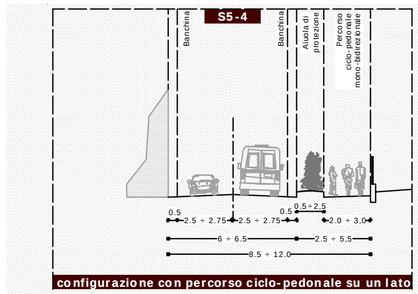
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

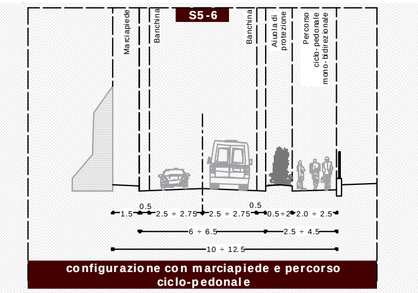
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

S5-4 - S5-6



configurazione con percorso ciclo-pedonale su un lato

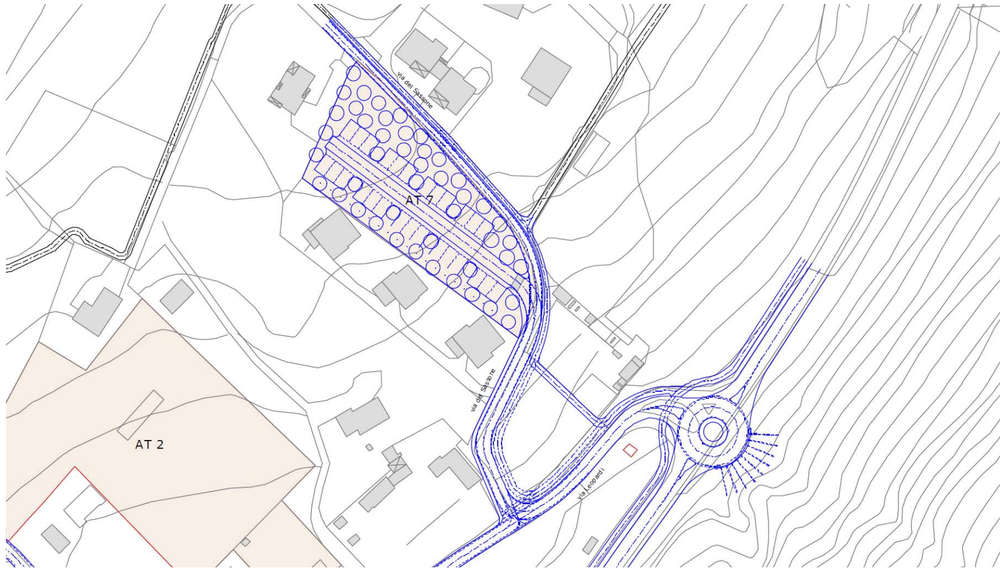


configurazione con marciapiede e percorso ciclo-pedonale

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

---

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

inadeguatezza sezionale
assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

adeguamento sezionale
introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
formazione di spazi di stazionamento 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

03-a — Riqualificazione dell'intersezione Leopardi nord / Leopardi sud / Vigna

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

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

STATO di FATTO

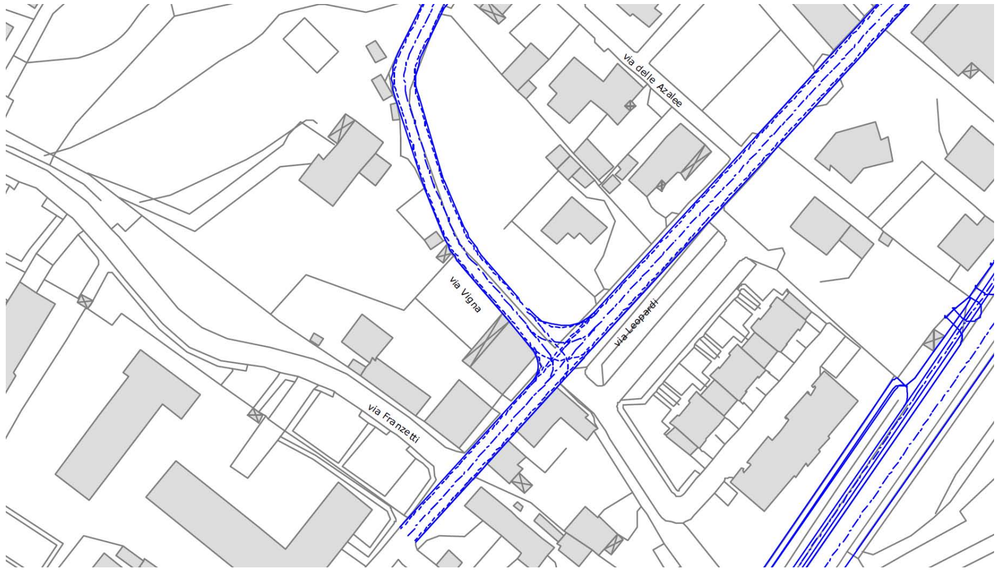
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità: ---

linee-guida di intervento: ---

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità: inadeguatezza della conformazione intersettiva

linee-guida di intervento: adeguamento della conformazione intersettiva

STIME ECONOMICHE

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

01 - CORGENO

03-b Riqualificazione di via Vigna

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	190		---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

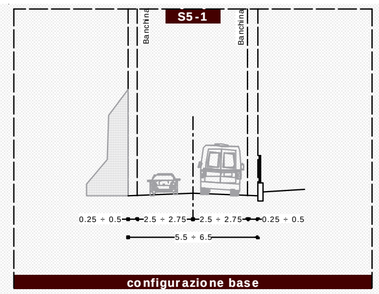
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

S5-1



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità: ---

linee-guida di intervento: ---

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità: inadeguatezza sezionale

linee-guida di intervento: adeguamento sezionale

STIME ECONOMICHE

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

01 - CORGENO

04-a Riqualificazione dell'intersezione Rosselli nord / Rosselli sud / Mercallo / Broli

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	L5	L6	L6	---	---

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

STATO di FATTO

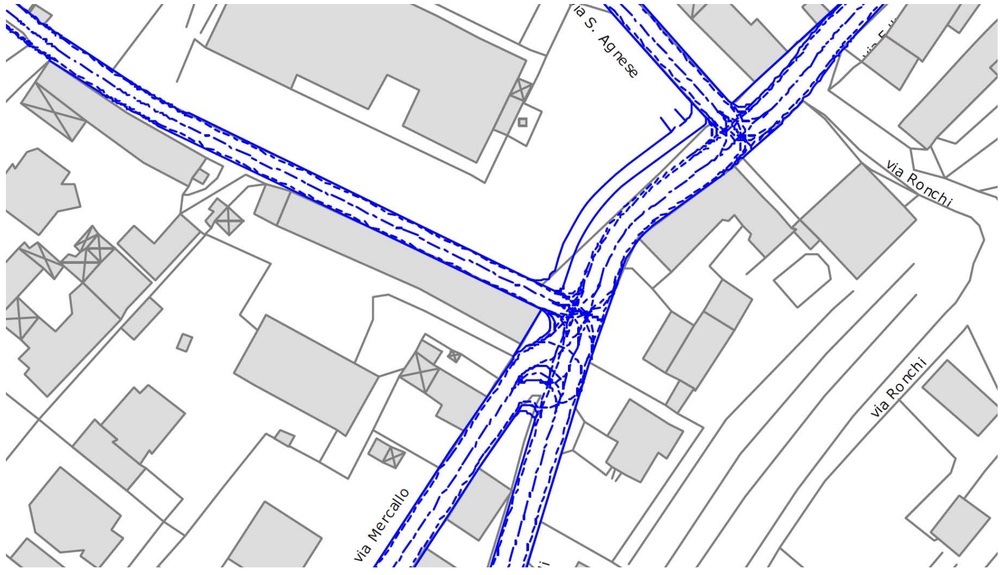
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

---

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

inadeguatezza della conformazione intersettiva
assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

adeguamento della conformazione intersettiva
introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

STIME ECONOMICHE

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

01 - CORGENO

04-b — Riqualificazione dell'intersezione Rosselli nord / Rosselli sud / S Agnese

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

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

STATO di FATTO

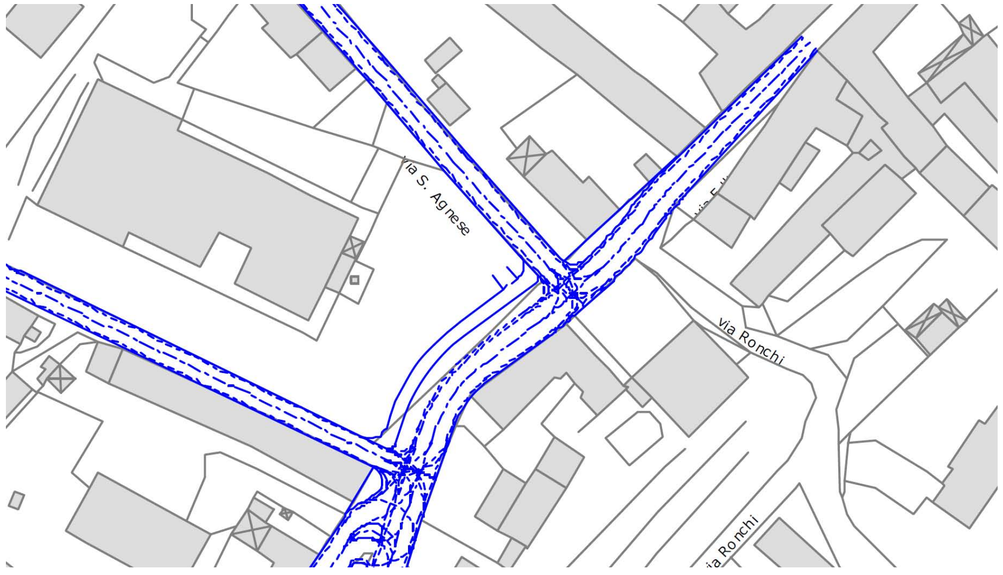
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

---

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

inadeguatezza della conformazione intersettiva
incompletezza di viabilità di accesso e distribuzione
assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

adeguamento della conformazione intersettiva
completamento di viabilità di accesso e distribuzione
introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

STIME ECONOMICHE

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

STATO di FATTO

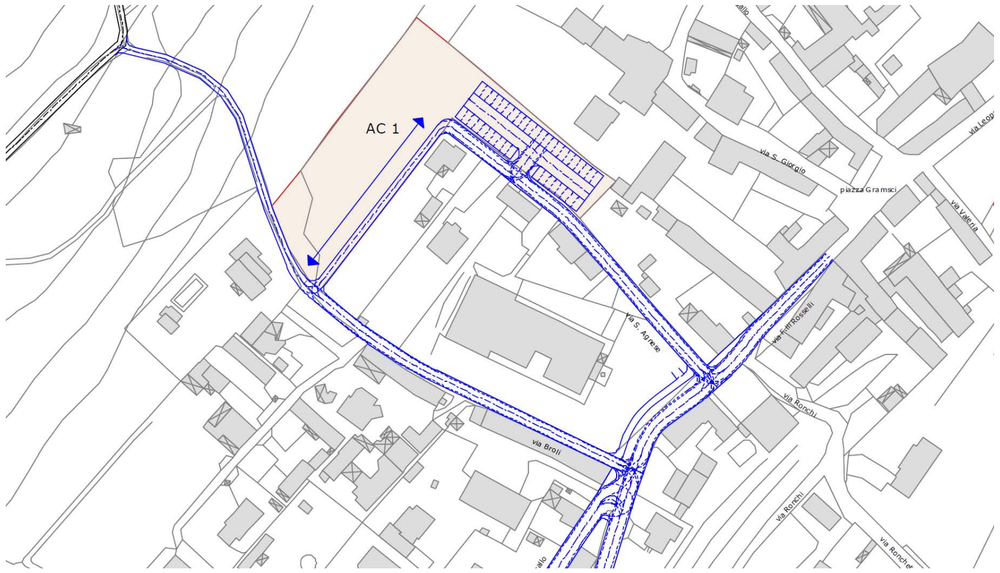
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

---

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

inadeguatezza sezionale
incompletezza di viabilità di accesso e distribuzione
assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

adeguamento sezionale
completamento (parziale) di viabilità di accesso e distribuzione
introduzione (parziale) di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
formazione di spazi di stazionamento veicolare

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)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

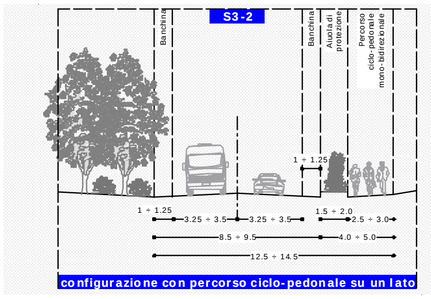
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	12,5
valori massimi	14,0

S3-2



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale
assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare
tangenza all'abitato

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 regimazione 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	€	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

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

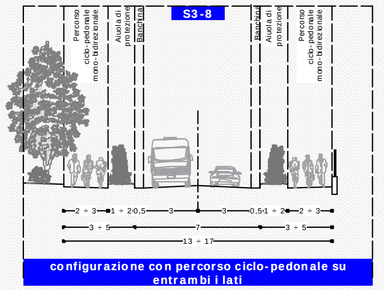
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	13,0
valori massimi	17,0

S3-8



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

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

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 regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

- presenze boschive lungo i margini
- presenza di sentieri di interesse naturalistico

linee-guida di intervento

- compensazione dell'erosione delle presenze boschive
- 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 — Riqualificazione 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	---	---	---	---	---

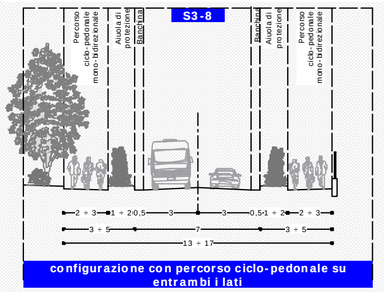
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	13,0
valori massimi	17,0

S3-8



configurazione con percorso ciclo-pedonale su entrambi i lati

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale
assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare
tangenza all'abitato

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 regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

---

linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

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

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	---	---	---	---	---

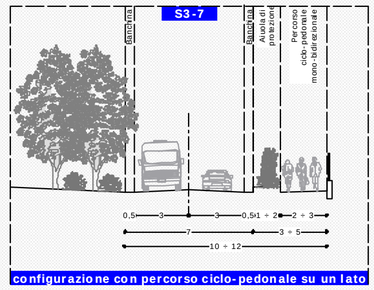
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	10,0
valori massimi	13,0

S3-7

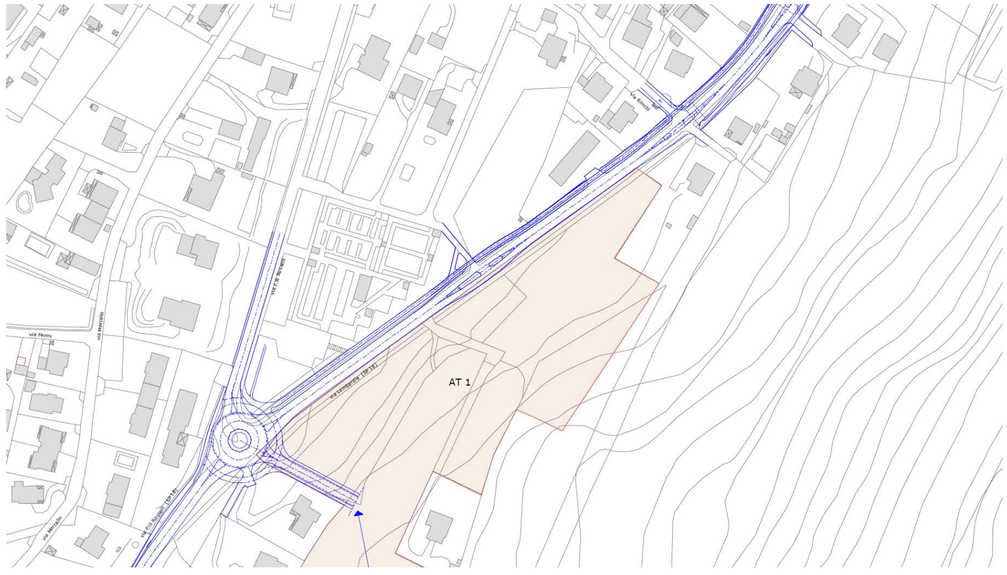


configurazione con percorso ciclo-pedonale su un lato

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale
assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare
tangenza all'abitato

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

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

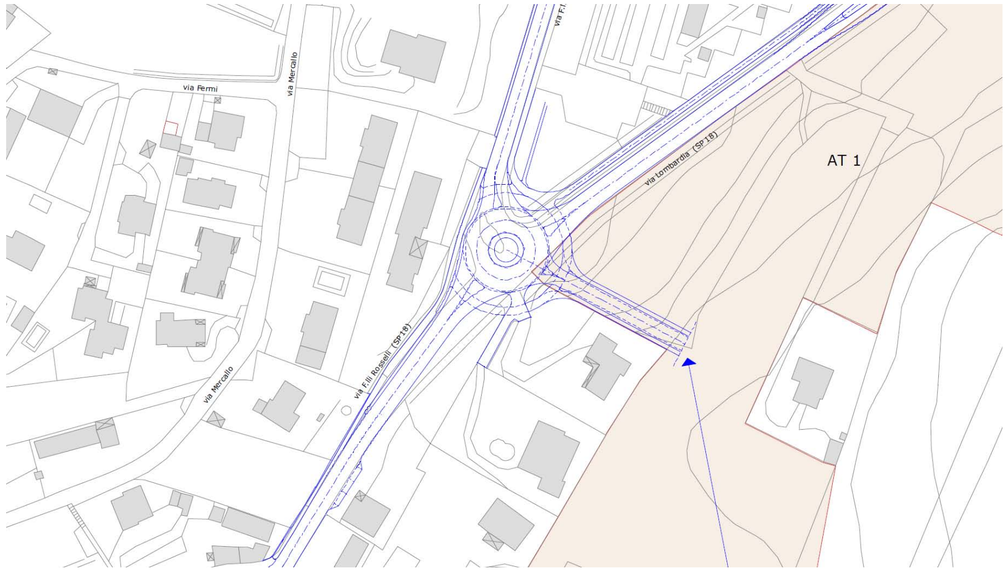
---

	corpo stradale complessivo
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare
assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare
introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

presenza di edificio religioso (cimitero)

linee-guida di intervento

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	---	---	---	---	---

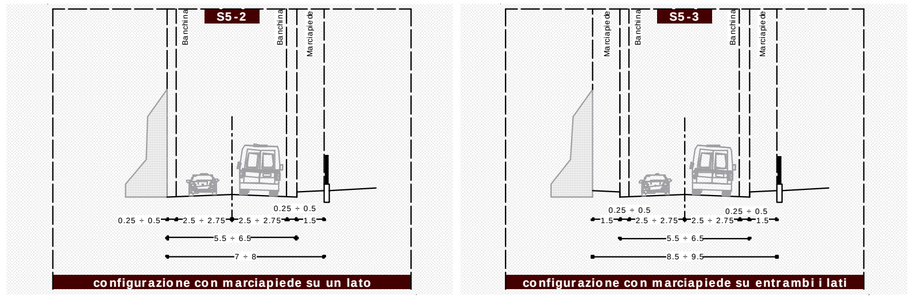
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	7,0
valori massimi	9,5

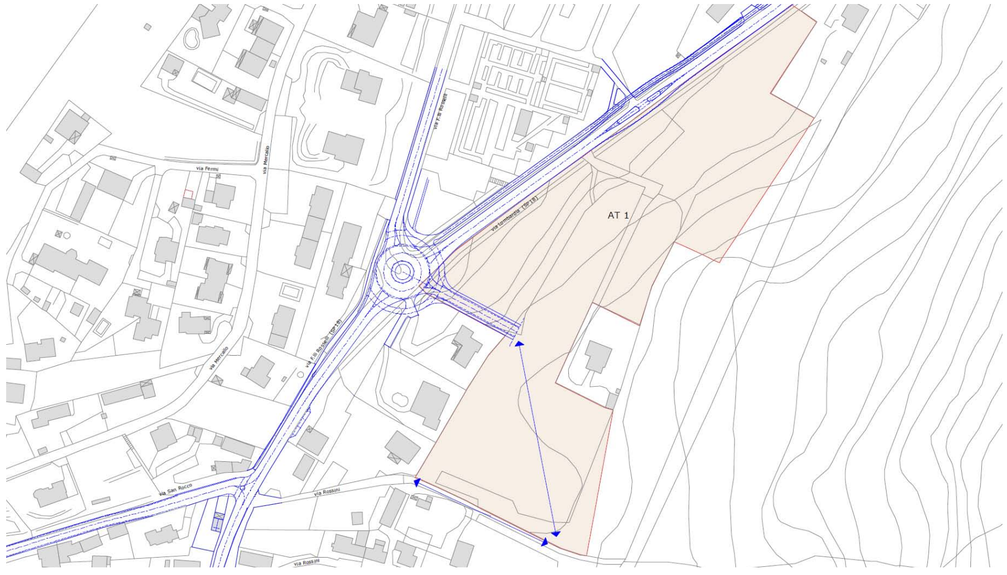
S5-2 - S5-3



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

---

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

presenze boschive lungo i margini

compensazione dell'erosione delle presenze boschive

linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

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

01 - CORGENO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

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

STATO di FATTO

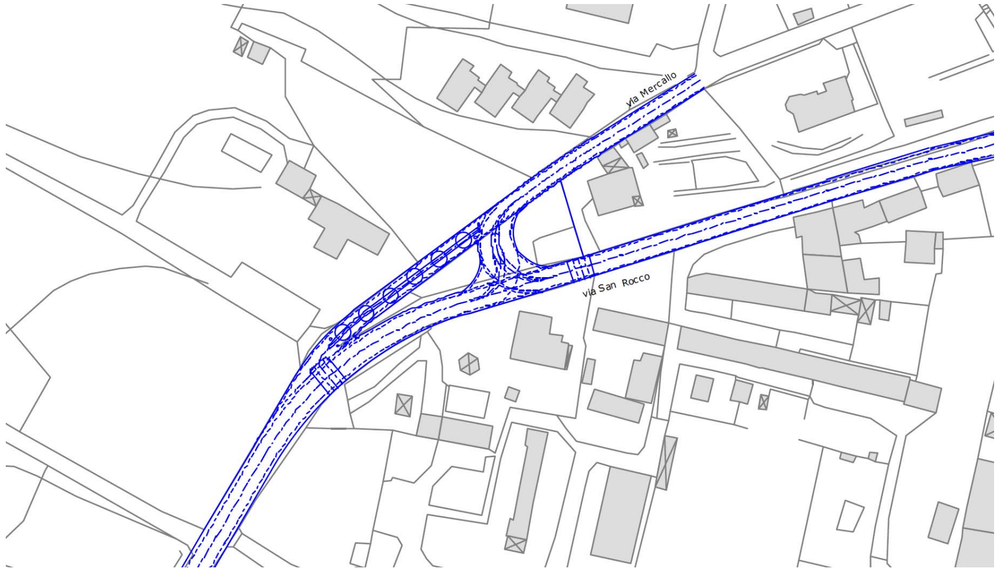
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

---

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

inadeguatezza della conformazione intersettiva
assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

adeguamento della conformazione intersettiva
introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

STIME ECONOMICHE

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

01 - CORGENO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

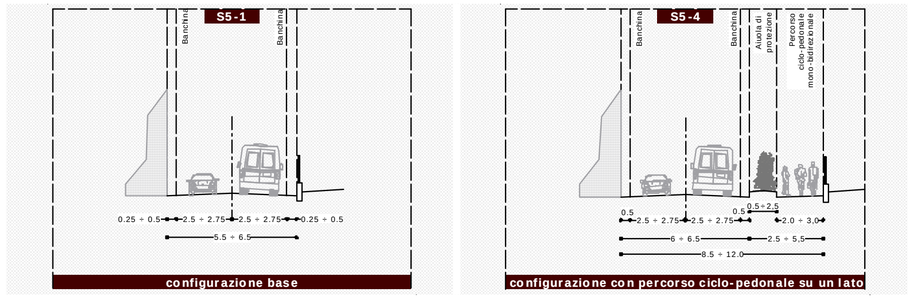
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

S5-1 - S5-4



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione		isola centrale		corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-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 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

linee-guida di intervento

- 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

criticità

- presenze boschive lungo i margini

linee-guida di intervento

- compensazione dell'erosione delle presenze boschive

STIME ECONOMICHE

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

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

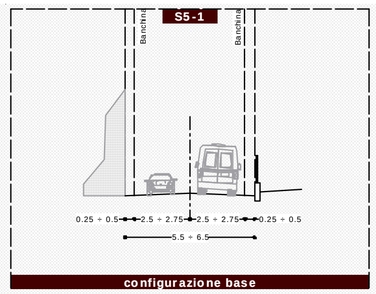
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

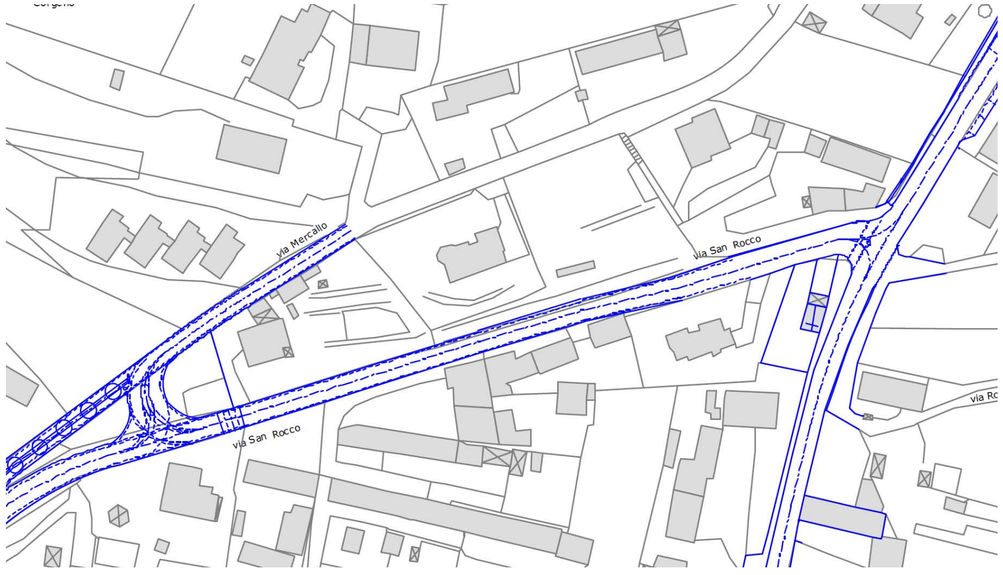
S5-1



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione		isola centrale		corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-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 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

linee-guida di intervento

- 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

criticità

- presenza di edificio religioso

linee-guida di intervento

- 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 Riqualificazione 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	---	---	---	---	---

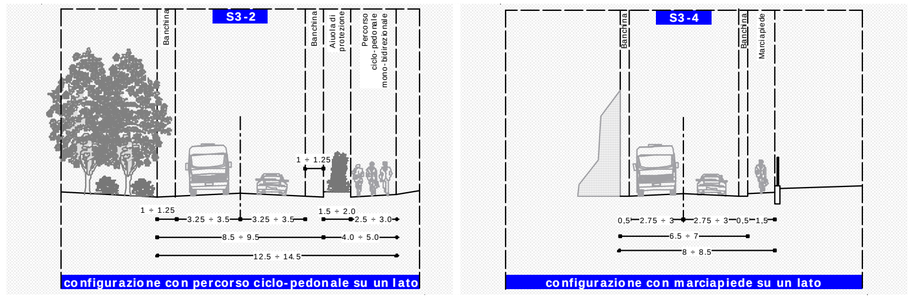
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	8,0
valori massimi	14,0

S3-2 - S3-4



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale
assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare
tangenza all'abitato

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 regimazione 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)	---		planare (mq)
		2.600	

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

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

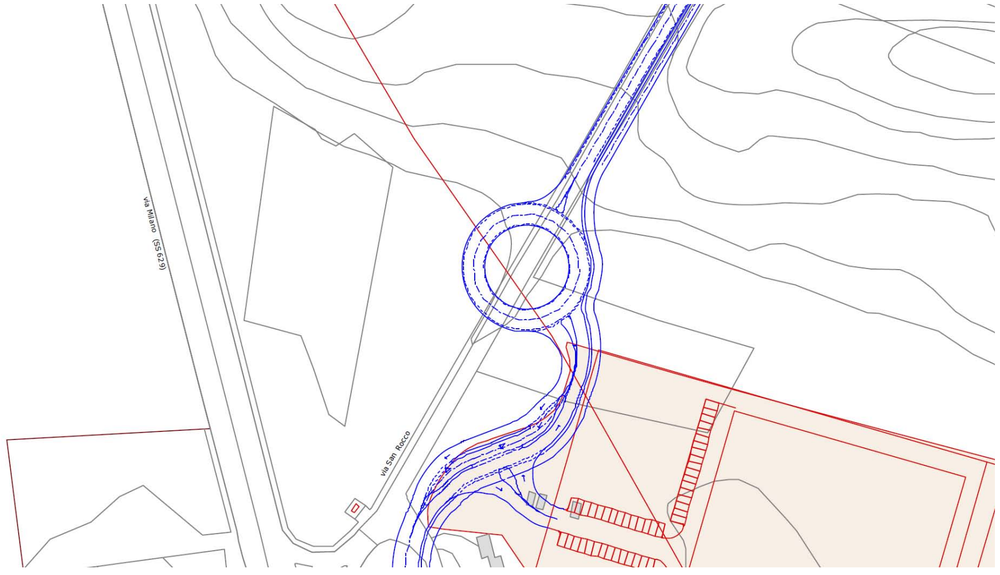
---

	corpo stradale complessivo
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione		isola centrale		corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-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

STATO di PROGETTO



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

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

linee-guida di intervento

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

linee-guida di intervento

introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare
introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
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)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

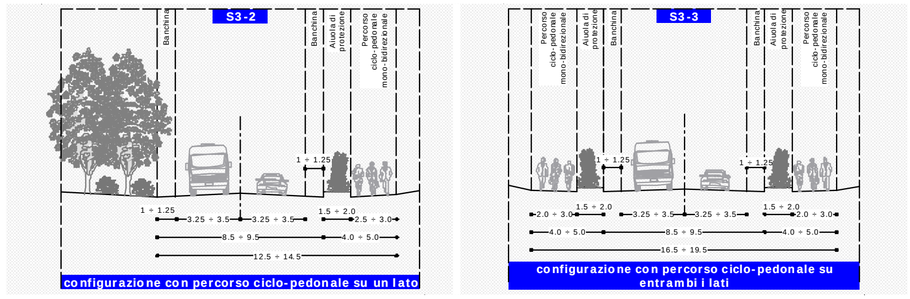
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	12,5
valori massimi	19,0

S3-2 - S3-3



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO

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

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'adiacente insediamento produttivo
assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale

linee-guida di intervento

introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

inadeguatezza sezionale
assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
presenze boschive lungo i margini

linee-guida di intervento

adeguamento sezionale
introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
compensazione dell'erosione delle presenze boschive

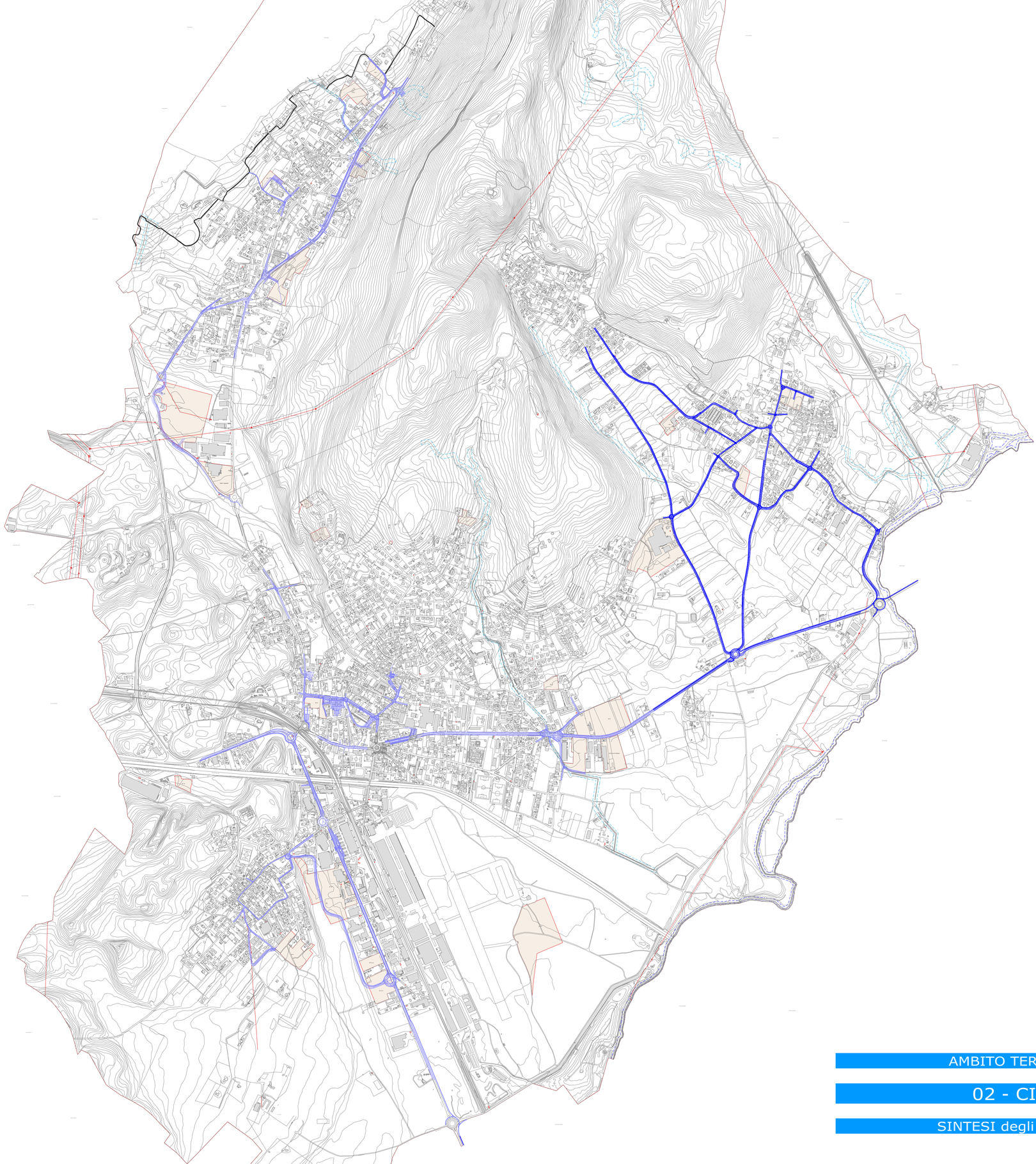
STIME ECONOMICHE

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

SCHEDE PROGETTUALI

SOMMARIO

AMBITI TERRITORIALI	
nr	interventi
02 - CIMBRO	
17	Riqualificazione dell'intersezione Varese nord (SP 44) / Abeti / Varese sud (SP 44)
18	Riqualificazione di via degli Abeti
20	Riqualificazione di piazza S Martino (intersezione Varese / Stazione / Somma L / Vergiate)
21	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

02 - CIMBRO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

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

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

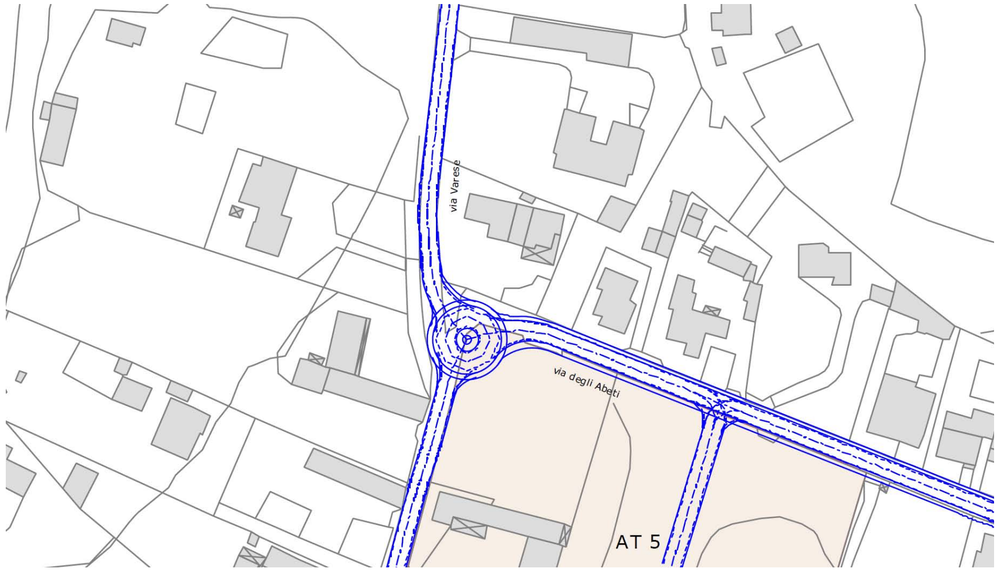
---

	corpo stradale complessivo
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione		isola centrale		corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-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

STATO di PROGETTO



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

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

---

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare
assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare
introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

STIME ECONOMICHE

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

02 - CIMBRO

18 Riqualificazione di via degli Abeti

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

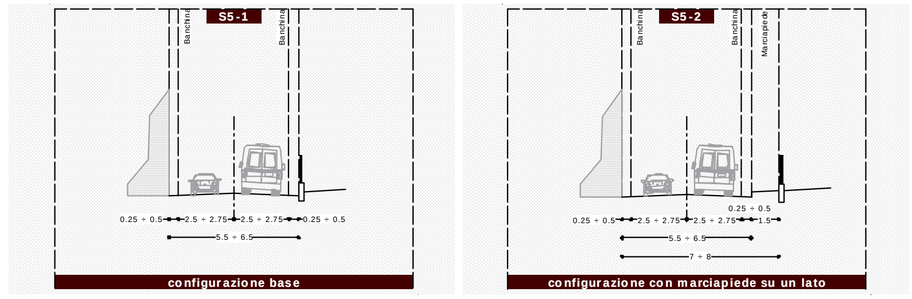
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

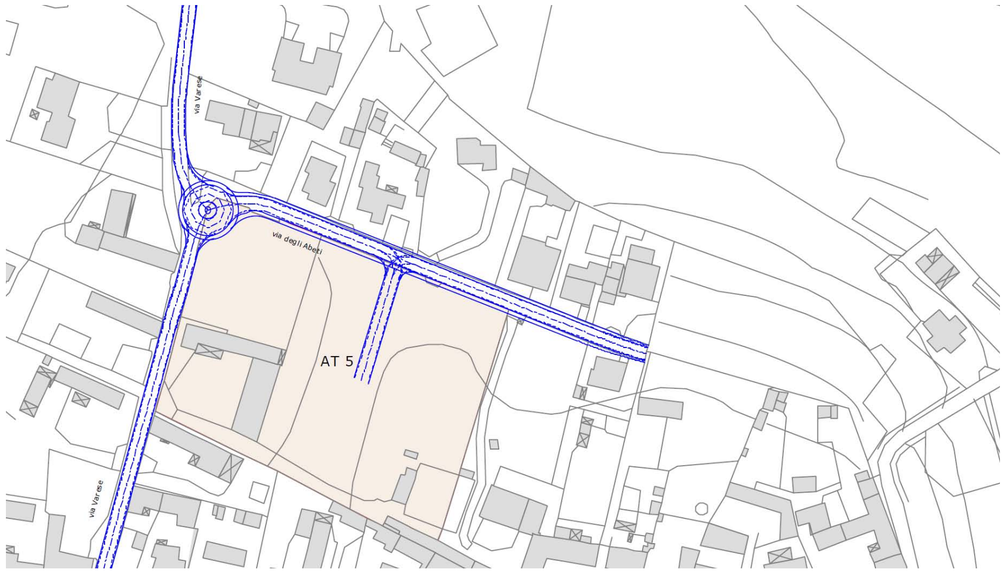
S5-1 - S5-2



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



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

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

---

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare
assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
presenza di nucleo di antica formazione con edifici religiosi e storici

linee-guida di intervento

introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare
introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
preservazione e valorizzazione del contesto e delle presenze

STIME ECONOMICHE

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

02 - CIMBRO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L4	L4	L5	L5	---	---

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

STATO di FATTO

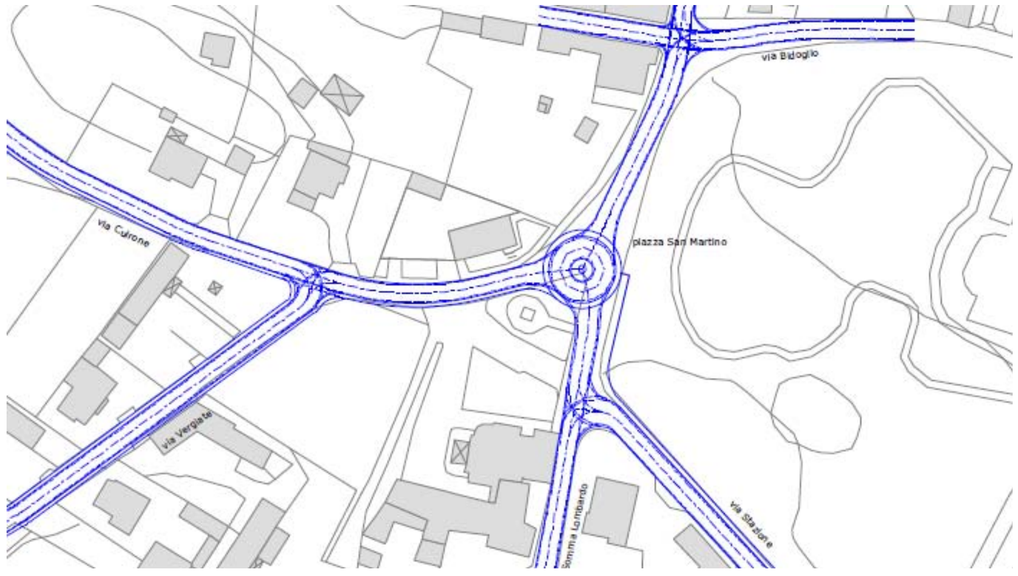
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione		isola centrale		corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare
assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare
introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

presenza di nucleo di antica formazione con edifici religiosi e storici

linee-guida di intervento

preservazione e valorizzazione del contesto e delle presenze

STIME ECONOMICHE

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

02 - CIMBRO

21 Riqualificazione di via Cuirone tra piazza San Martino e la fine dell'abitato

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

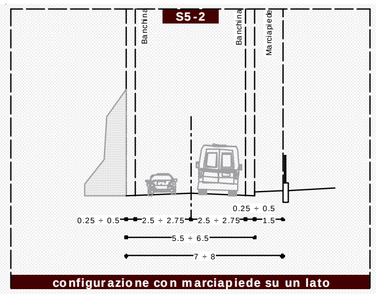
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

S5-2



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

---

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare
assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare
introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

STIME ECONOMICHE

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

02 - CIMBRO

22 Riqualificazione di via Volta

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	225	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

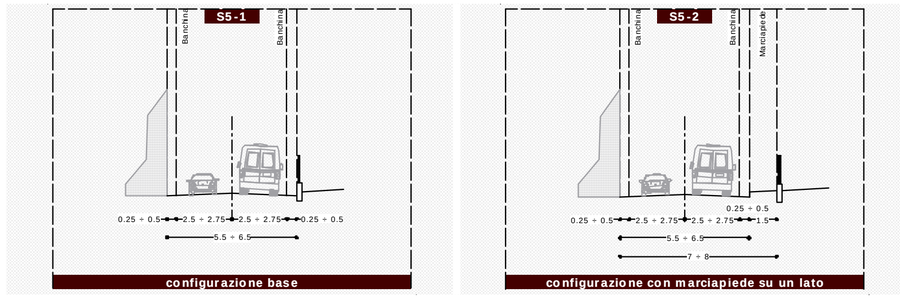
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

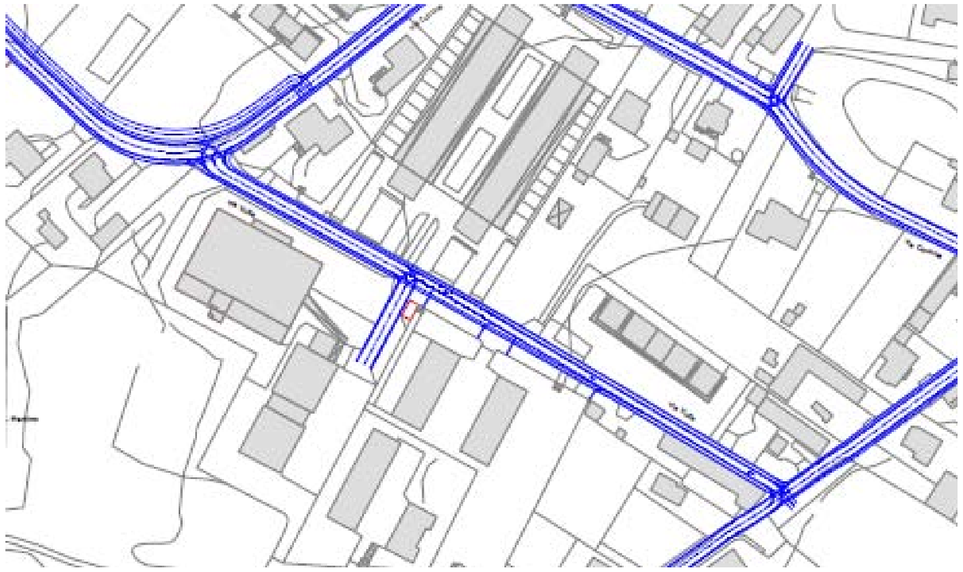
S5-1 - S5-2



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità: ---

linee-guida di intervento: ---

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità: carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

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

23 Riqualificazione di via Vergiate

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	600	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

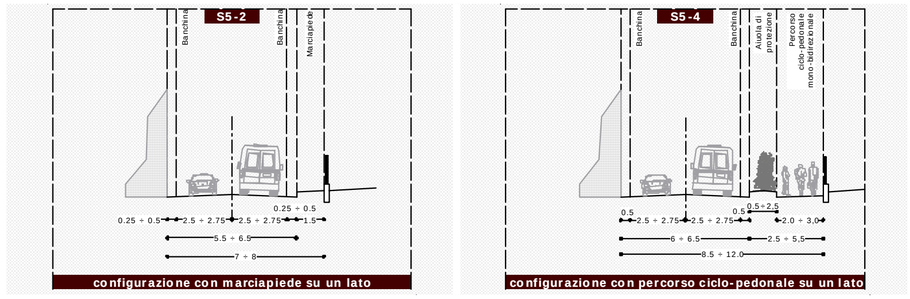
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

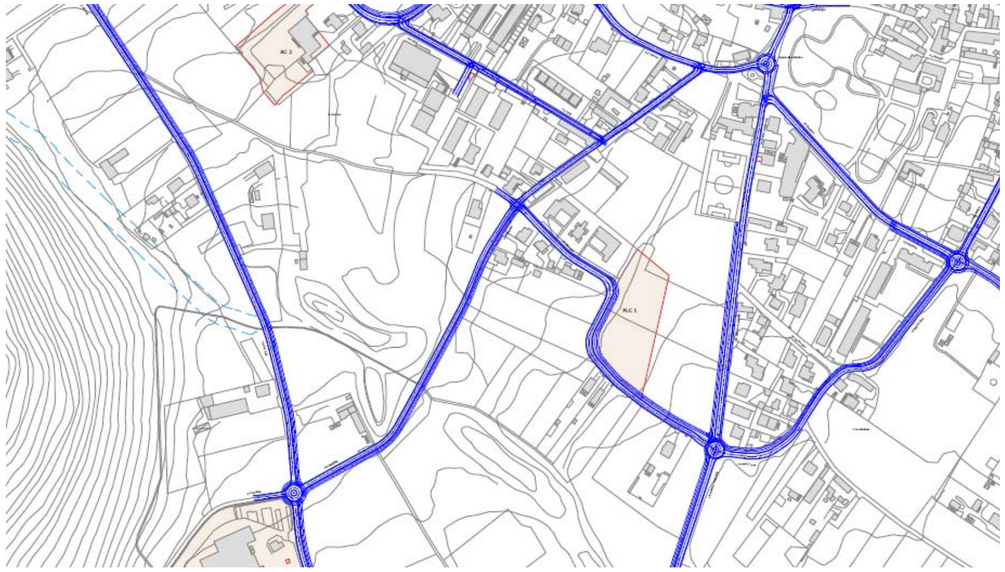
S5-2 - S5-4



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità: ---

linee-guida di intervento: ---

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità: assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

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

STIME ECONOMICHE

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

02 - CIMBRO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

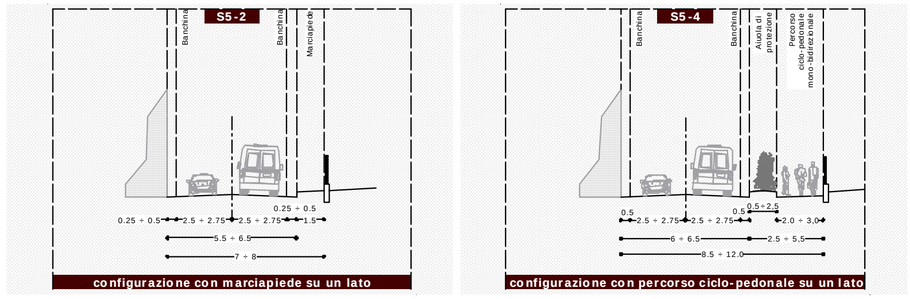
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

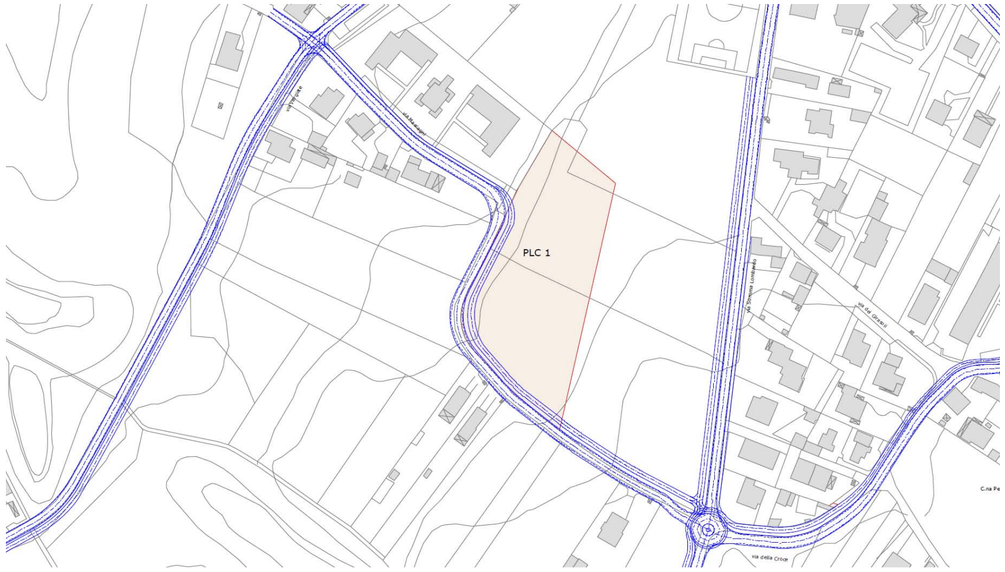
S5-2 - S5-4



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

---

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

inadeguatezza sezionale
assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

adeguamento sezionale
introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

STIME ECONOMICHE

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

02 - CIMBRO

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

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

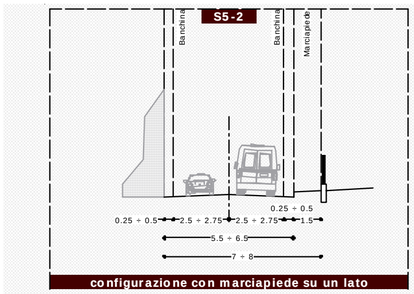
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

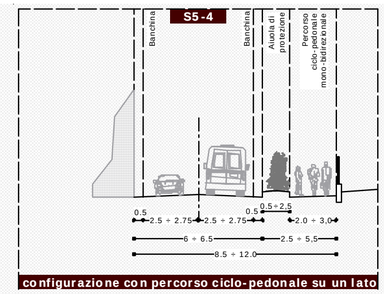
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

S5-2 - S5-4



configurazione con marciapiede su un lato

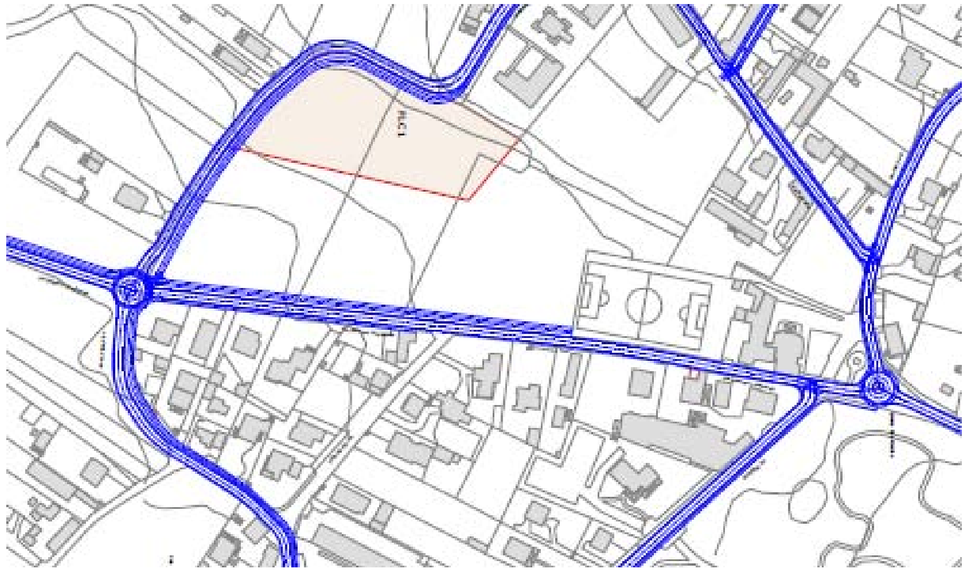


configurazione con percorso ciclo-pedonale su un lato

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità: ---

linee-guida di intervento: ---

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità: assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

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

STIME ECONOMICHE

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

02 - CIMBRO

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

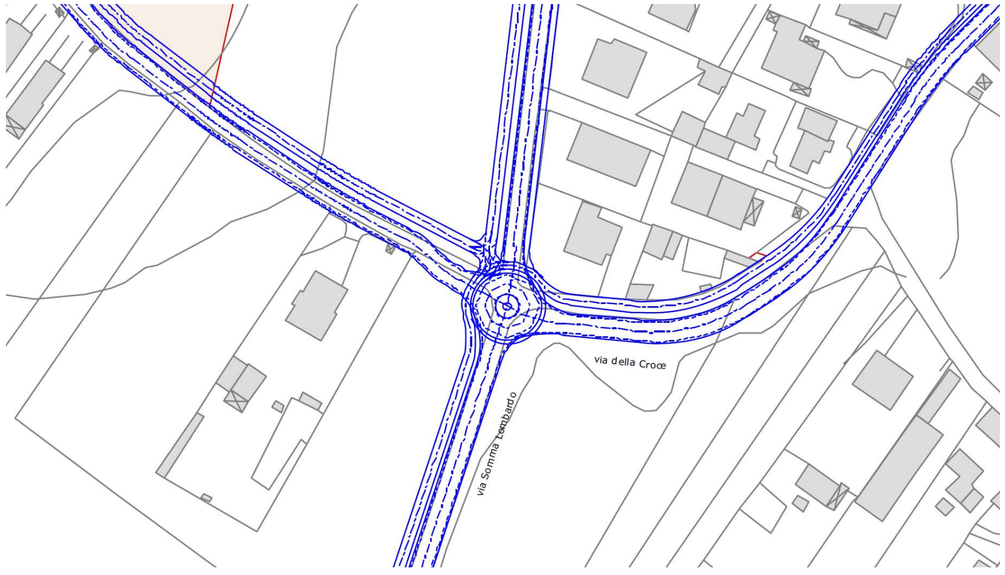
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità: ---

linee-guida di intervento: ---

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità:
assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare
assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

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

STIME ECONOMICHE

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

02 - CIMBRO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	230	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

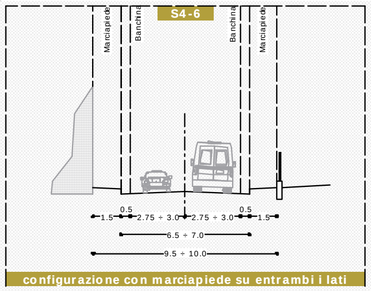
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

S4-6

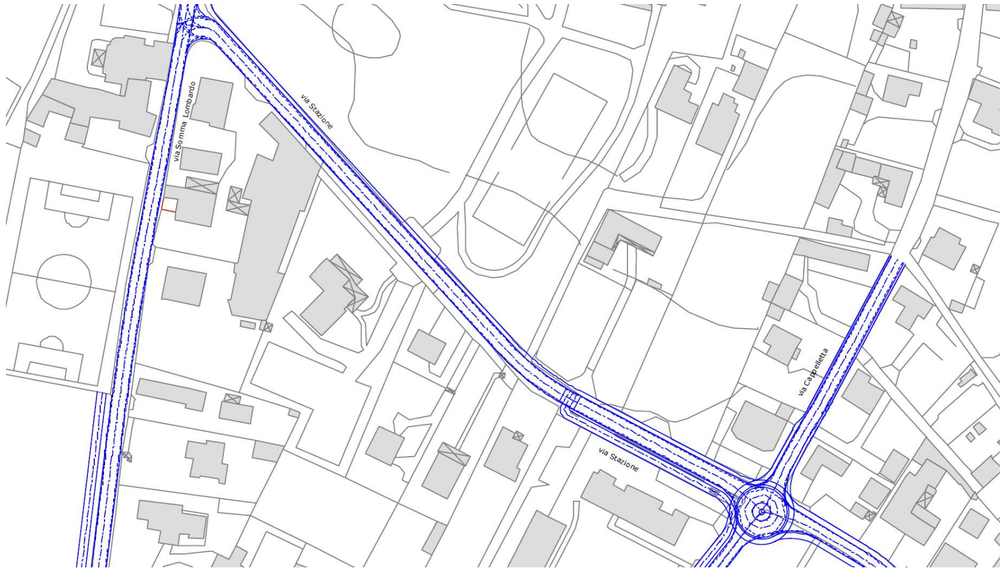


configurazione con marciapiede su entrambi i lati

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità: ---

linee-guida di intervento: ---

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità: carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

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

STIME ECONOMICHE

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

02 - CIMBRO

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

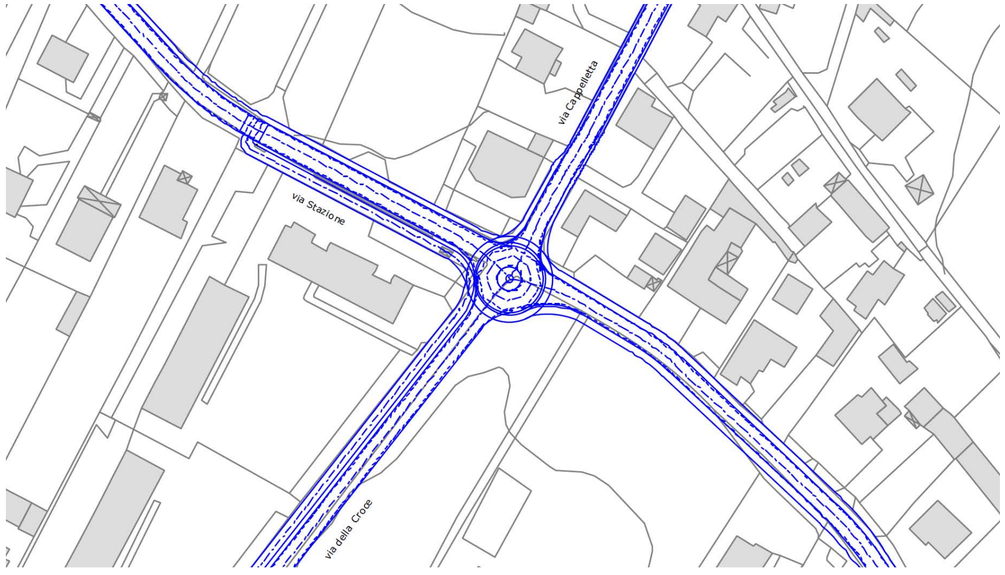
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione		isola centrale		corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
elementi	-	x	x	-	x		x		x	-	x	x	-	
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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

---

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare
carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

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

STIME ECONOMICHE

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

02 - CIMBRO

29 Riqualificazione di via della Croce

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

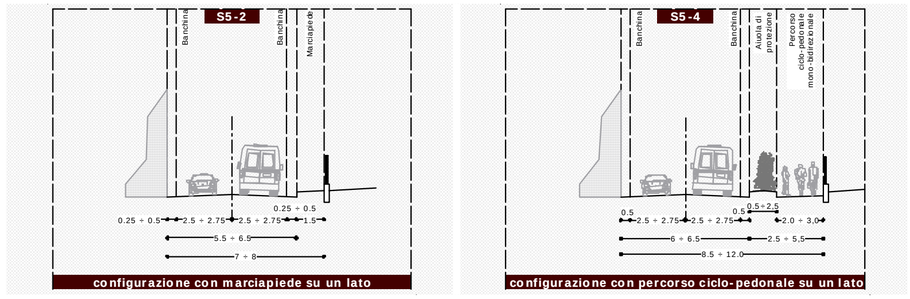
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

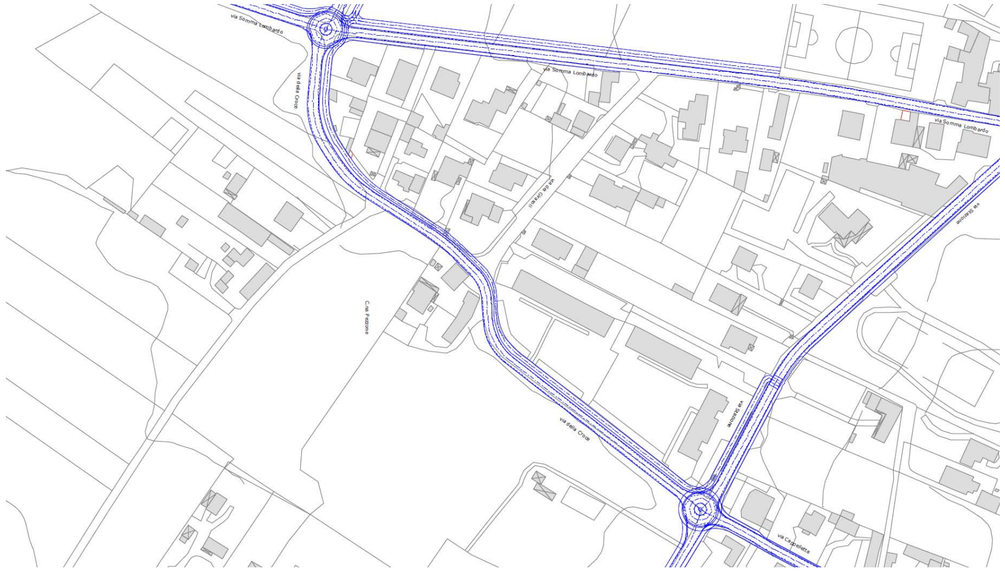
S5-2 - S5-4



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità: ---

linee-guida di intervento: ---

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità: assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

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

STIME ECONOMICHE

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

02 - CIMBRO

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	---	---	---	---	---

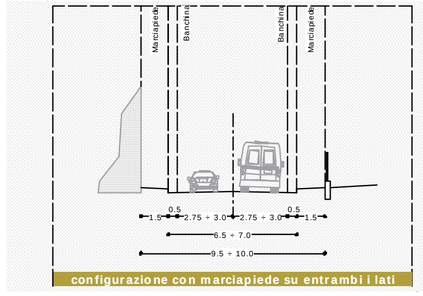
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

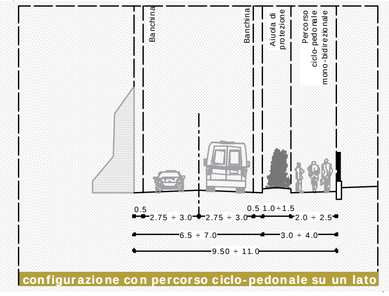
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	9,5
valori massimi	11,0

S4-6 - S4-7



configurazione con marciapiede su entrambi i lati

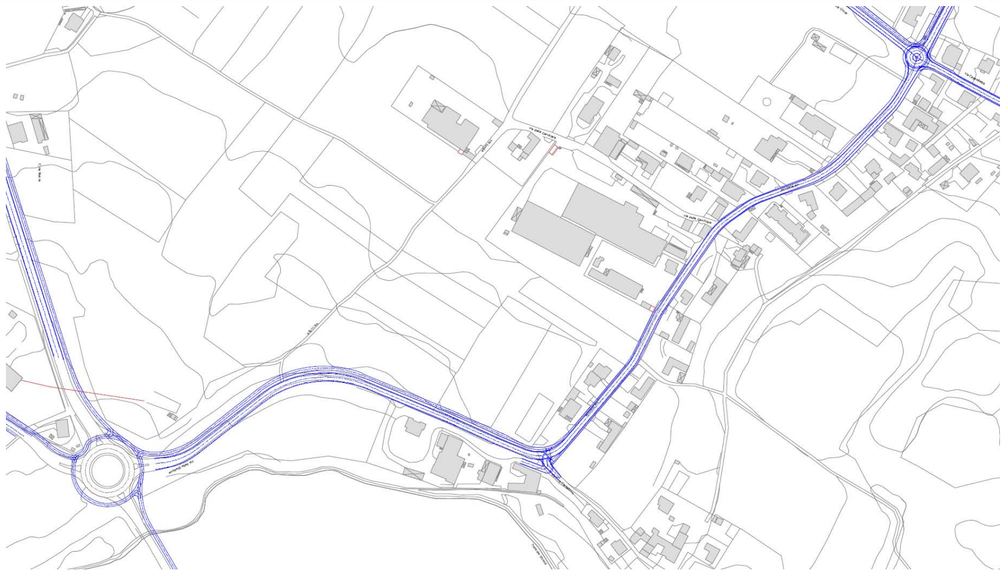


configurazione con percorso ciclo-pedonale su un lato

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale
presenze boschive lungo i margini

linee-guida di intervento

introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale
compensazione dell'erosione delle presenze boschive

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

---

linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

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

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

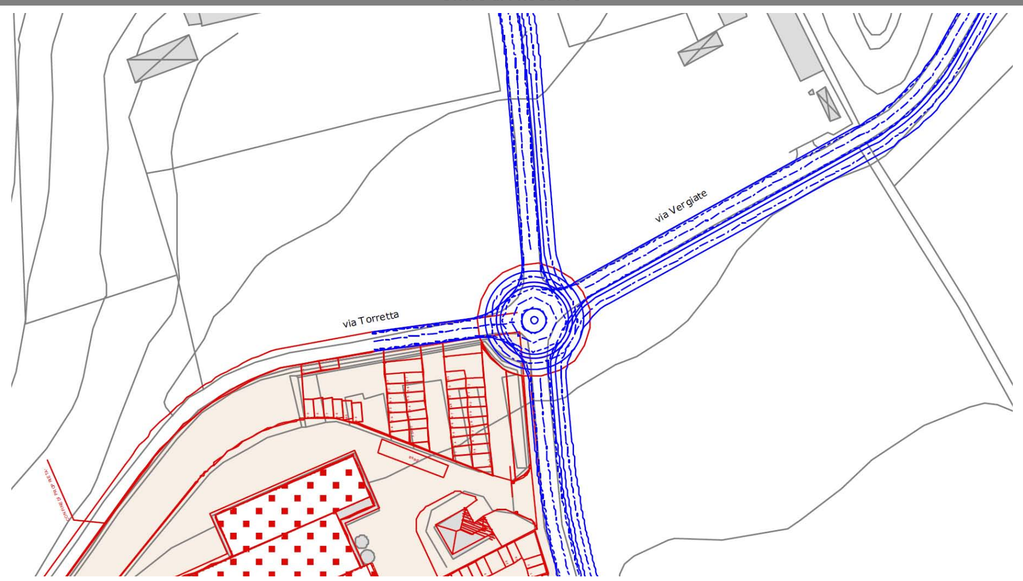
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione		isola centrale		corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-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

STATO di PROGETTO



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

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

linee-guida di intervento

introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare
introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

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

02 - CIMBRO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

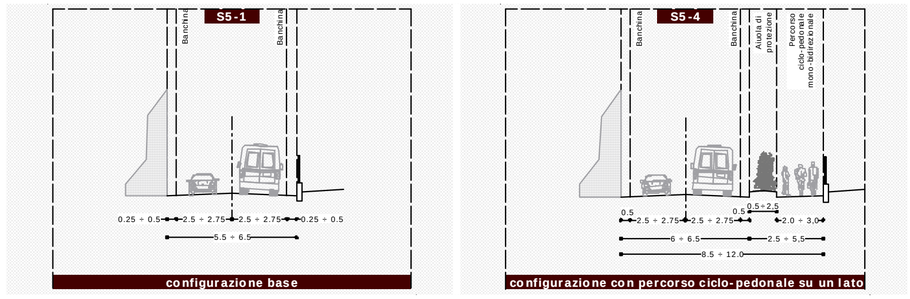
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

S5-1 - S5-4



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO

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

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

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

linee-guida di intervento

adeguamento sezionale
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

02 - CIMBRO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	---		5.550	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	L5	L4	L6	L4	---

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

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

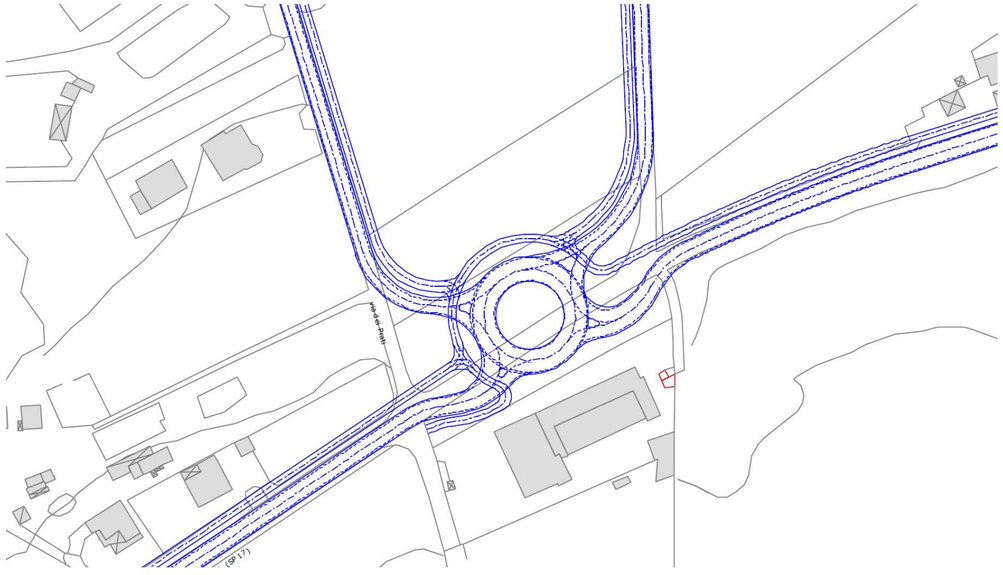
---

	corpo stradale complessivo
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare
assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare
introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale espansione dell'adiacente insediamento produttivo
inadeguatezza della conformazione intersettiva

linee-guida di intervento

adeguamento della conformazione intersettiva

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

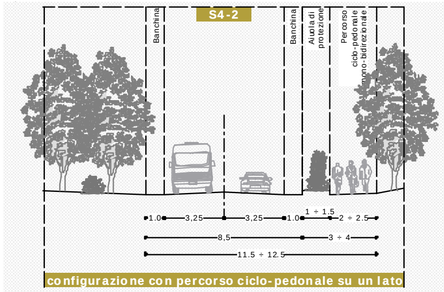
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

S4-2

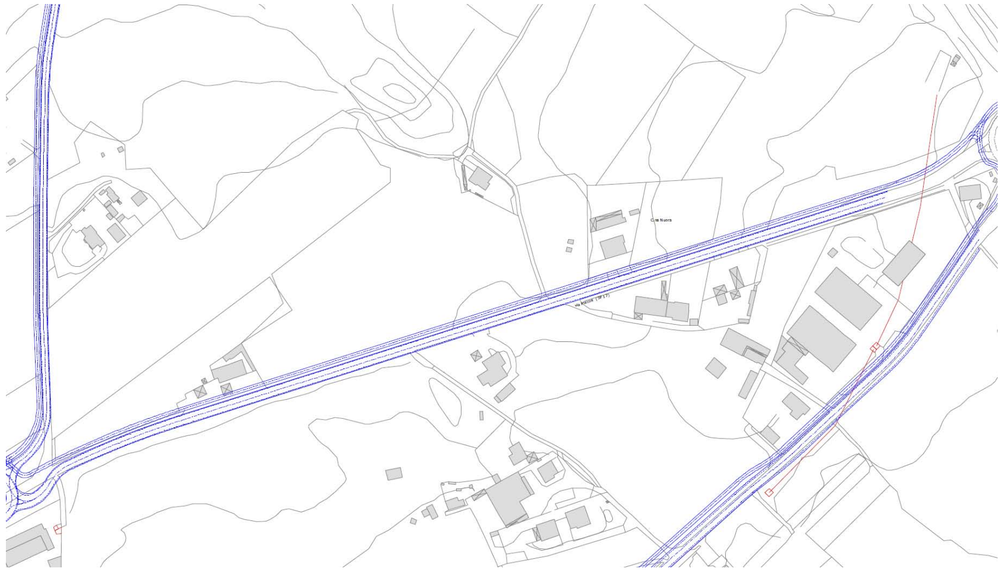


configurazione con percorso ciclo-pedonale su un lato

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

---

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale realizzazione dell'adiacente insediamento terziario polifunzionale
assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
presenze boschive lungo i margini

linee-guida di intervento

introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
compensazione dell'erosione delle presenze boschive

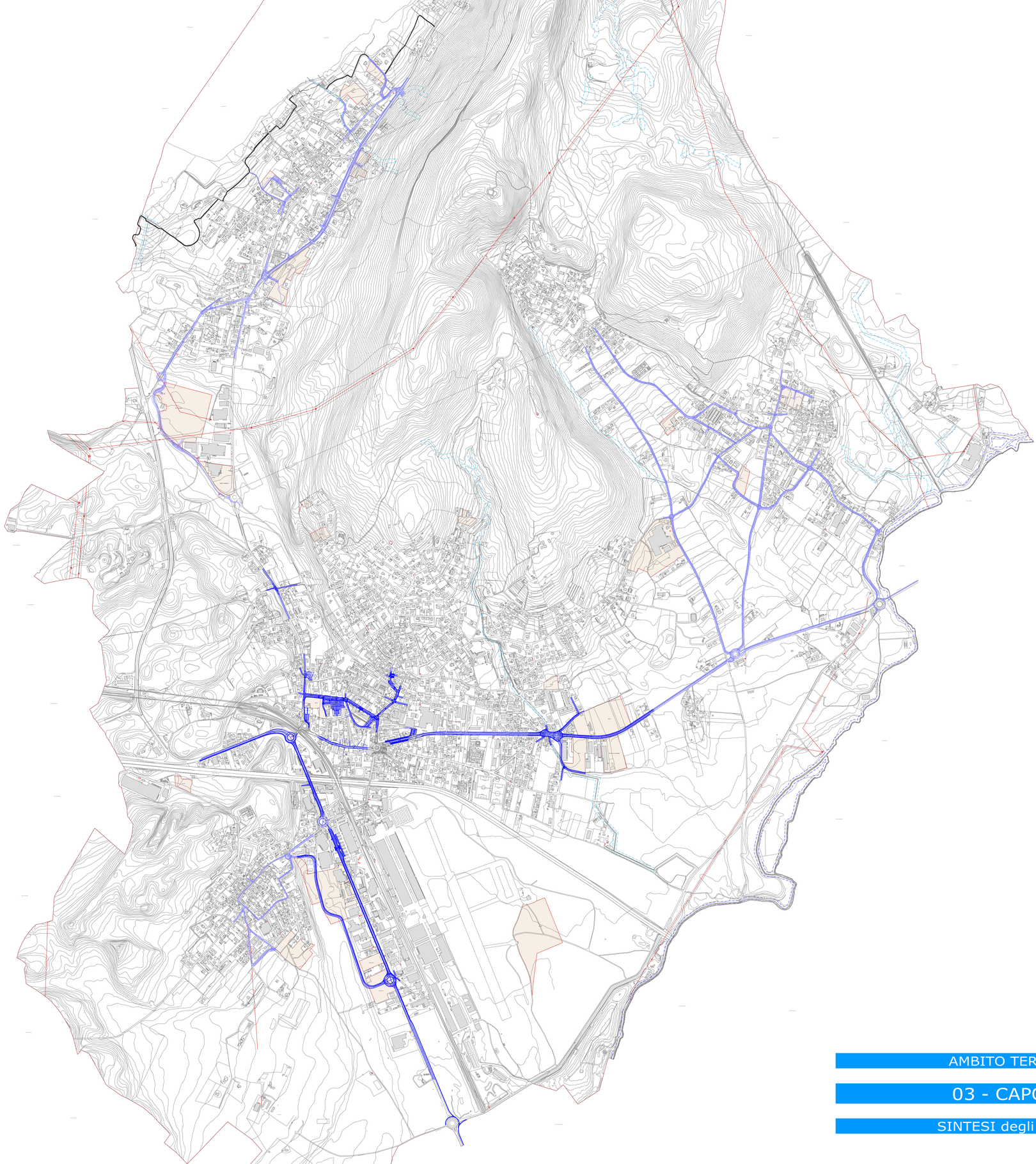
STIME ECONOMICHE

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

SCHEDE PROGETTUALI

SOMMARIO

AMBITI TERRITORIALI	
nr	interventi
03 - CAPOLUOGO	
35	Riqualificazione dell'intersezione Corgeno nord / Campirolo est / Corgeno sud / Campirolo ovest
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'intersezone 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 *PLP Vergiate Est* (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 / Campirolo est / Corgeno sud / Campirolo ovest

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L4	L6	L4	L6	---	---

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

STATO di FATTO

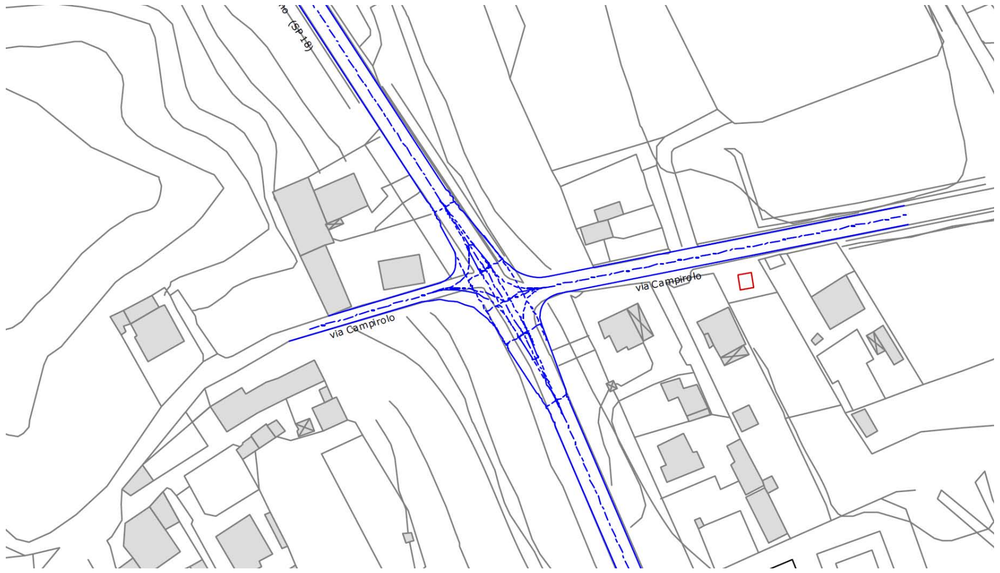
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione		isola centrale		corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-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
- ---

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

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L4	L6	L4	L6	---	---

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

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

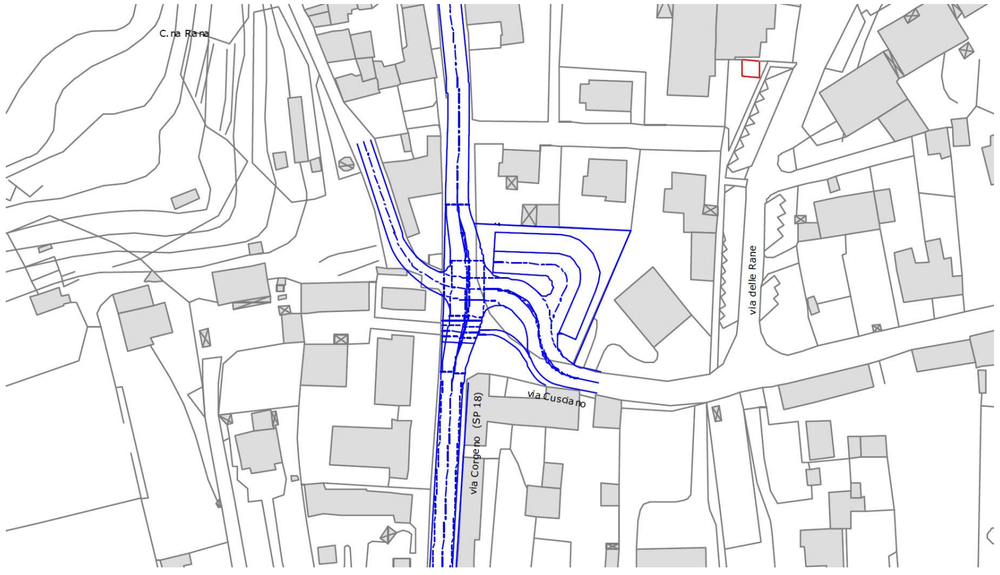
---

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

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

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 stazionamento veicolare

linee-guida di intervento

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

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

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

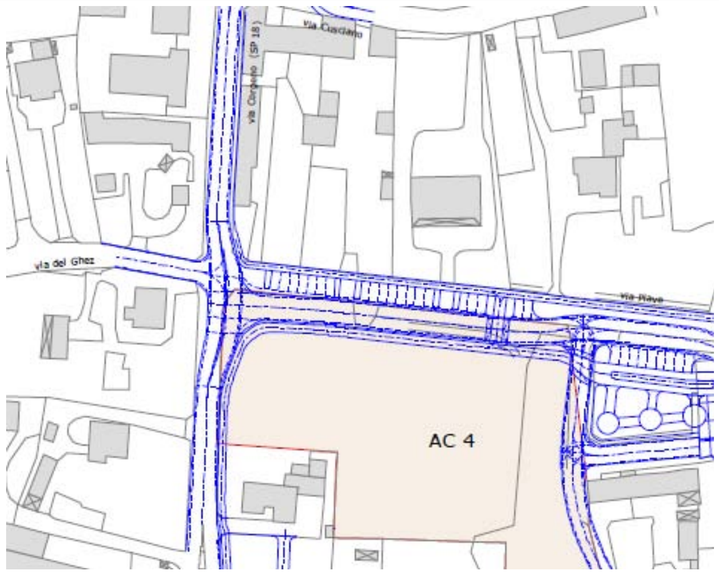
---

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

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

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 stazionamento veicolare

linee-guida di intervento

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

STIME ECONOMICHE

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

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

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

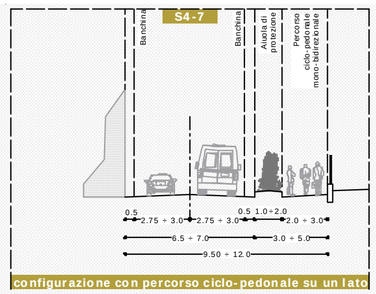
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	10,5
valori massimi	11,0

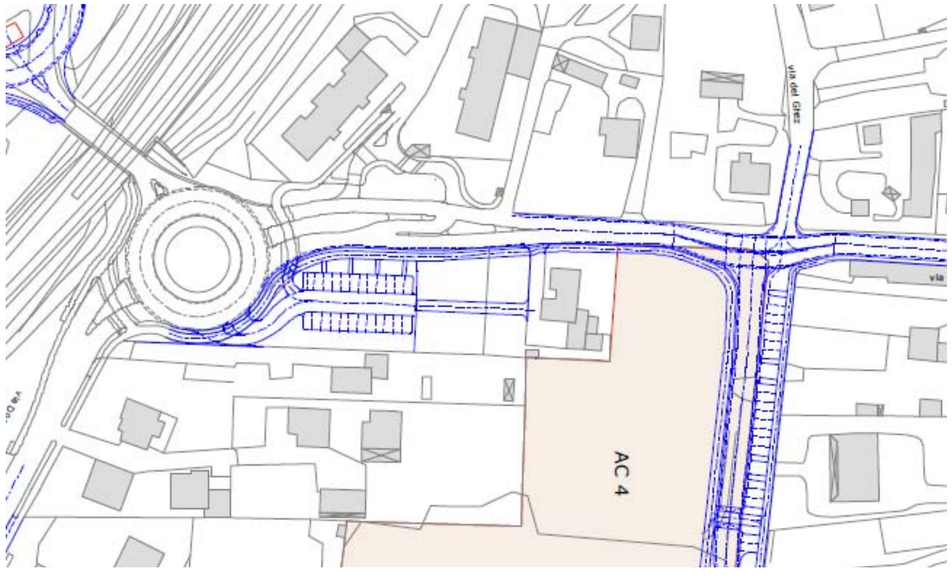
S4-7



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

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 stazionamento veicolare
linee-guida di intervento	incentivazione delle relazioni tra SS 33 - SP 17 ed insediamenti a nord del Lago di Comabbio attraverso la SS 629
	formazione di spazi di stazionamento 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 — Riqualificazione di via Piave tra le intersezioni con via Corgeno e via Minzoni

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

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

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

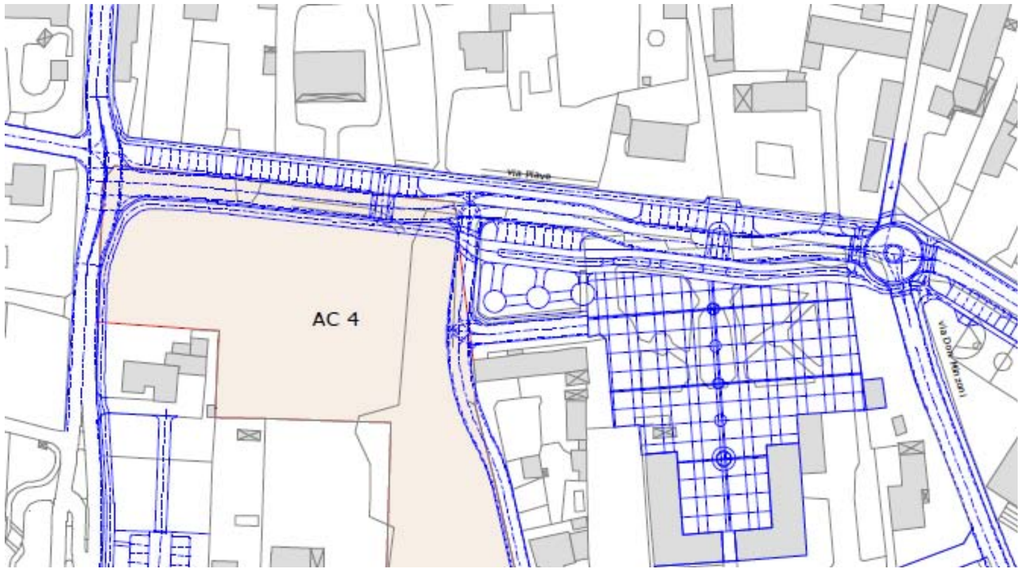
	corpo stradale complessivo
valori minimi	17,5
valori massimi	17,5

conformazione complessa

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità: ---

linee-guida di intervento: ---

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità:
- assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare
- carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
- presenza di mercato settimanale

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

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

39-b — Riqualificazione dell'intersezione Minzoni nord / Piave est / Minzoni sud / Piave ovest

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L6	L5	L5	L5	---	---

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

STATO di FATTO

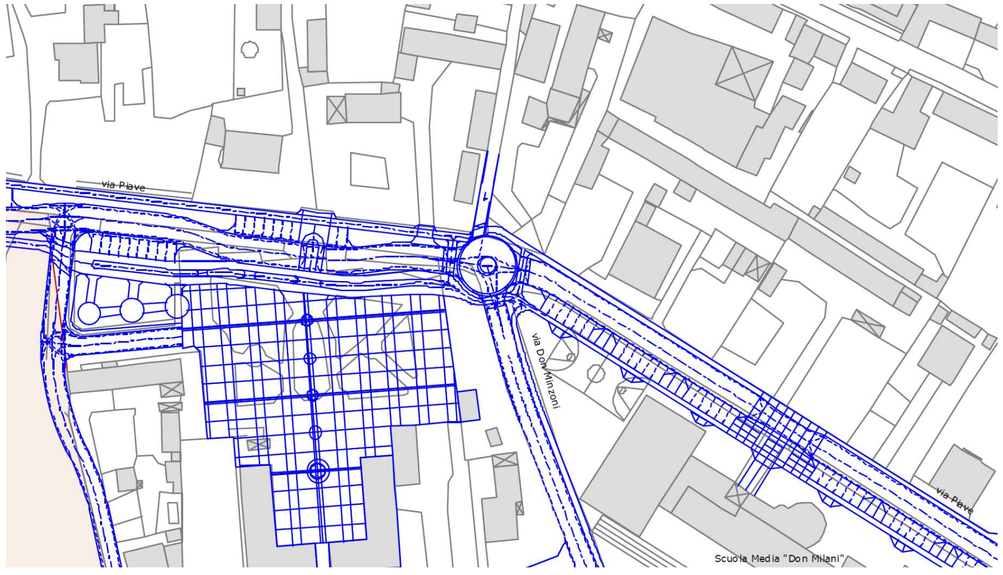
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

---

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

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

linee-guida di intervento

introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare
incremento di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
riorganizzazione degli spazi destinati al mercato settimanale

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

39-c — Riqualificazione di via Piave tra le intersezioni Minzoni e Cavallotti

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

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

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

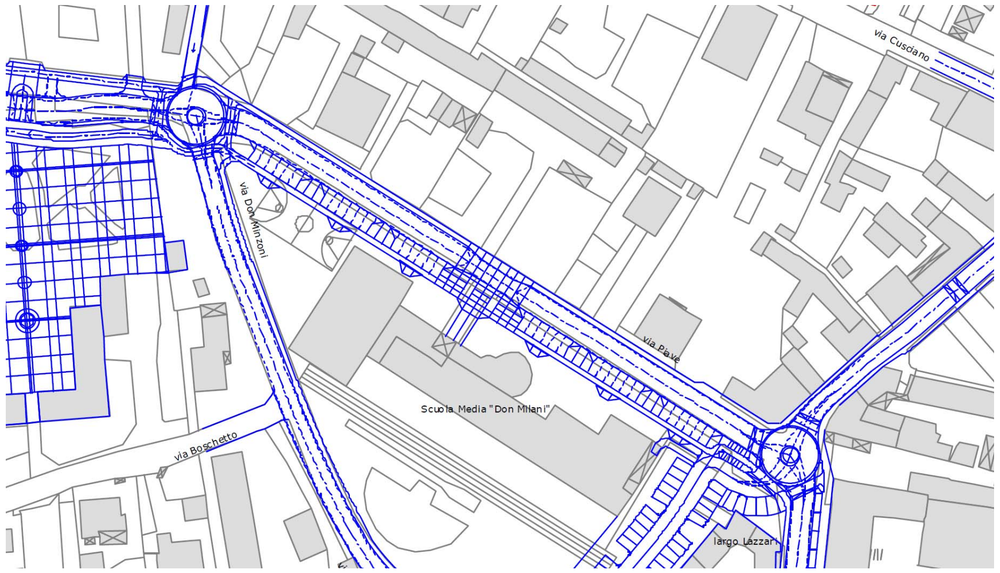
	corpo stradale complessivo
valori minimi	14,5
valori massimi	14,5

conformazione complessa

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L6	L5	L5	L6	---	---

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

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

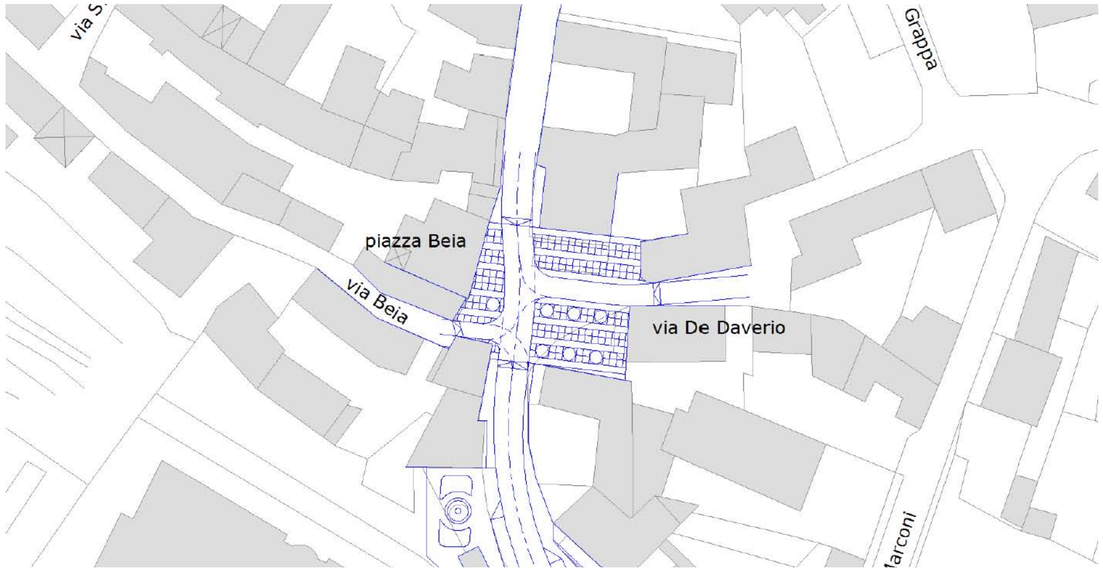
---

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

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità: ---

linee-guida di intervento: ---

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità:
inadeguatezza qualitativa del sito
presenza di nucleo di antica formazione con edifici religiosi e storici

linee-guida di intervento:
riqualificazione del sito
preservazione e valorizzazione del contesto e delle presenze

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 Riqualificazione di via Cavallotti tra piazza Beia e l'intersezone con via Cusciano

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

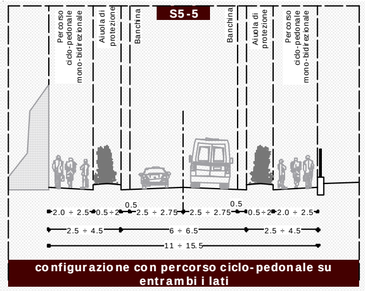
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	11,0
valori massimi	15,5

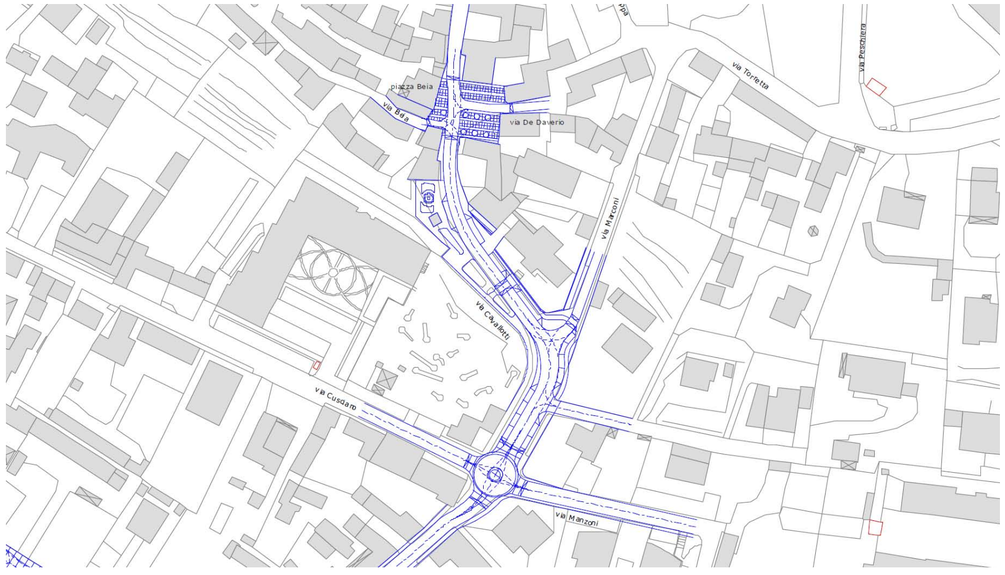
S5-5



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità: ---

linee-guida di intervento: ---

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità: carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento:
incremento di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
incremento di spazi di stazionamento 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)	---	planare (mq)	550

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	L6	L5	L6	---	---

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

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

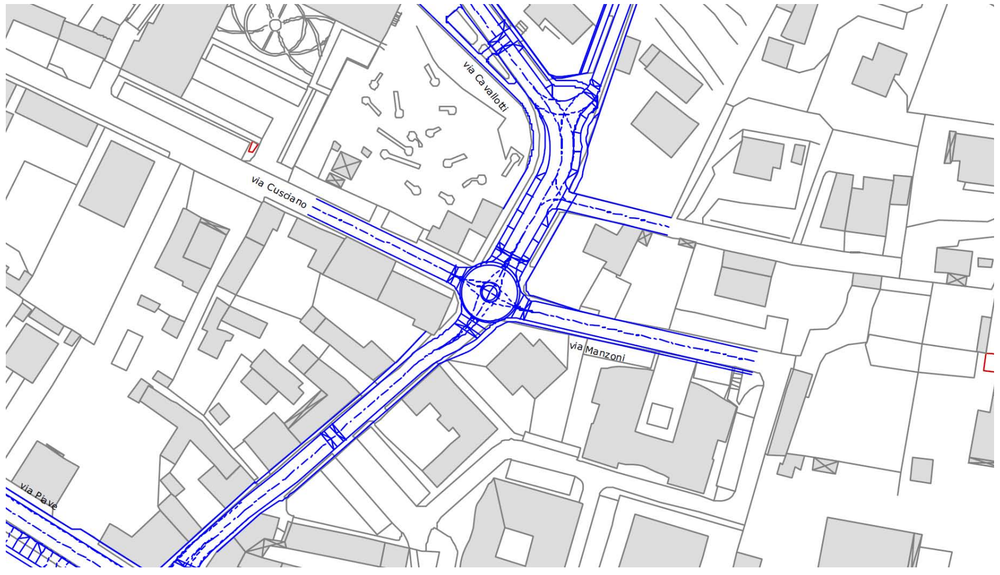
---

	corpo stradale complessivo
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

---

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare
carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

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

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

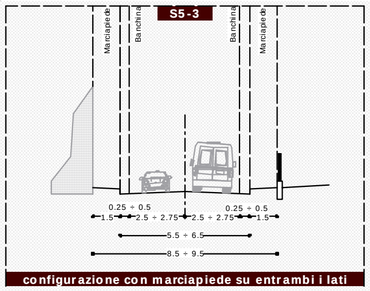
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	8,5
valori massimi	9,5

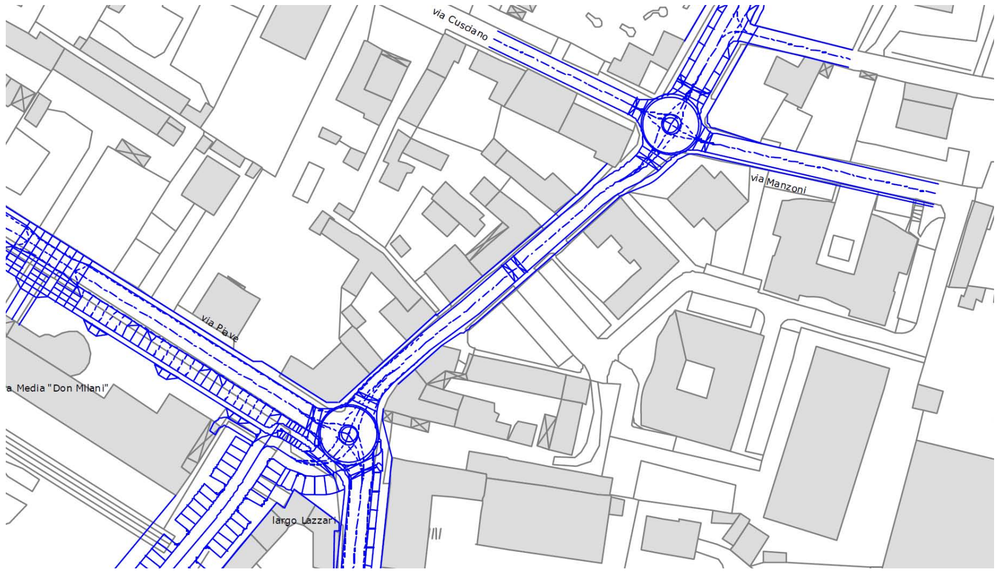
S5-3



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità: ---

linee-guida di intervento: ---

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità: carenza 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	€	70.000,00
importo a finanziamento	€	190.000,00

03 - CAPOLUOGO

42 Riqualificazione dell'intersezione Cavallotti nord / Cavallotti sud / Piave

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	L5	L5	L5	---	---

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

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

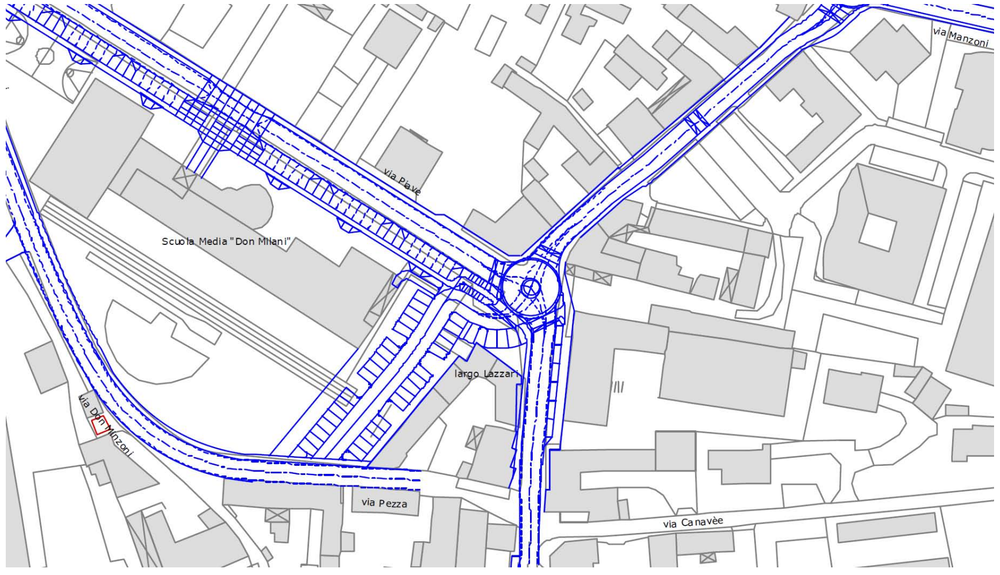
---

	corpo stradale complessivo
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

---

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare
carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare
incremento di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
formazione di spazi di stazionamento veicolare

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

43 Riqualificazione di via Locatelli

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

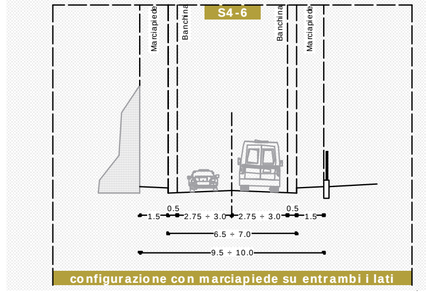
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

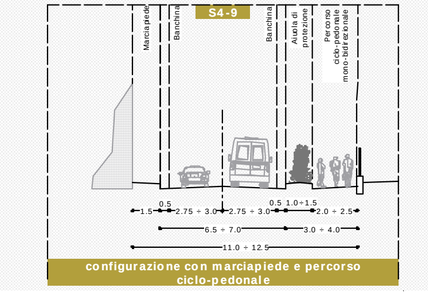
STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	9,5
valori massimi	12,5

S4-6 - S4-9

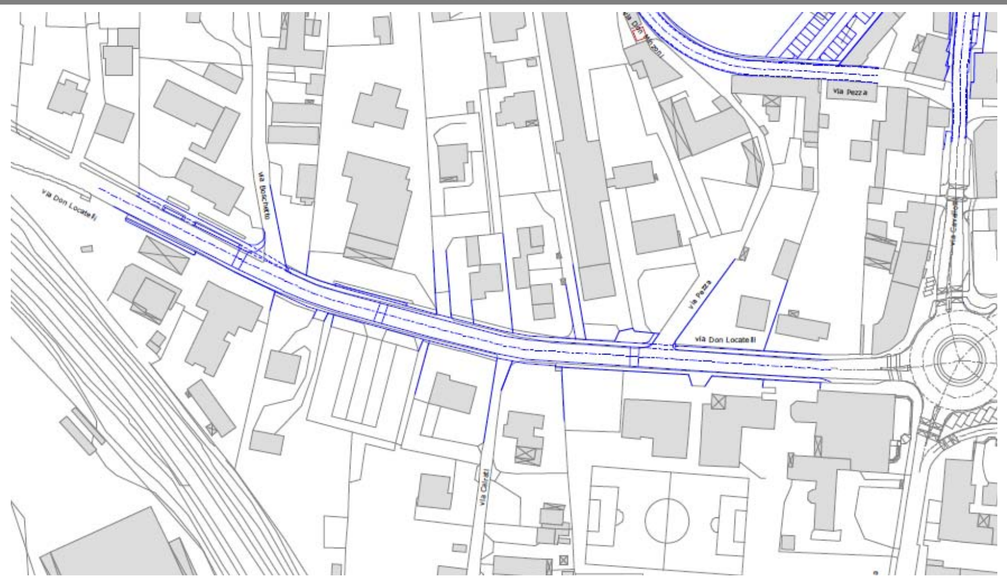




COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione		isola centrale		corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-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 18 ed insediamenti dell'area ovest-varesina in ambito urbano
accoglimento 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 regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare

linee-guida di intervento

disincentivazione delle funzioni di collegamento
incentivazione delle relazioni tra SS 33, A8 dir 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 regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

---

linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

44-a Riqualificazione di via Di Vittorio tra piazza Matteotti e via Vivaldi

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

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

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

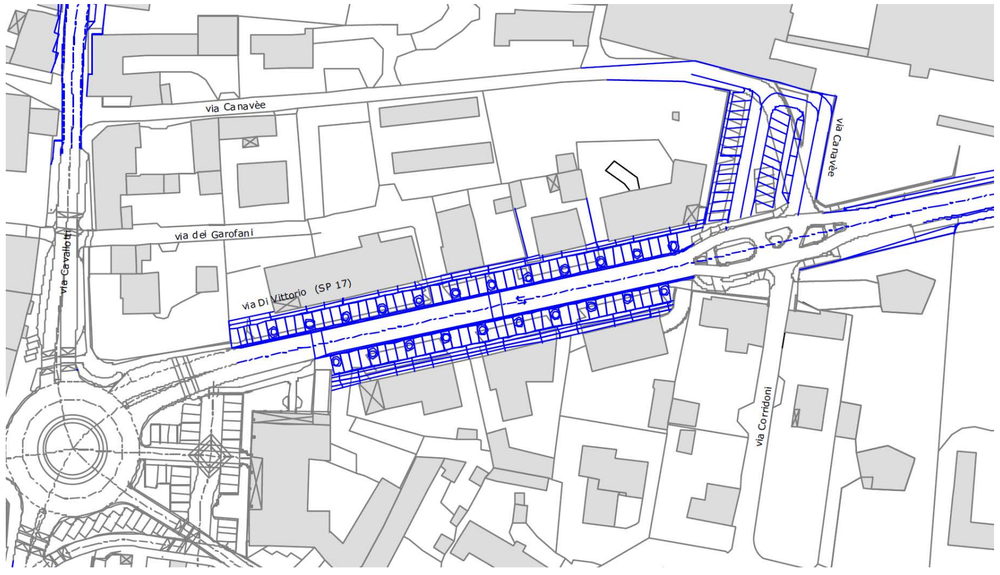
	corpo stradale complessivo
valori minimi	17,5
valori massimi	17,5

conformazione complessa

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

- svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 18 ed insediamenti dell'area ovest-varesina in ambito urbano
- accoglimento 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 regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare

linee-guida di intervento

- disincentivazione delle funzioni di collegamento
- incentivazione delle relazioni tra SS 33, A8 dir 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 regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

---

linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

44-b Riqualificazione di via Di Vittorio tra via Vivaldi e l'intersezione con via Gramsci e via Uguaglianza

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	380	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

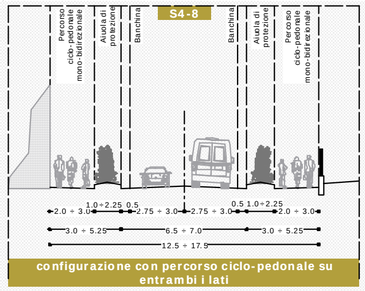
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

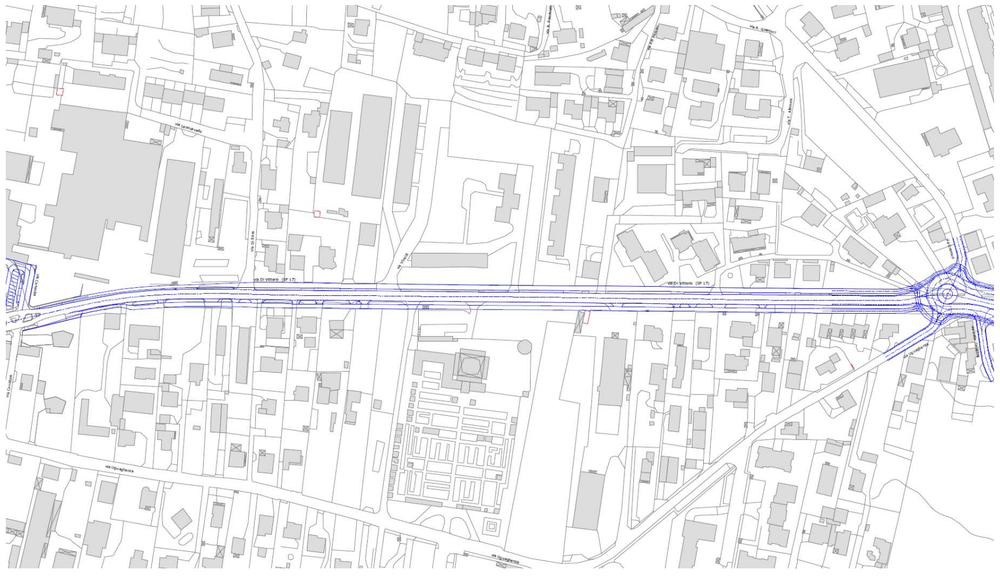
S4-8



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione		isola centrale		corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-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 18 ed insediamenti dell'area ovest-varesina in ambito urbano
- accoglimento 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 regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare

linee-guida di intervento

- disincentivazione delle funzioni di collegamento
- incentivazione delle relazioni tra SS 33, A8 dir 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 regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

- presenza di edificio religioso (cimitero)

linee-guida di intervento

- preservazione e valorizzazione del contesto e delle presenze

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L4	L5	L5	L4	L5	L5

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

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

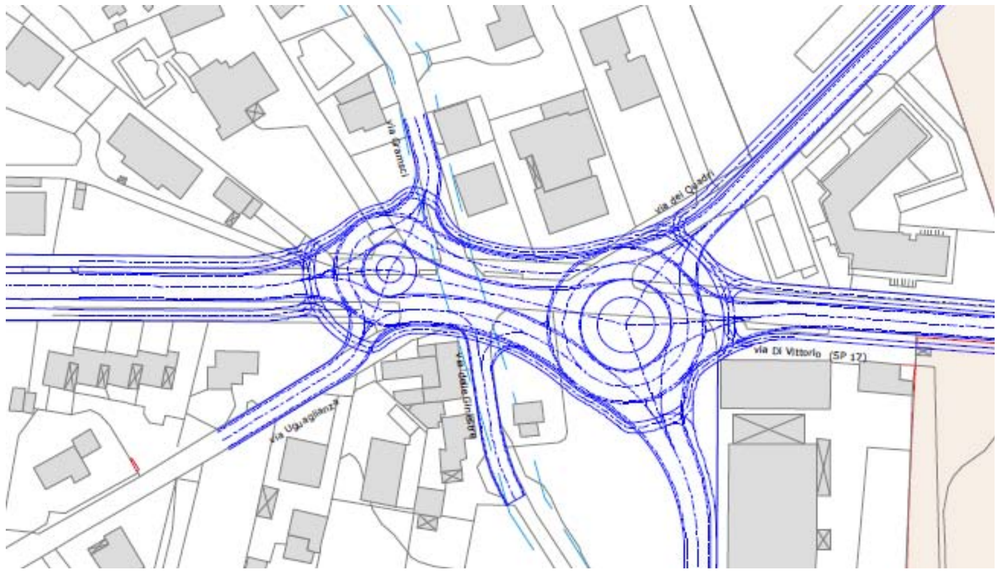
---

	corpo stradale complessivo
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione		isola centrale		corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
elementi	x	-	x	-	x		x		x	-	x	-	x	
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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale realizzazione dell'adiacente insediamento terziario polifunzionale
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

riqualificazione delle intersezioni
introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare
introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

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

linee-guida di intervento

introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

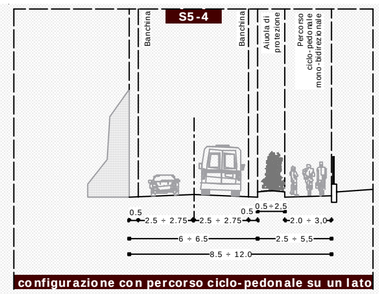
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	8,5
valori massimi	11,0

S5-4

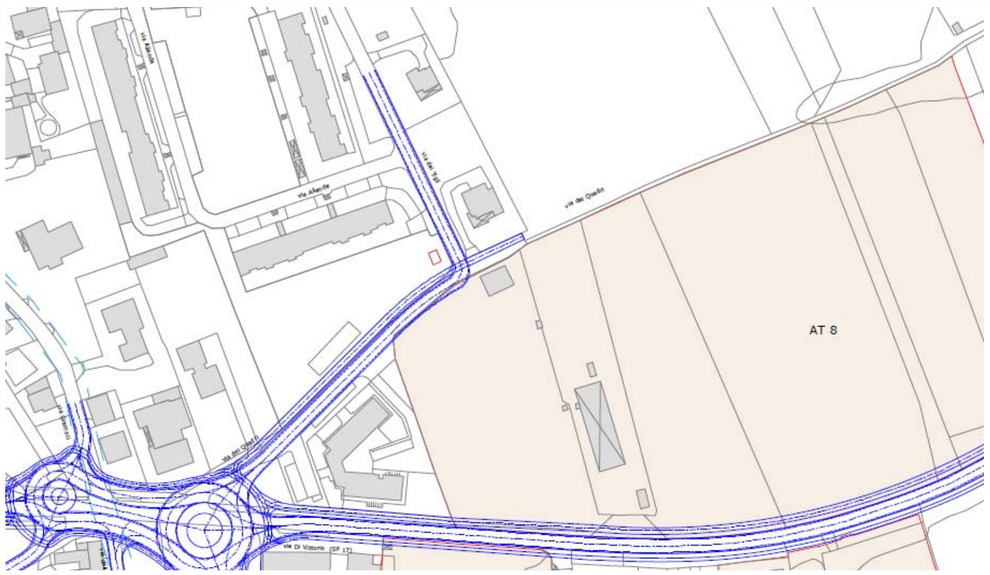


configurazione con percorso ciclo-pedonale su un lato

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

---

linee-guida di intervento

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 regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare
assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

completamento di viabilità di accesso e distribuzione afferente ad insediamenti di piano
introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare
introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
formazione di spazi di stazionamento veicolare

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

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

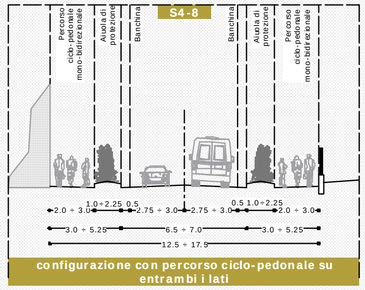
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

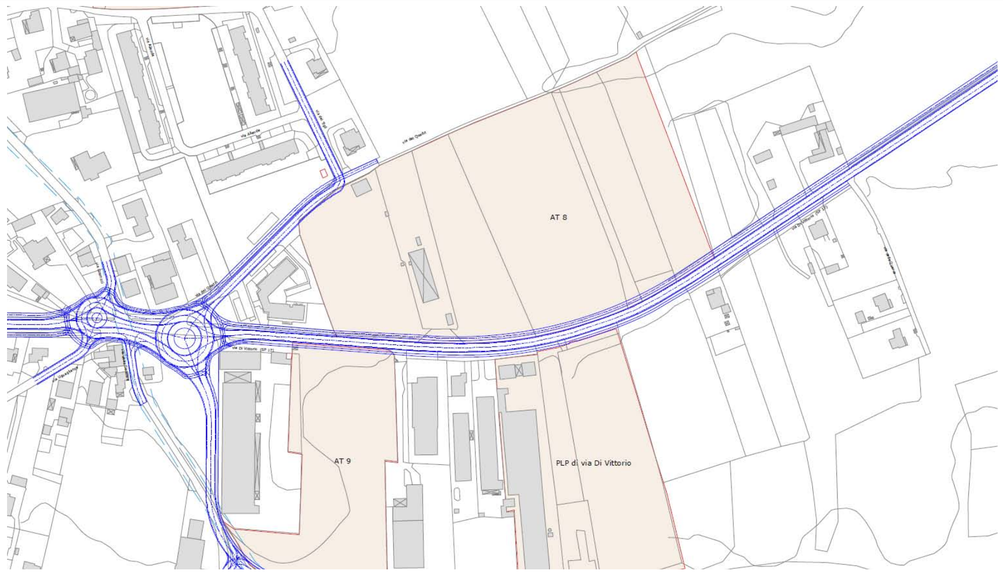
S4-8



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale realizzazione dell'adiacente insediamento terziario 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 regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare

linee-guida di intervento

introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

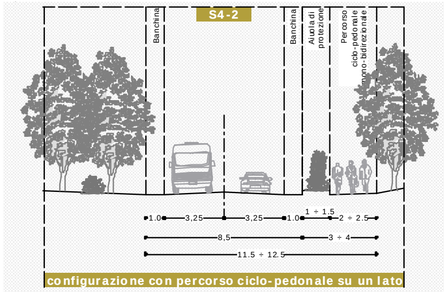
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

S4-2



configurazione con percorso ciclo-pedonale su un lato

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale realizzazione dell'adiacente insediamento terziario 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 regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare
presenze boschive lungo i margini

linee-guida di intervento

introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare
compensazione dell'erosione delle presenze boschive

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	230	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

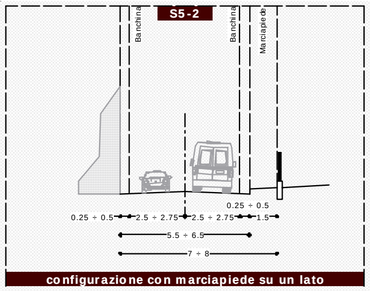
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	7,0
valori massimi	8,0

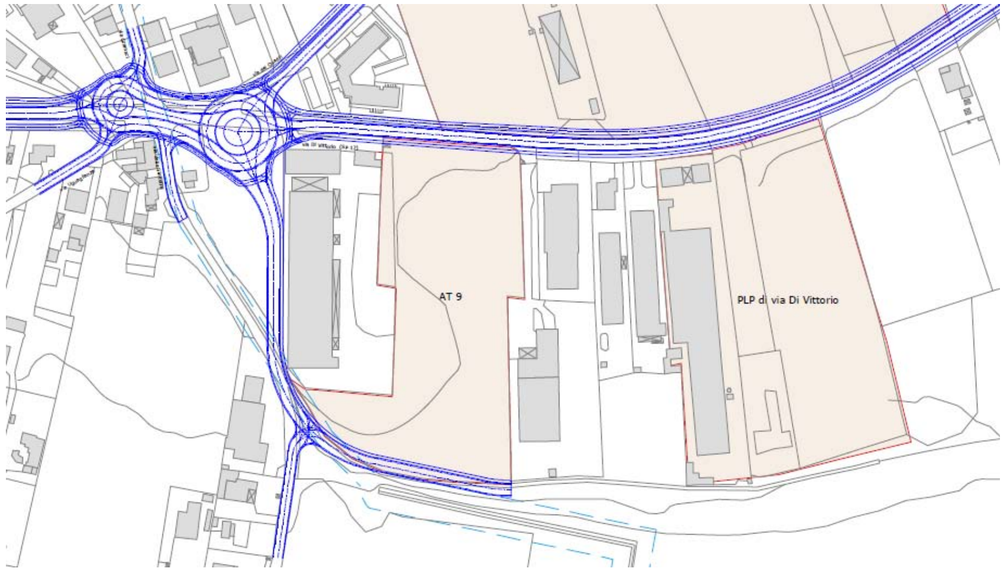
S5-2



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

---

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

incompletezza di viabilità di accesso e distribuzione ad insediamenti di piano
presenze boschive lungo i margini

linee-guida di intervento

completamento di viabilità di accesso e distribuzione afferente ad insediamenti di piano
compensazione dell'erosione delle presenze boschive

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 Riqualificazione 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)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

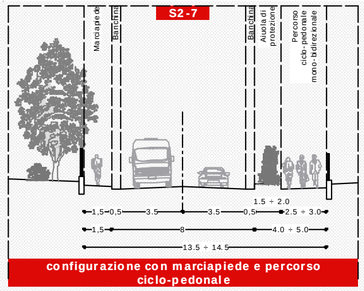
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	13,5
valori massimi	14,5

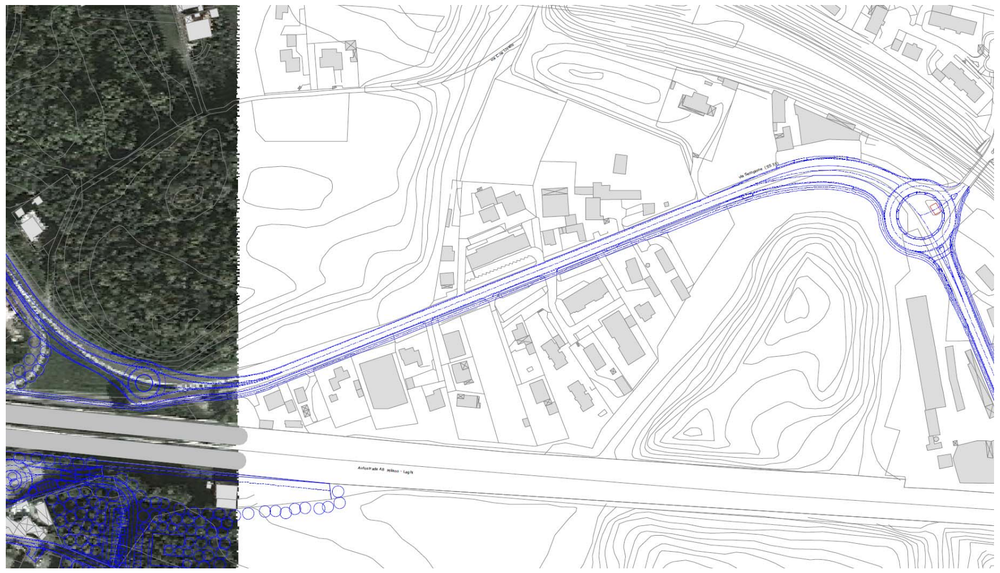
S2-7



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

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

linee-guida di intervento

introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

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

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO

in corso di realizzazione

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

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

linee-guida di intervento

introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare
introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

presenze boschive lungo i margini
presenza di edificio religioso (edicola votiva)

linee-guida di intervento

compensazione dell'erosione delle presenze boschive
preservazione e valorizzazione del contesto e delle presenze

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

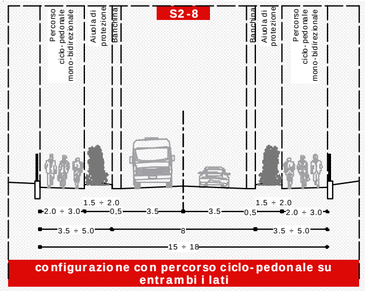
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

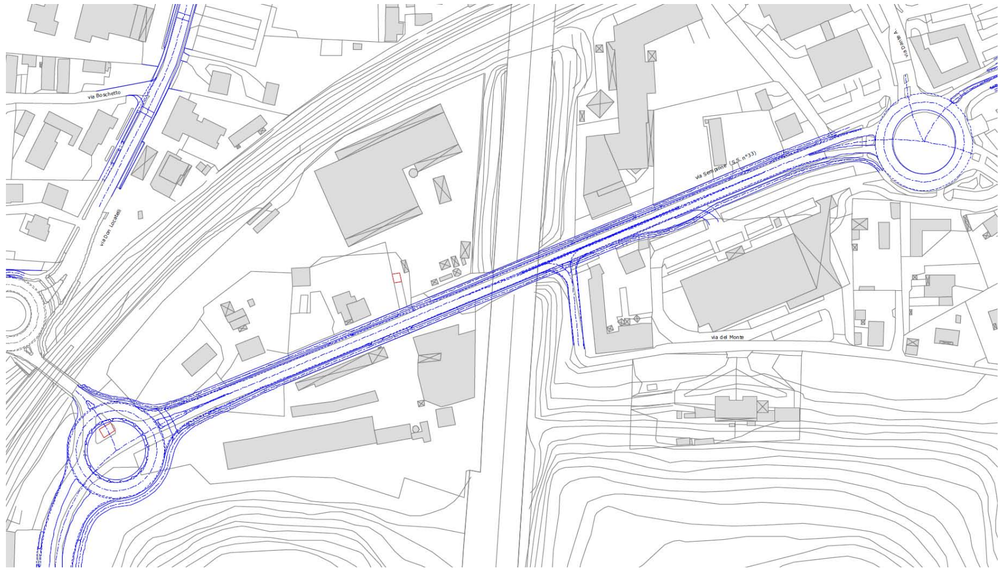
S2-8



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

---

linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

54 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	---	---	---	---	---

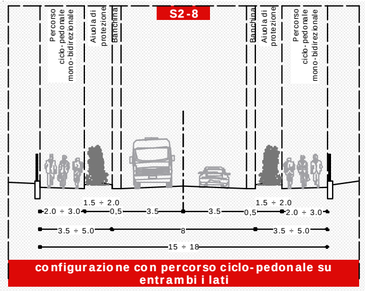
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

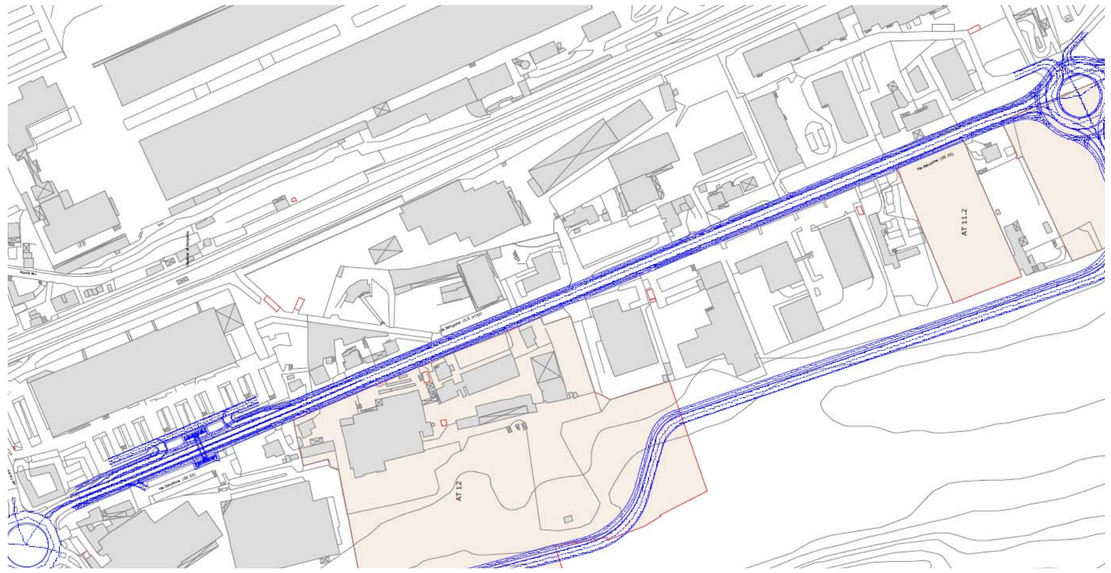
S2-8



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	1.000	---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

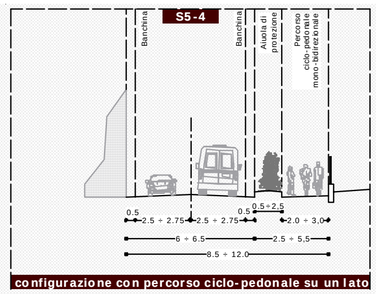
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	10,0
valori massimi	12,0

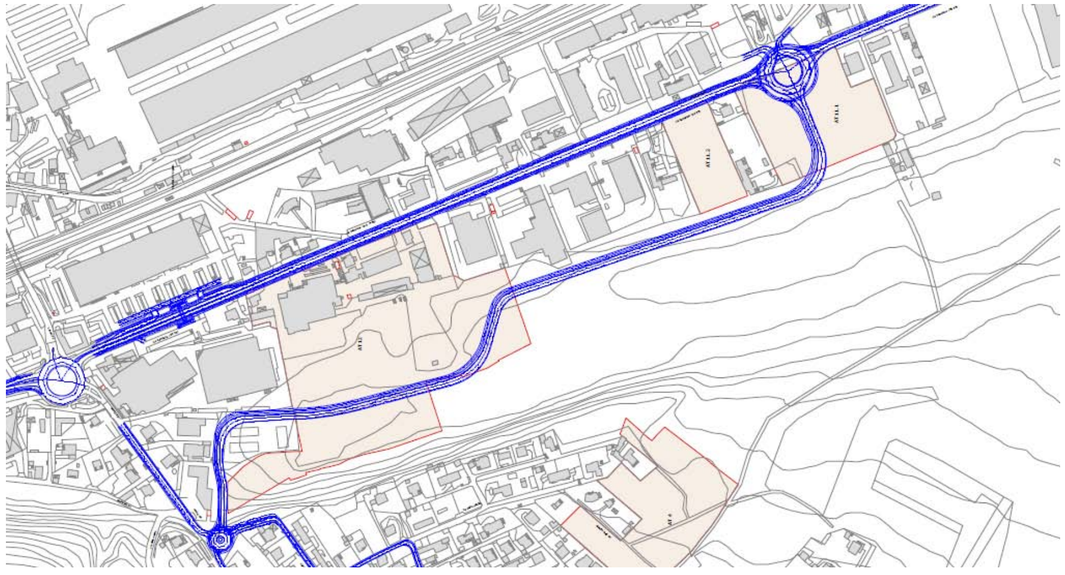
S5-4



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

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

linee-guida di intervento

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

presenze boschive lungo i margini

linee-guida di intervento

compensazione dell'erosione delle presenze boschive

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L2	L6	L2	L5	---	---

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

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

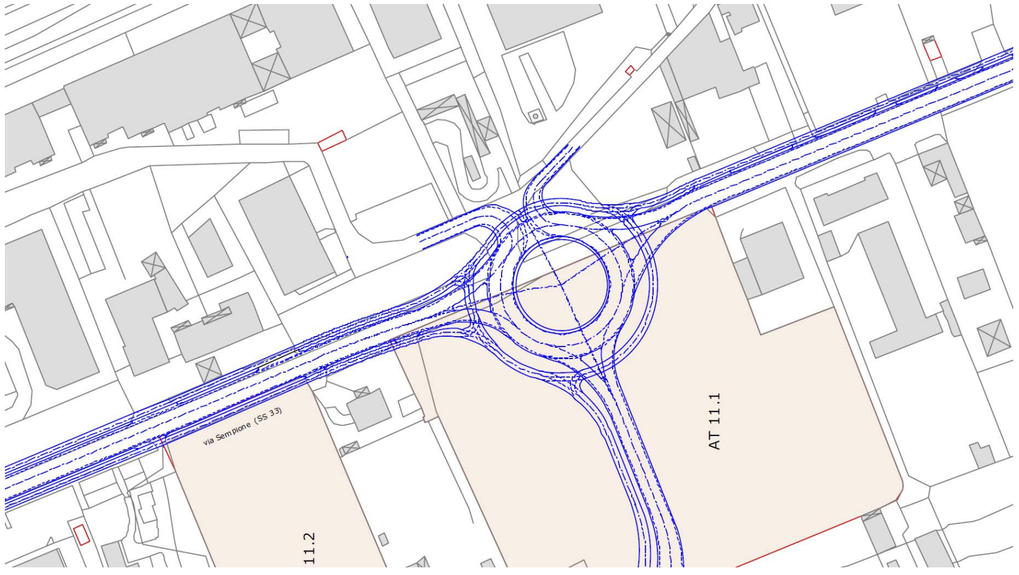
---

	corpo stradale complessivo
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

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

linee-guida di intervento

introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

presenze boschive lungo i margini

linee-guida di intervento

compensazione dell'erosione delle presenze boschive

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

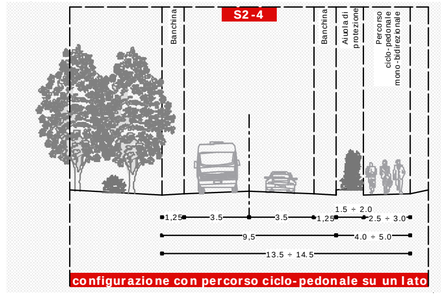
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

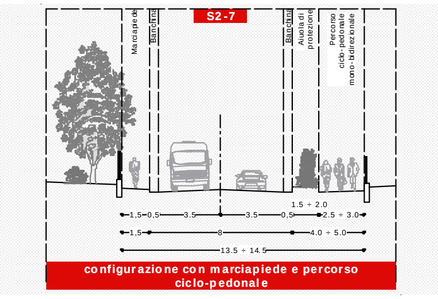
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

S2-4 - S2-7



configurazione con percorso ciclo-pedonale su un lato

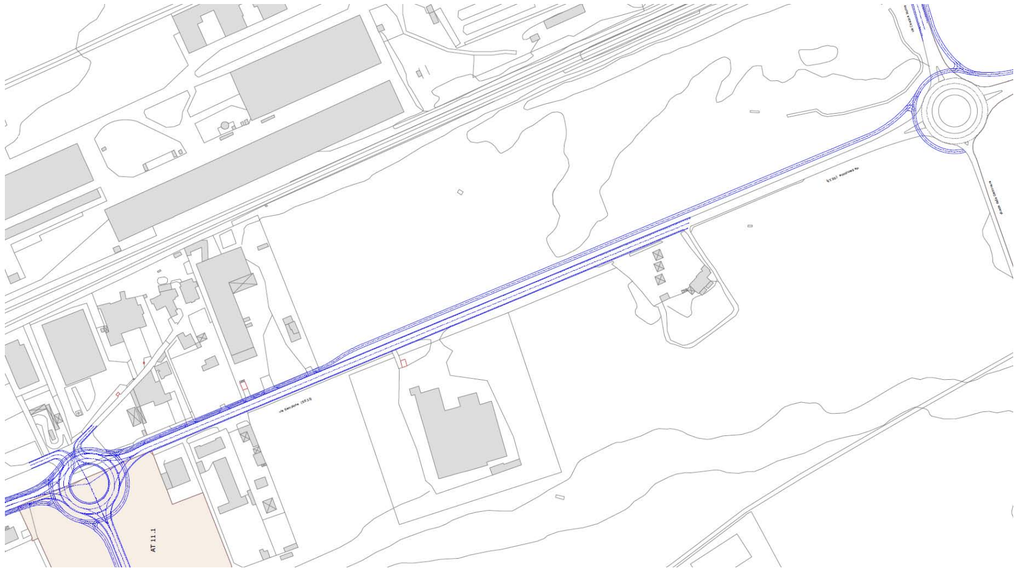


configurazione con marciapiede e percorso ciclo-pedonale

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

presenze boschive lungo i margini

linee-guida di intervento

compensazione dell'erosione delle presenze boschive

STIME ECONOMICHE

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

SCHEDE PROGETTUALI

SOMMARIO

AMBITI TERRITORIALI	
nr	interventi
04 - SESONA	
63	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)