

**COMUNE DI VERGIATE**  
(Provincia di Varese)

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

*Servizio Urbanistica e del Sistema Informativo Territoriale*

**UFFICIO DI PIANO**

Responsabile Tecnico Scientifico  
Arch. Giuseppe Barra

Responsabile Redazione VAS  
Arch. Giorgio Baldizzone

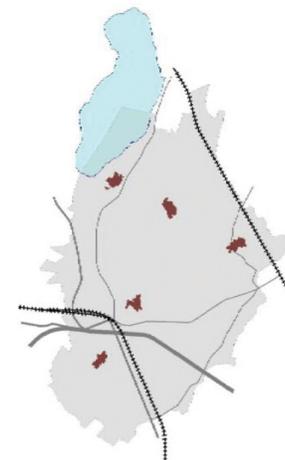
Responsabile Direttivo Tecnico U.P.  
Arch. Gabriella Seganfredo

**ESPERTI DI SETTORE**

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

**RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO**  
Geom. Graziano Magni

**SINDACO**  
Maurizio Leorato



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

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

DATA: DICEMBRE 2013

DP C 3\_3

nr	tema
00	Sommario

- 01 - Le reti di mobilità allo stato di fatto
- 02- abcdefg - L'individuazione delle criticità (dal *Documento Strategico Preliminare - Mobilità e reti* - giugno 2009)
  - 02-a - L'individuazione delle criticità relative agli insediamenti residenziali
  - 02-b - L'individuazione delle criticità relative agli insediamenti produttivi-commerciali-terziari
  - 02-c - L'individuazione delle criticità relative alle reti stradali ordinarie
  - 02-d - L'individuazione delle criticità relative alle reti autostradali
  - 02-e - L'individuazione delle criticità relative alle reti ferroviarie
  - 02-f - L'individuazione delle criticità relative alle reti ciclo-pedonali
  - 02-g - La sintesi delle criticità
- 03 - Le reti di mobilità di progetto
- 04- abcdefg - L'individuazione degli scenari di piano (dal *Documento Strategico Preliminare - Mobilità e reti* - giugno 2009)
  - 04-a - L'individuazione degli scenari di piano agli insediamenti residenziali
  - 04-b - L'individuazione degli scenari di piano relative agli insediamenti produttivi-commerciali-terziari
  - 04-c - L'individuazione degli scenari di piano relative alle reti stradali ordinarie
  - 04-d - L'individuazione degli scenari di piano relative alle reti autostradali
  - 04-e - L'individuazione degli scenari di piano relative alle reti ferroviarie
  - 04-f - L'individuazione degli scenari di piano relative alle reti ciclo-pedonali
  - 04-g - La sintesi degli scenari di piano
- 05 - Gli schemi sezionali tipo
- 06 - Le schede descrittive degli interventi
  - 01 - Corgeno
  - 02 - 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 consolidate.

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

Si annoverano in particolare le seguenti emergenze:

- il raccordo autostradale A8 dir, in qualità di collegamento tra la A8 in area lombarda e la A 26 in area piemontese;
- la SS 629 "Vergiate - Besozzo", in qualità di accesso al sistema lacustre della Provincia;
- la SS 33 "del Sempione", in qualità di accesso al sistema aeroportuale di Malpensa, ai Comuni contermini del Piemonte Orientale ed alla sponda lombarda del Lago Maggiore;
- la SP 17 "del Buon Cammino", in qualità di accesso all'*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, anche in relazione agli effetti pianificatori e prescrittivi propri al PGT, nella

*Tavola DP B 3a - Classificazione della viabilità esistente*

vengono rappresentati i principali elementi viabilistici esistenti sul territorio comunale e sui territori contermini, e ne viene operata la classificazione per funzioni viabilistiche e livelli prestazionali, secondo lo schema seguente:

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

#### La rete di mobilità non-veicolare

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

Infatti:

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

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

#### La rete di mobilità ferroviaria

Sono infine presenti due linee ferroviarie:

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

nr	tema
02- abcdefg	L'individuazione delle criticità (dal Documento Strategico Preliminare - Mobilità e reti - giugno 2009)

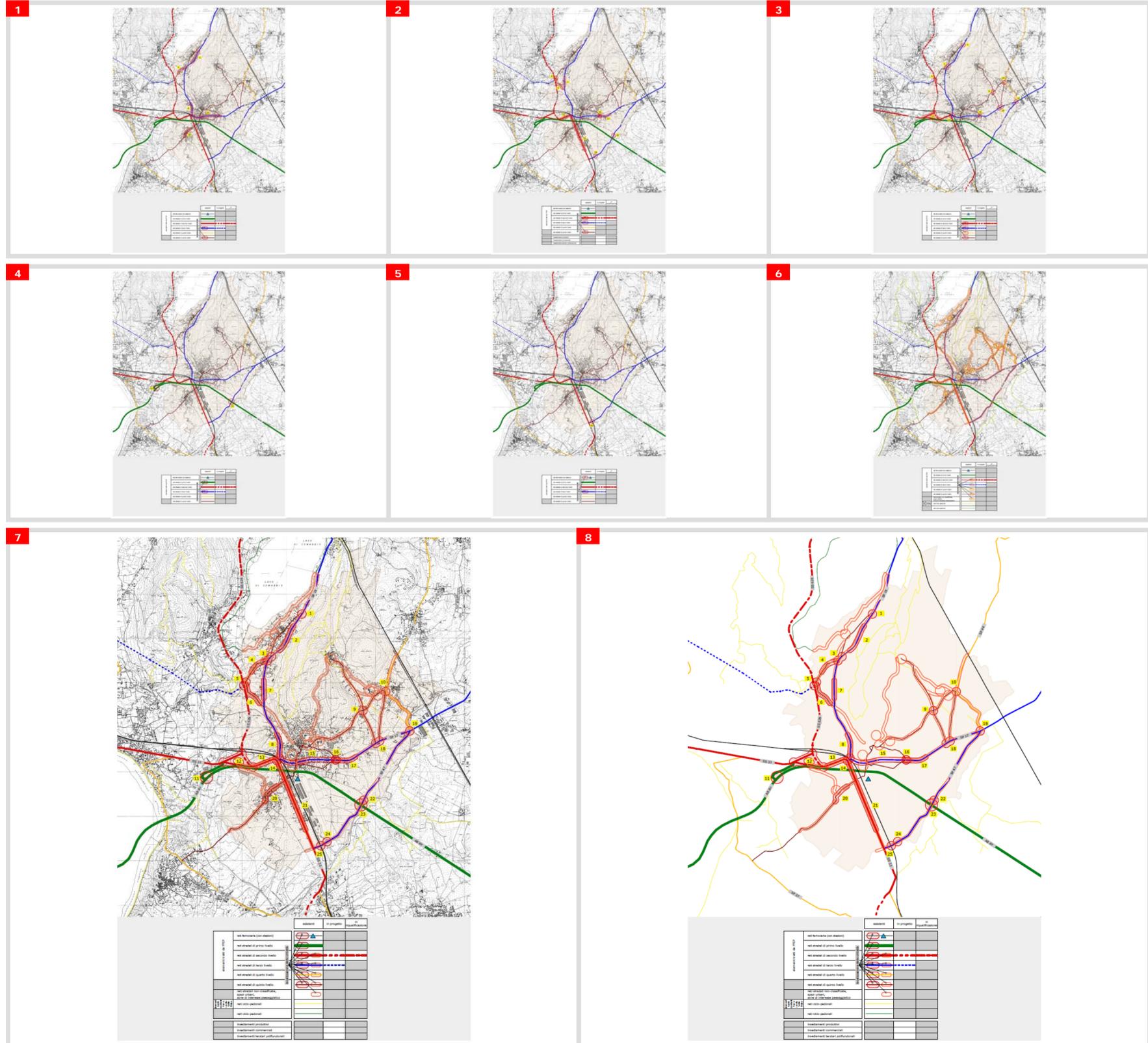
Nel Documento strategico preliminare in materia di mobilità e reti, sono state dapprima analizzate e quindi sintetizzate le principali criticità individuabili a carico del sistema della mobilità interessante il territorio comunale ed i territori contermini.

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

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

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

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



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):**

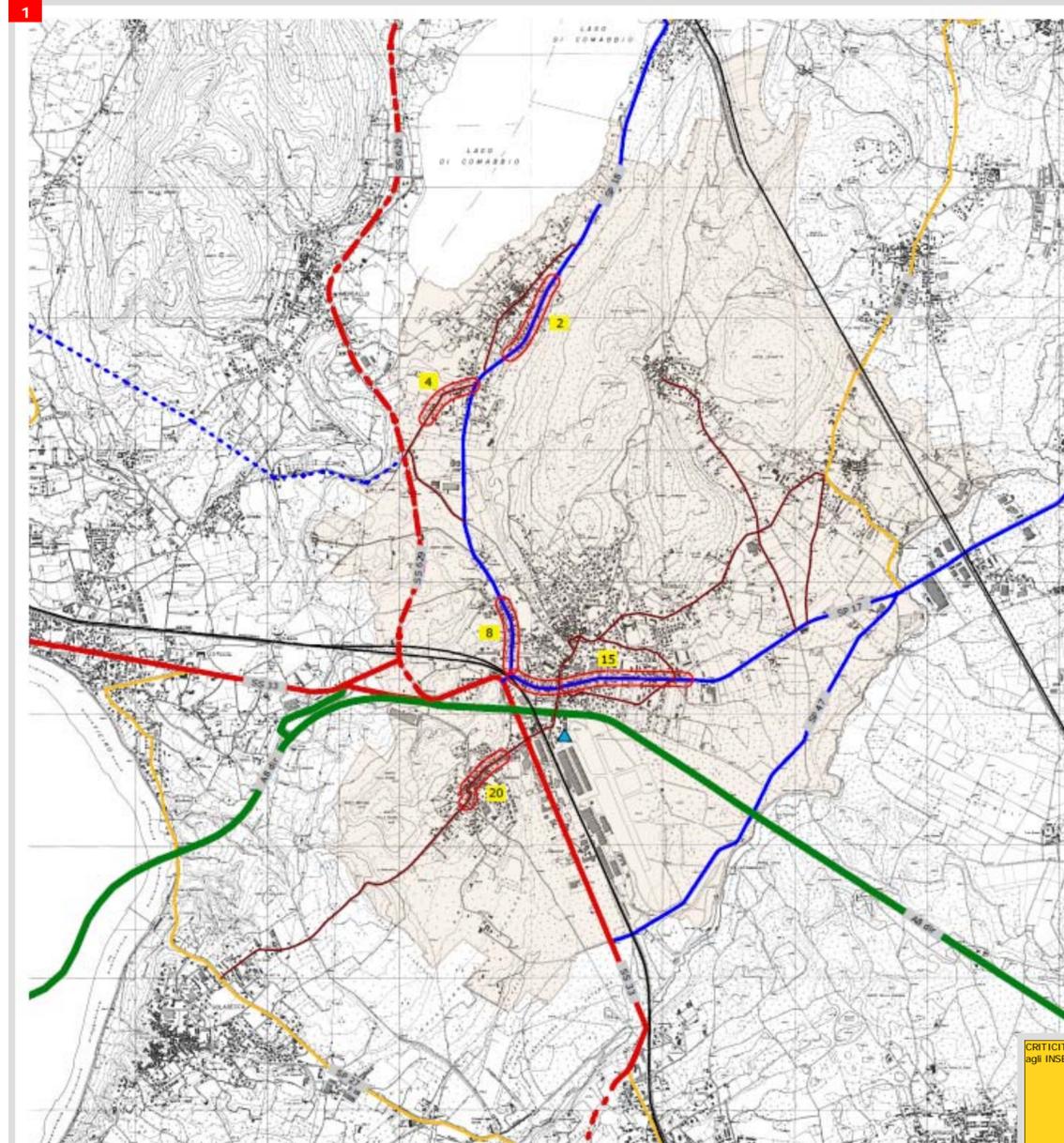
- svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 17 ed insediamenti a nord del Lago di Comabbio in ambito urbano,
- trasferimento di quote di traffico interferente,
- assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
- assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con 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.



	esistenti	in progetto	in riqualificazione
elementi conosciuti da PTOC			
reti ferroviarie (con stazioni)			
reti stradali di primo livello			
reti stradali di secondo livello			
reti stradali di terzo livello			
reti stradali di quarto livello			
reti stradali di quinto livello			

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							

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:**

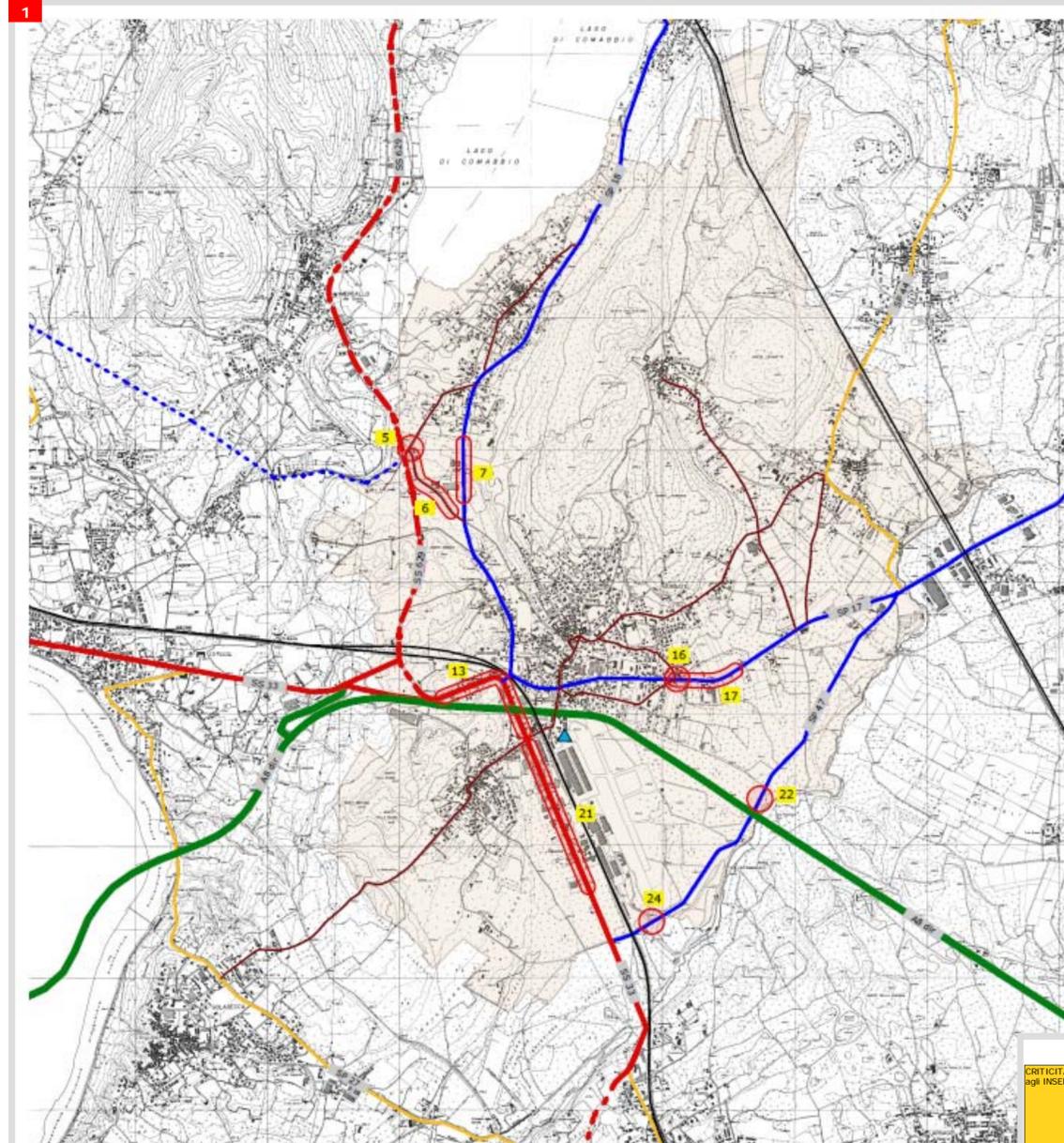
- ricorrenti condizioni di saturazione allo stato di fatto,
- probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale espansione degli adiacenti insediamenti commerciali,
- assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
- assenza di intersezioni 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.



		esistenti	in progetto	in riqualificazione
elementi tratti da PTCP	reti ferroviarie (con stazioni)			
	reti stradali di primo livello			
	reti stradali di secondo livello			
	reti stradali di terzo livello			
	reti stradali di quarto livello			
	reti stradali di quinto livello			
	insediamenti produttivi			
	insediamenti commerciali			
	insediamenti terziari polifunzionali			

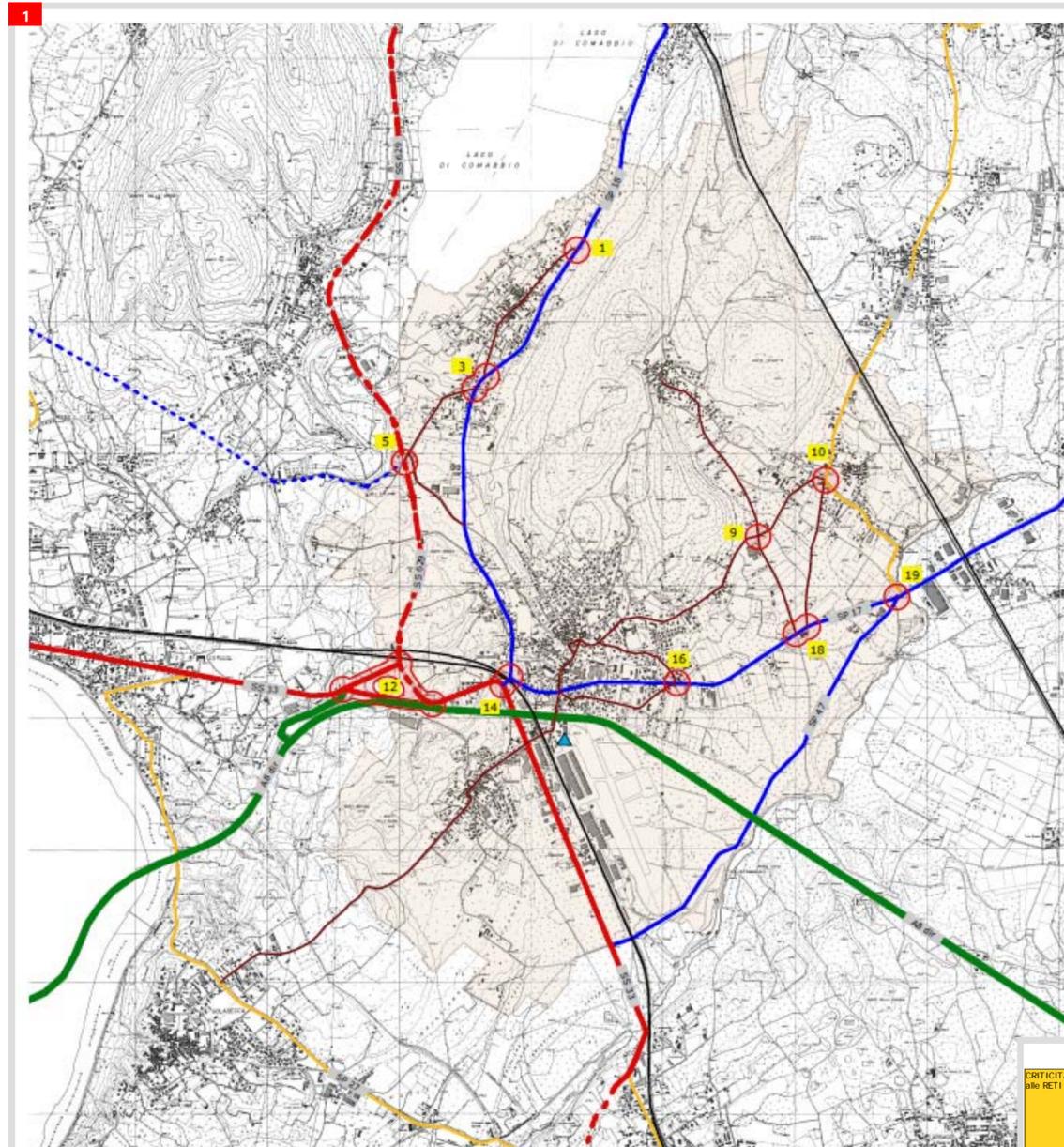
CRITICITA' RELATIVE agli INSEDIAMENTI PRODUTTIVI-COMMERCIALI-TERZIARI		prossimità ad altra intersezione	occasionalità o ricorrenti condizioni di saturazione allo stato di fatto	probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto	assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la 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					

nr	tema
O2-c	L'individuazione delle criticità relative alle reti stradali ordinarie

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

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

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



	esistenti	in progetto	in riqualificazione
reti ferroviarie (con stazioni)			
reti stradali di primo livello			
reti stradali di secondo livello			
reti stradali di terzo livello			
reti stradali di quarto livello			
reti stradali di quinto livello			

CRITICITA' RELATIVE alle RETI STRADALI ORDinarie		prossimità ad altra intersezione	occasionalità e ricorrenti condizioni di saturazione allo stato di fatto	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare	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 percorrimto	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)							

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.

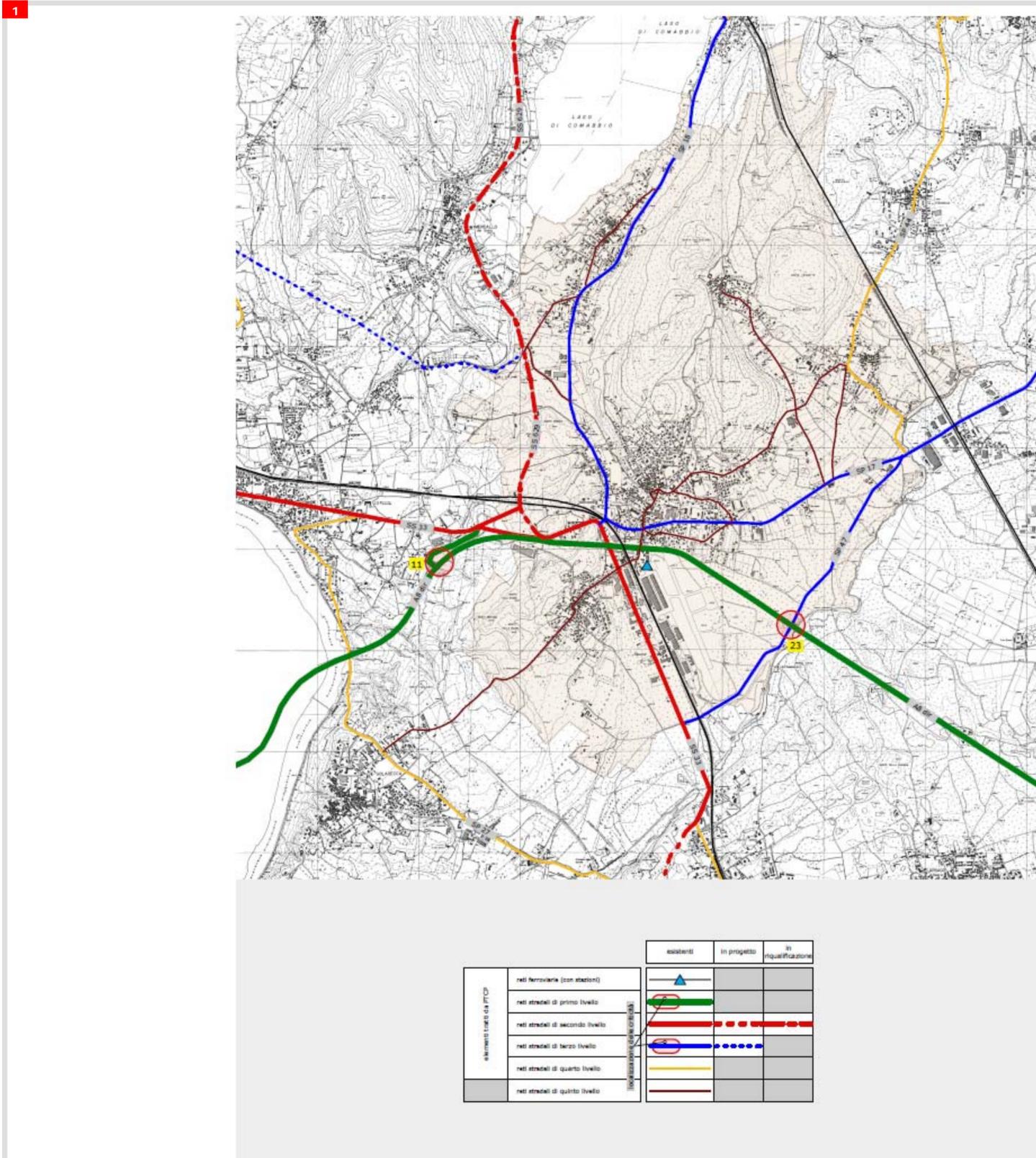
Ne è derivata la seguente elencazione di eventi ed elementi descrittivi:

**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-vaesina senza interessamento dell'agglomerato urbano;

**23. uscita (assente) Vergiate est dell'A8 dir:**

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

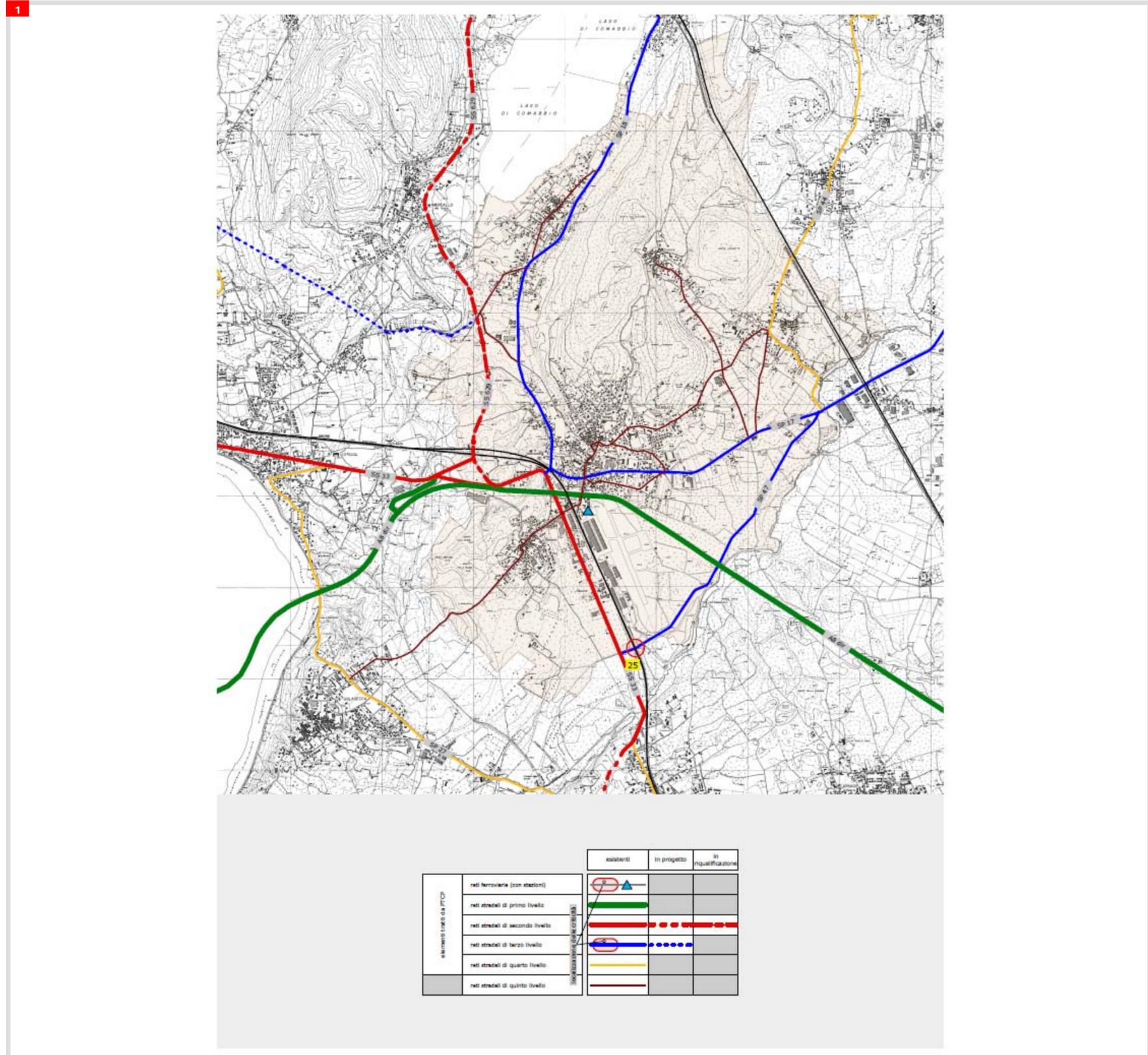


nr	tema
02-e	L'individuazione delle criticità relative alle reti ferroviarie

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

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

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

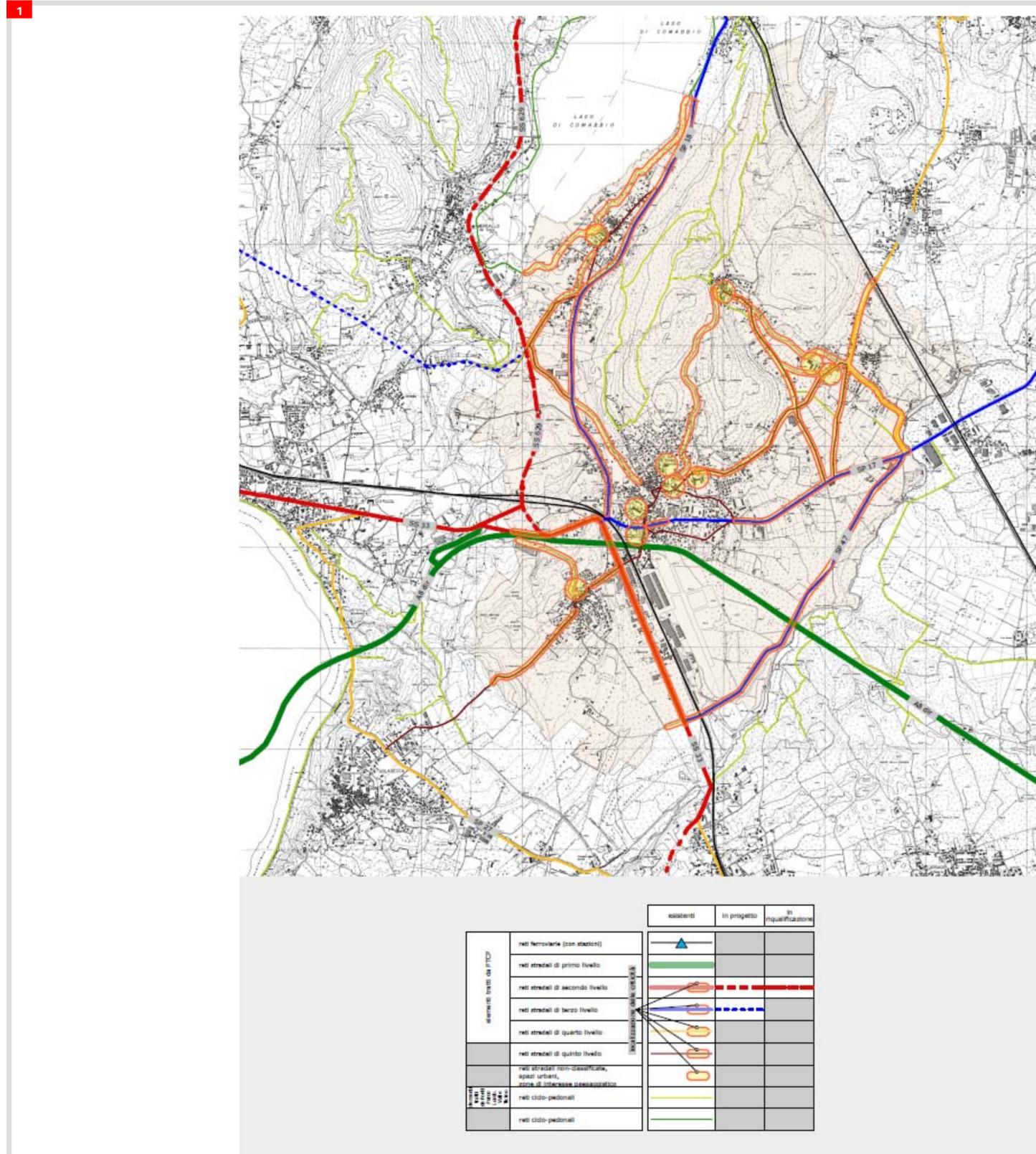


nr	tema
02-f	L'individuazione delle criticità relative alle reti ciclo-pedonali

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

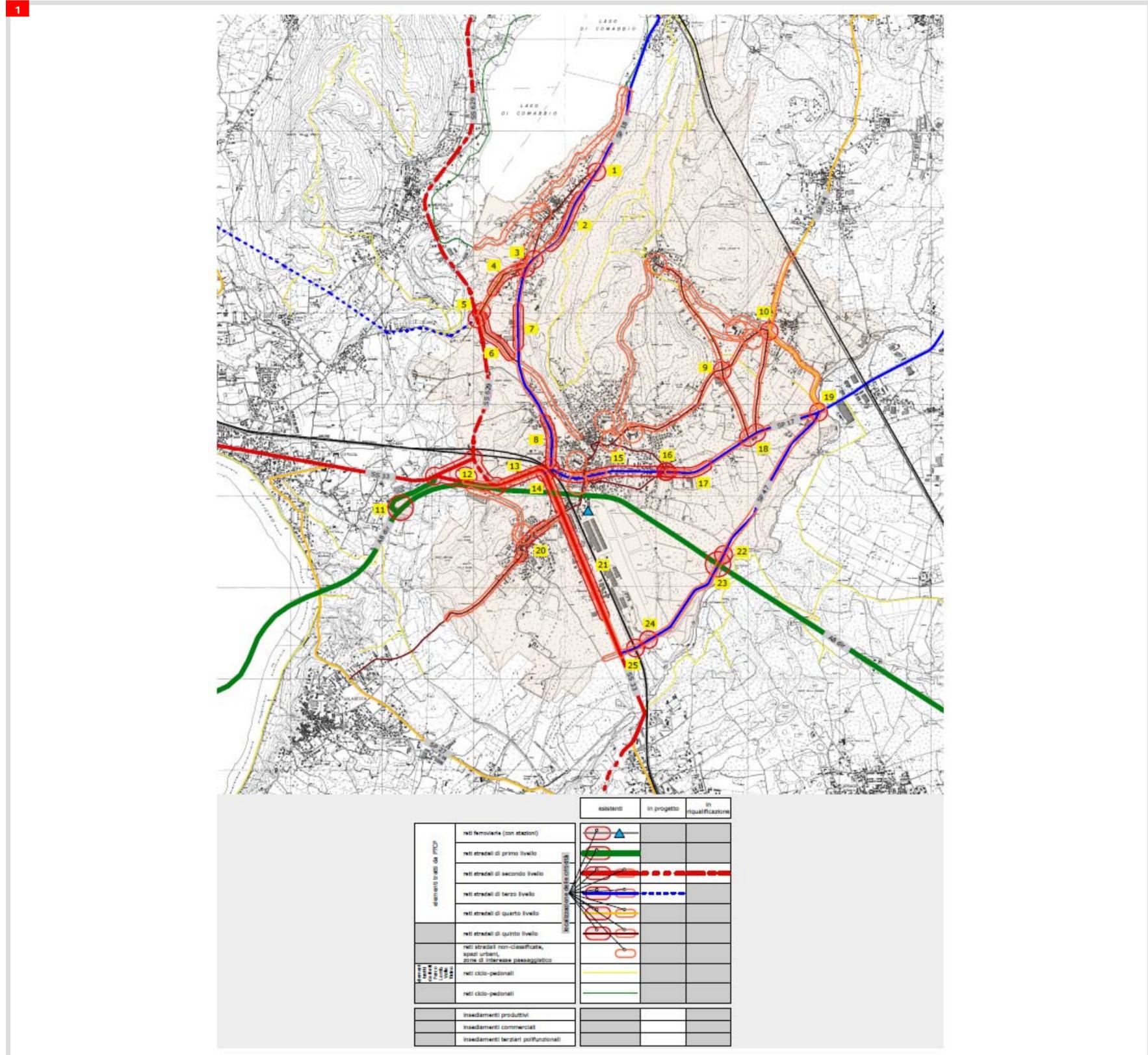
Il fabbisogno allo stato di fatto è apparso particolarmente elevato e diffuso, essendo la quasi totalità dei principali itinerari di collegamento con i Comuni contermini, di collegamento tra i nuclei frazionali e di attraversamento di questi privi di spazi marginali e/o autonomi a tal fine attrezzati.

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



nr	tema
02-g	La sintesi delle criticità

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



nr	tema
03	Le reti di mobilità di progetto

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

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

nonché, via via:

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

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

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

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

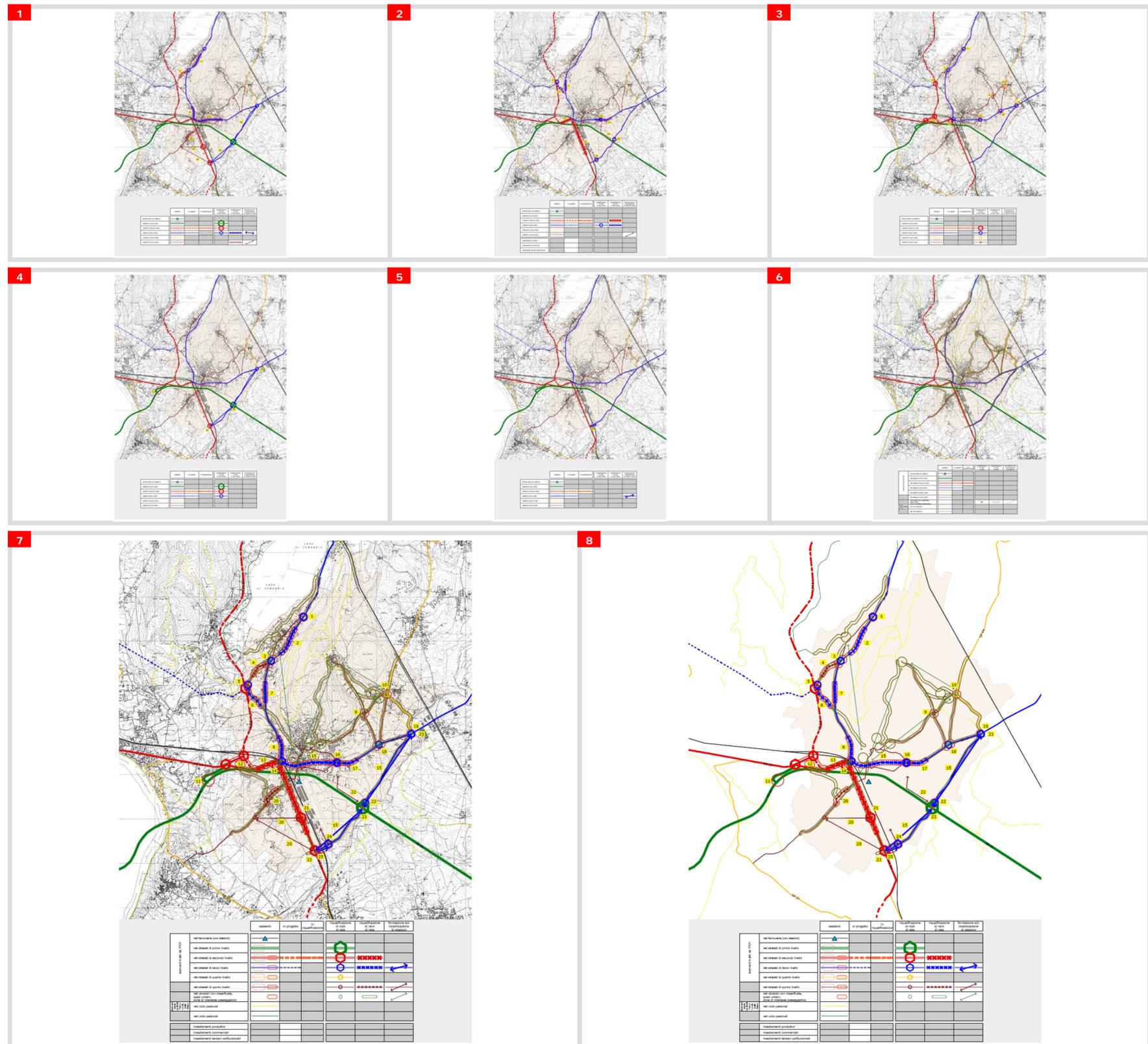
Nel Documento strategico preliminare in materia di mobilità e reti, sono state inoltre dapprima analizzate e quindi sintetizzate i principali scenari di piano ipotizzabili a carico del sistema della mobilità interessante il territorio comunale ed i territori contermini.

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.



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):**

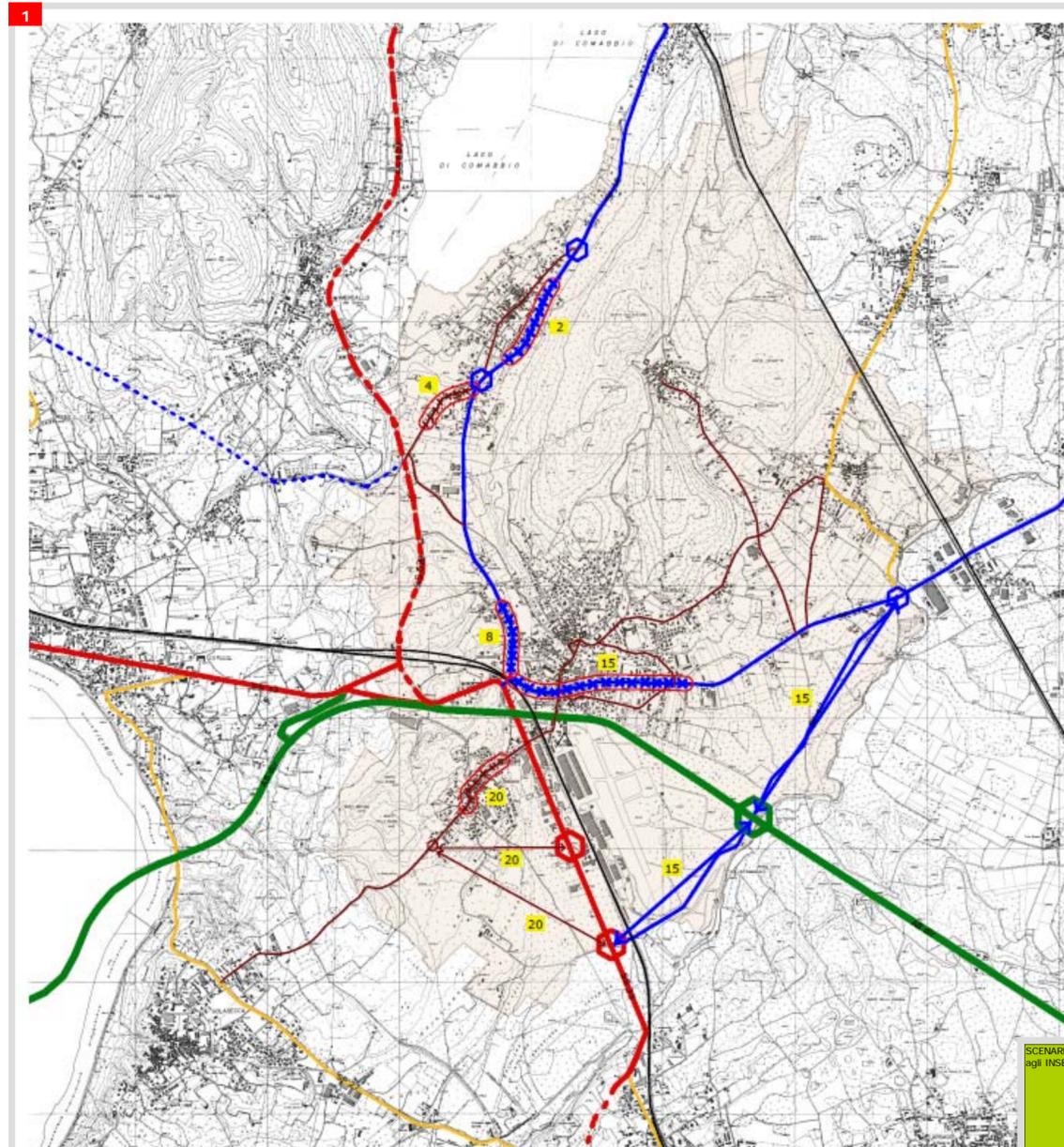
- disincentivazione delle funzioni di collegamento ed allontanamento del traffico interferente,
- introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
- introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale,
- introduzione di sistemi di moderazione della velocità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



	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						

SCENARI DI PIANO RELATIVI agli INSEDIAMENTI RESIDENZIALI

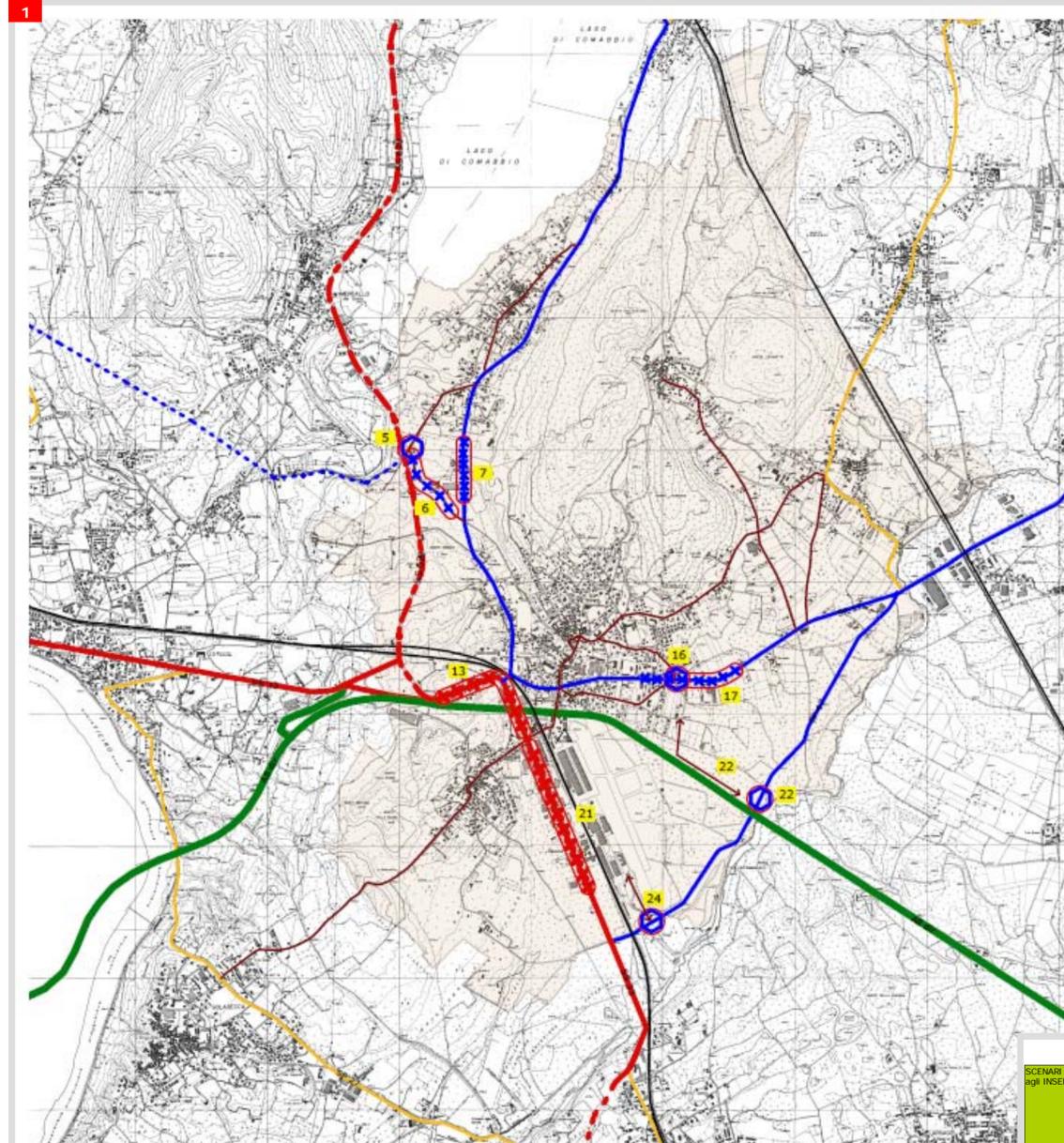
		introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	introduzione di sistemi di moderazione della velocità veicolare	disincentivazione delle funzioni di collegamento ed allontanamento del traffico interferente	incentivazione delle relazioni tra assi di livello superiore in ambito urbano	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						

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.



	esistenti	in progetto	in riqualificazione	riqualificazione di nodi di rete viaria	riqualificazione di rami di rete viaria	formazione ed incremento 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						
insediamenti produttivi						
insediamenti commerciali						
insediamenti terziari polifunzionali						

SCENARI di PIANO RELATIVI agli INSEDIAMENTI PRODUTTIVI-COMMERCIALI-TERZIARI

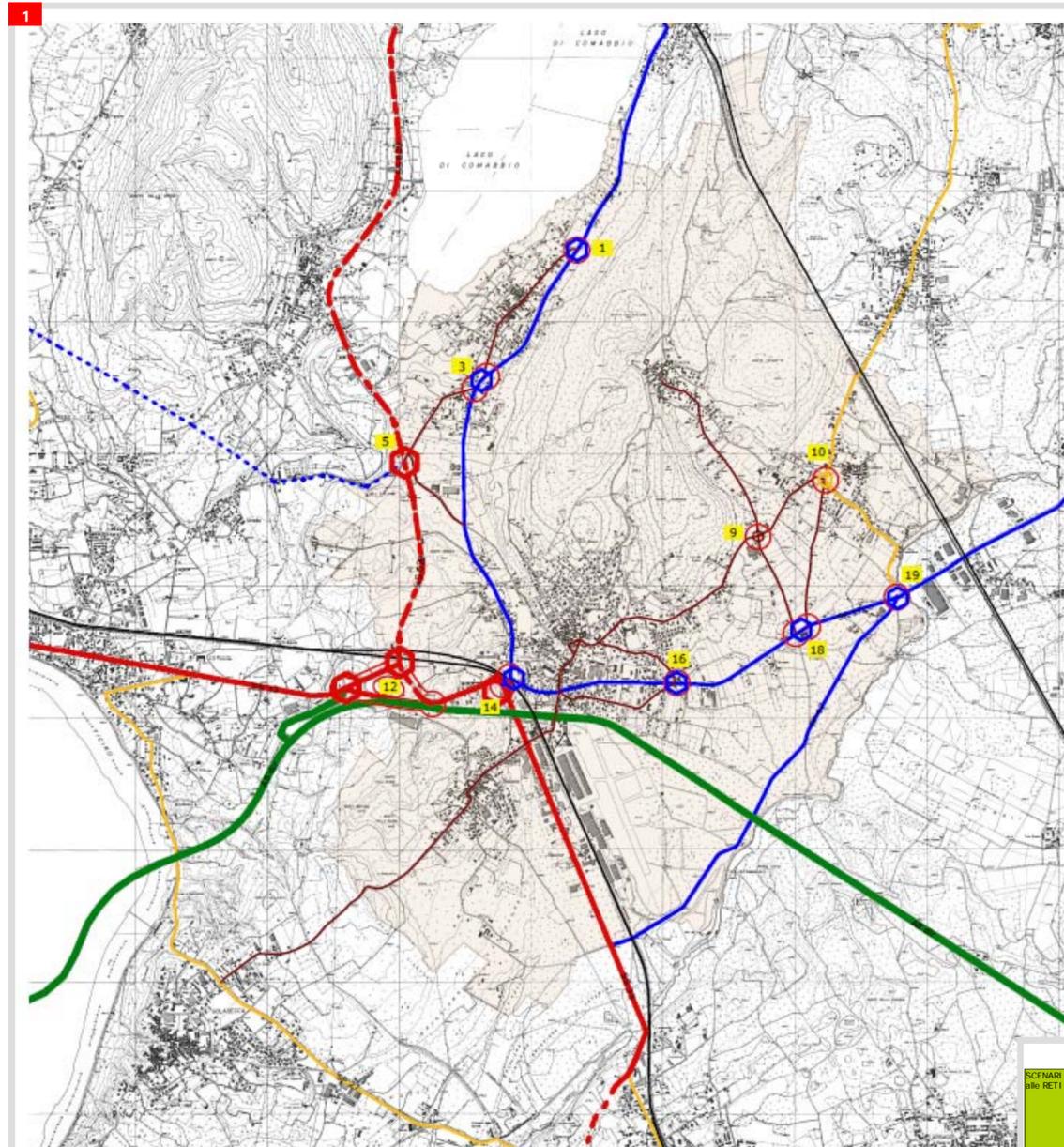
		riqualificazione dell'intersezione in prossimità	riqualificazione dell'intersezione	formazione di asse di arroccamento per allontanamento di quote di traffico	introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
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					

nr	tema
O4-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 percorrimto,
  - 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.



	esistenti	in progetto	in riqualificazione	riqualificazione di nodi di rete viaria	riqualificazione di rami di rete viaria	formazione e/o incrinazione 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						

SCENARI DI PIANO RELATIVI alle RETI STRADALI ORDinarie

		riqualificazione dell'intersezione in prossimità	riqualificazione nuova dell'intersezione	introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare ed attraversamenti protetti	introduzione di spazi marginali organizzati e riduzione dei rami intersettivi e delle conseguenti modalità di percorrimto	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) / Gramsci / del Monte / delle Ginestre / Uguaglianza / 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)					

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:

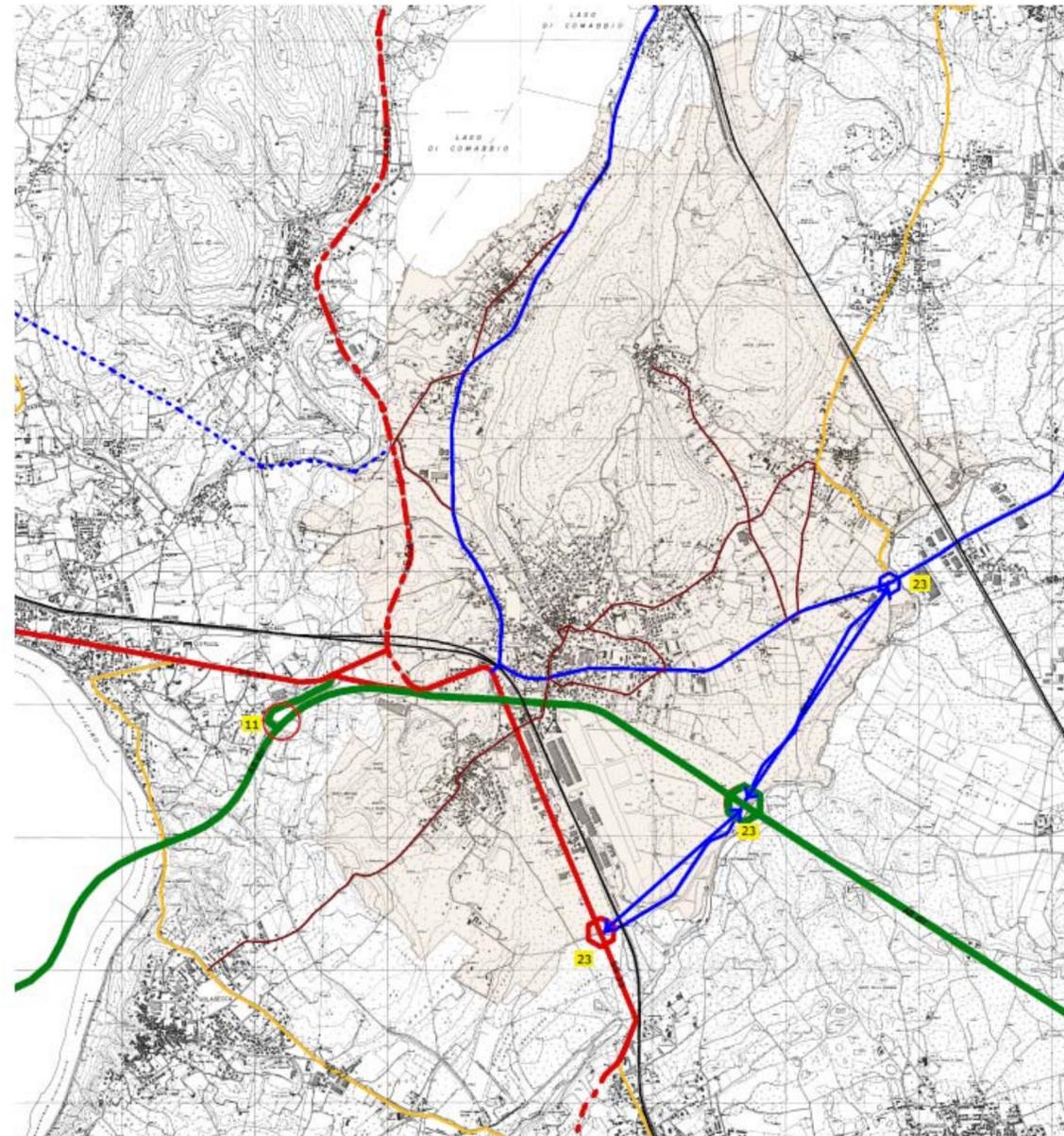
**11. uscita Vergiate - Sesto Calende dell'A8 dir:**

- 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



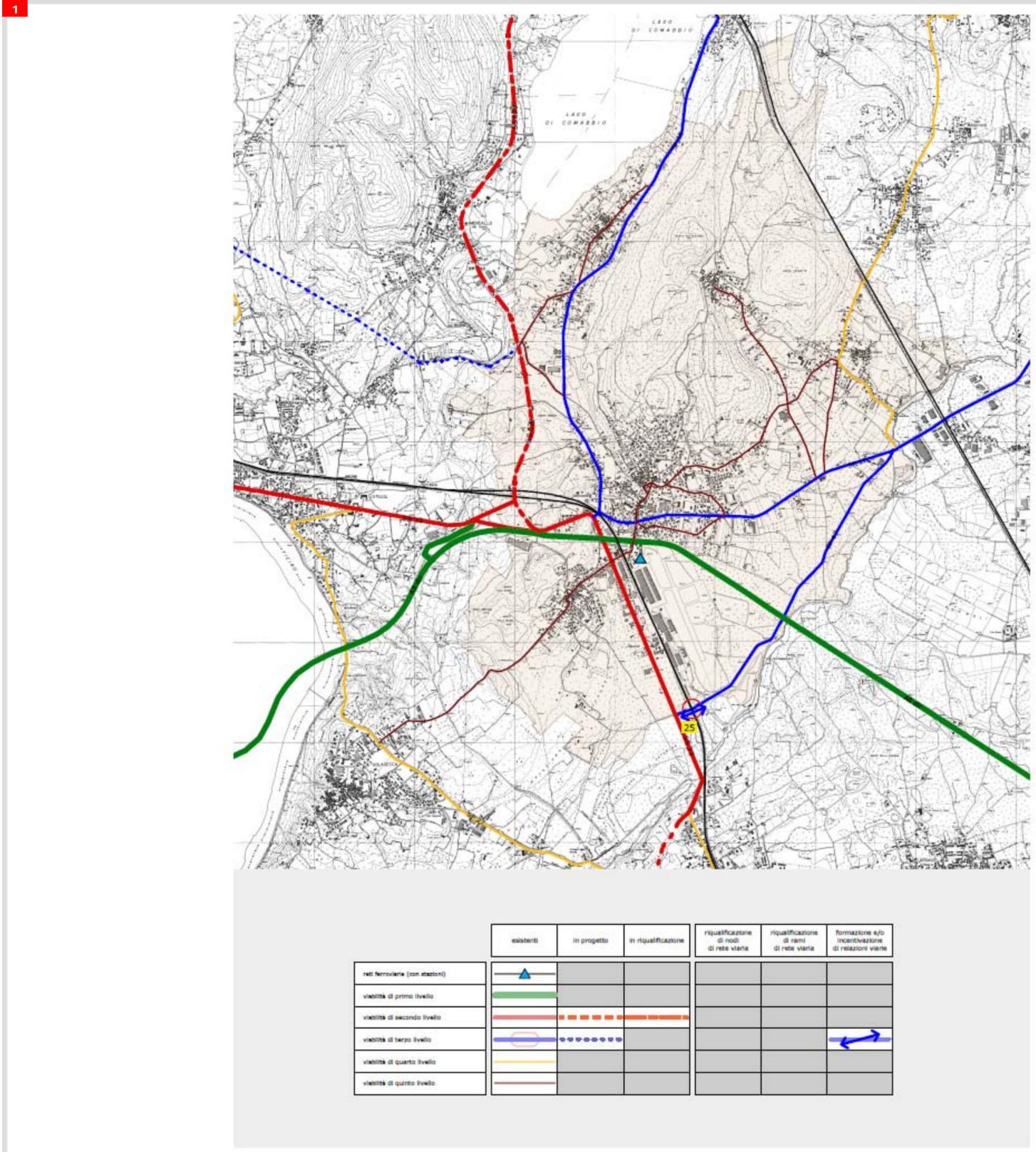
	esistenti	in progetto	in riqualificazione	riqualificazione di nodi di rete viaria	riqualificazione di rami di rete viaria	formazione e/o incentivazione di relazioni viarie
reti ferroviarie (con stazioni)						
viabilità di primo livello						
viabilità di secondo livello						
viabilità di terzo livello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

nr	tema
04-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 sezione.



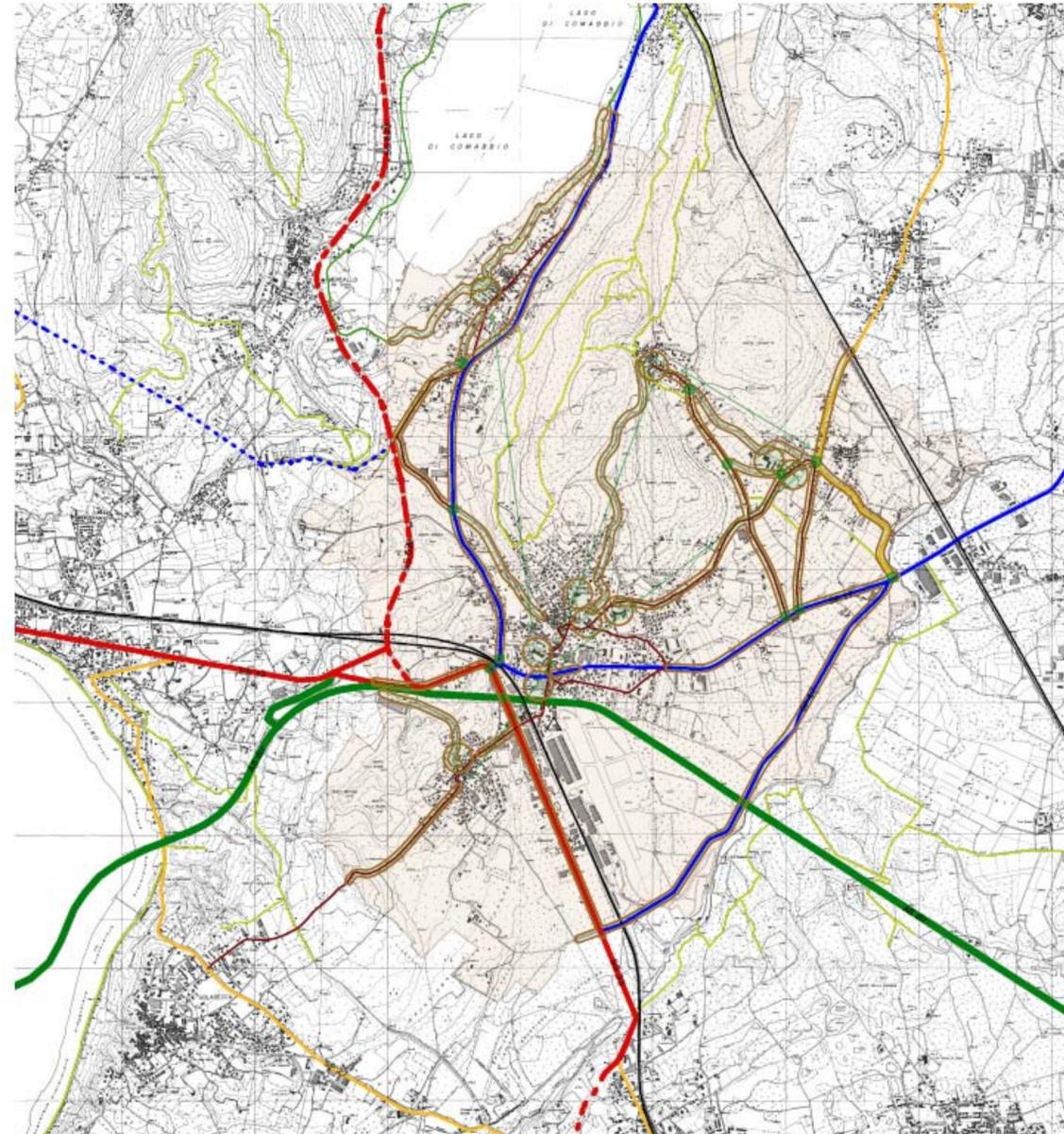
nr	tema
04-f	L'individuazione degli scenari di piano relativi alle reti ciclo-pedonali

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



		esistenti	in progetto	in riqualificazione	riqualificazione di nodi di rete	riqualificazione di rete di rete	formazione e/o inserimento di casellari
SISTEMI DI MOBILITÀ	reti ferroviarie (con stazioni)						
	reti stradali di primo livello						
	reti stradali di secondo livello						
	reti stradali di terzo livello						
	reti stradali di quarto livello						
	reti stradali di quinto livello						
SISTEMI DI MOBILITÀ CICLO-PEDONALI	reti ciclo-pedonali						
	reti ciclo-pedonali						

nr

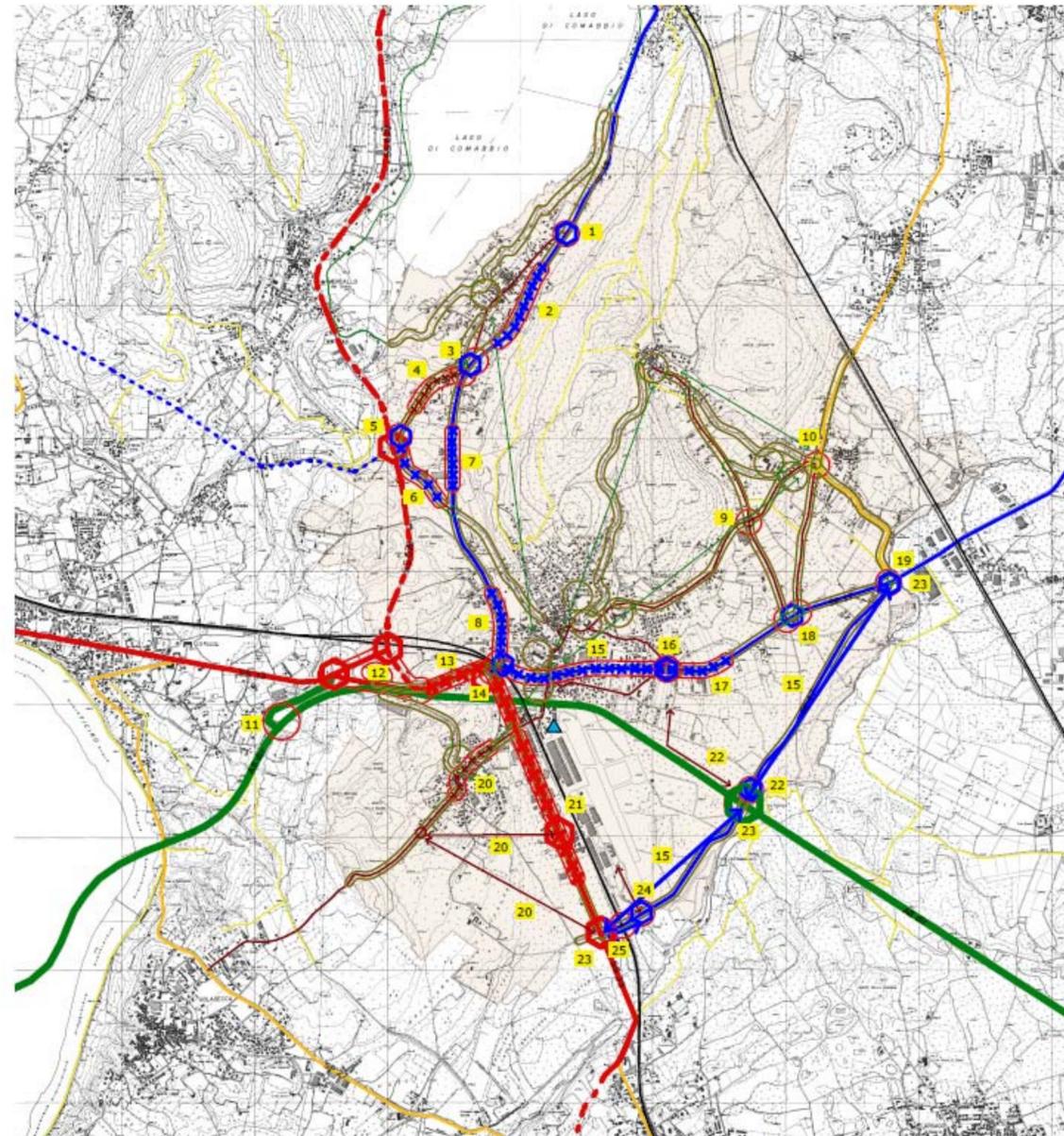
tema

04-g

La sintesi degli scenari di piano

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

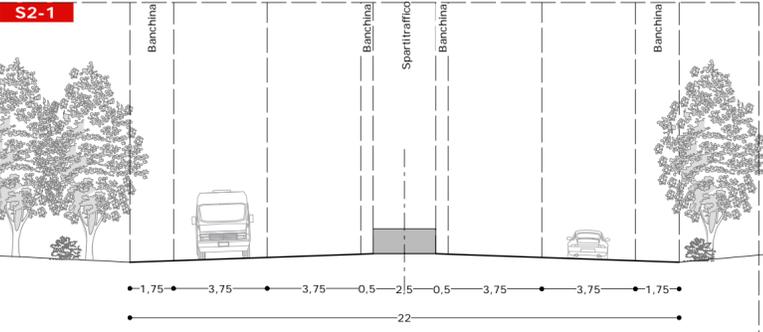
1



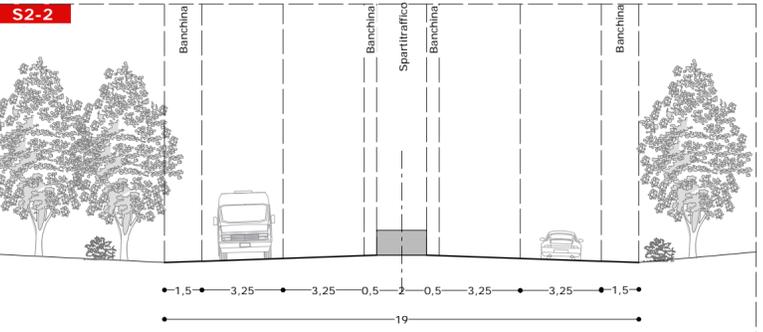
		esistenti	in progetto	in riqualificazione	riqualificazione di rete	riqualificazione di rete	formazione e/o inscrivazione di relazioni
elementi del da PDCP	reti ferroviarie (con stazioni)						
	reti stradali di primo livello						
	reti stradali di secondo livello						
	reti stradali di terzo livello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

nr	tema
05	Gli schemi sezionali tipo

SCHEMI SEZIONALI TIPO  
 RETI STRADALI di 2° LIVELLO



Cat. B1 - extraurbana principale - configurazione base

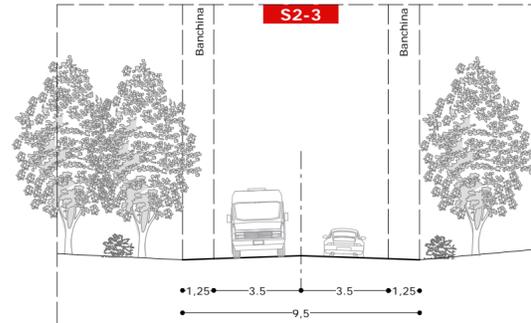


Cat. D1 - urbana di scorrimento - configurazione base

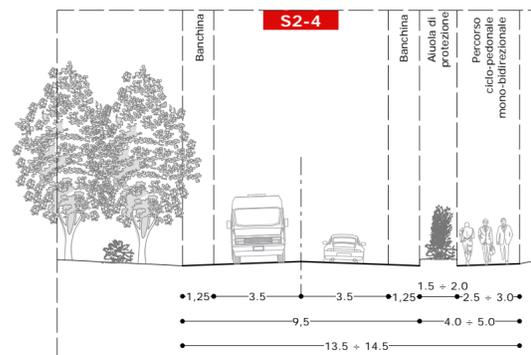
N.B.:  
 in presenza di fasce di rispetto, gli ampliamenti delle sedi stradali ed i percorsi ciclo-pedonali potranno essere realizzati all'interno delle medesime, indipendentemente dall'ampiezza della strada riportata negli elaborati di azzonamento

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

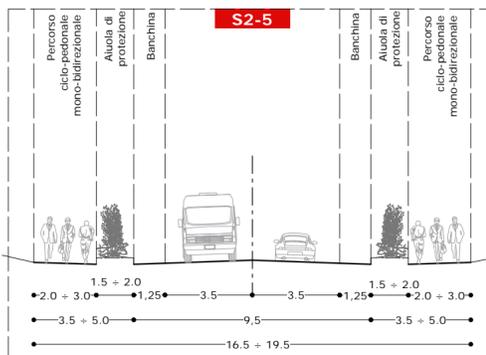
SCHEMI SEZIONALI TIPO  
 RETI STRADALI di 2° LIVELLO  
 Cat. C2 - strade extraurbane secondarie



configurazione base



configurazione con percorso ciclo-pedonale su un lato

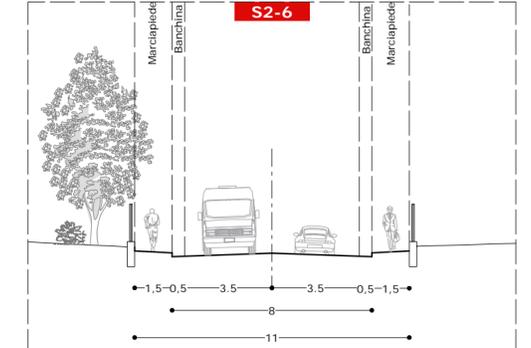


configurazione con percorso ciclo-pedonale su entrambi i lati

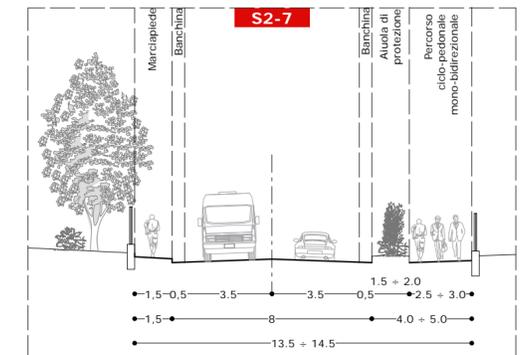
N.B.:  
 nei tratti curvilinei degli assi stradali, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato negli elaborati di azzonamento

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

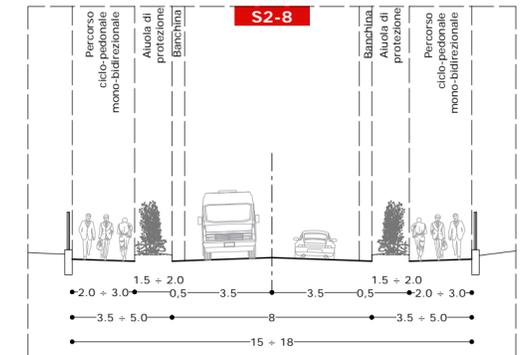
SCHEMI SEZIONALI TIPO  
 RETI STRADALI di 2° LIVELLO  
 Cat. C2 - strade extraurbane secondarie  
 Cat. E - strade urbane di quartiere



configurazione con marciapiede su entrambi i lati



configurazione con marciapiede e percorso ciclo-pedonale

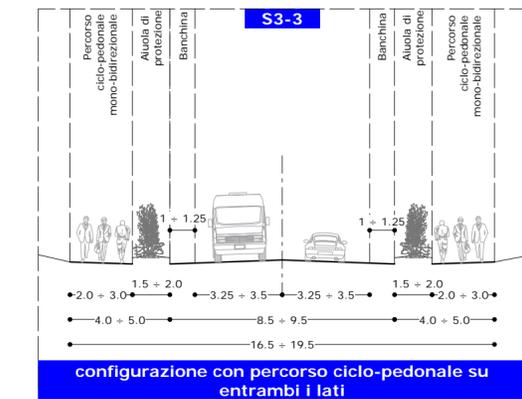
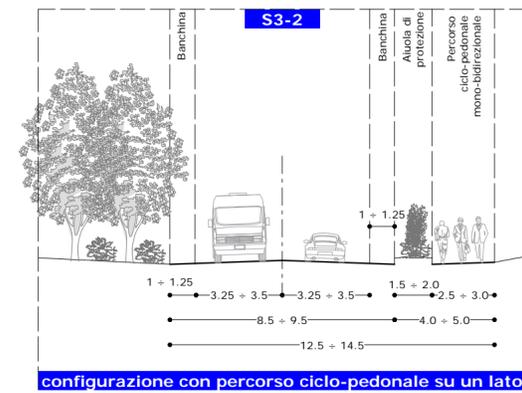
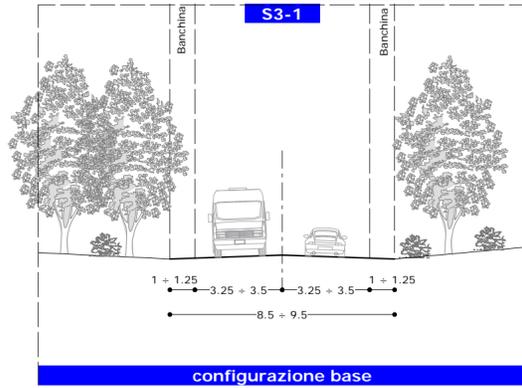


configurazione con percorso ciclo-pedonale su entrambi i lati

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

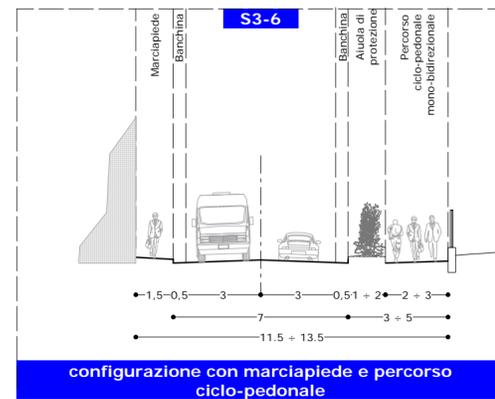
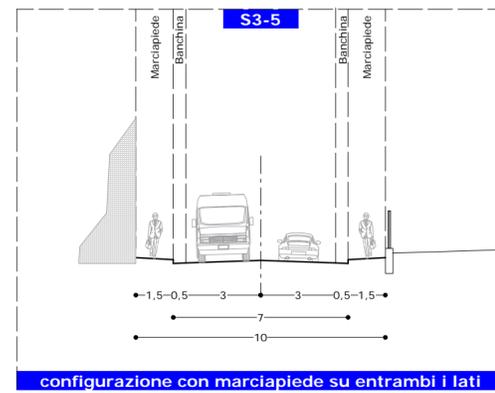
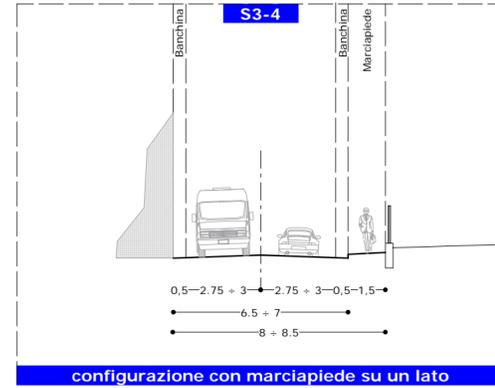
**SCHEMI SEZIONALI TIPO**  
**RETI STRADALI di 3° LIVELLO**  
 Cat. C2 - strade extraurbane secondarie  
 Cat. F1-F2 - strade extraurbane locali



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

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 azionamento

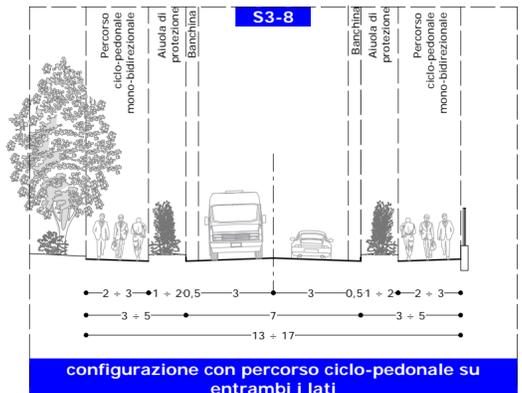
**SCHEMI SEZIONALI TIPO**  
**RETI STRADALI di 3° LIVELLO**  
 Cat. E1 - strade urbane di quartiere



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

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 azionamento

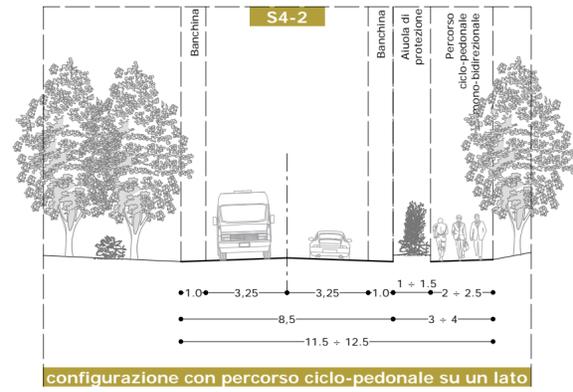
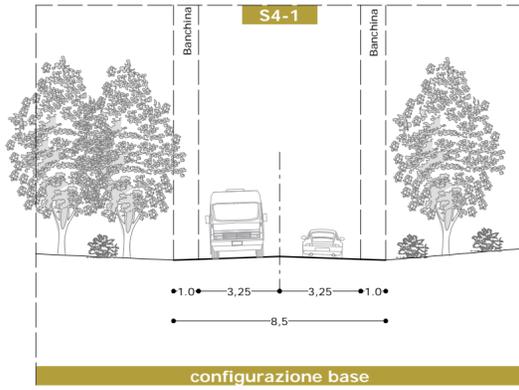
**SCHEMI SEZIONALI TIPO**  
**RETI STRADALI di 3° LIVELLO**  
 Cat. E1 - strade urbane di quartiere



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

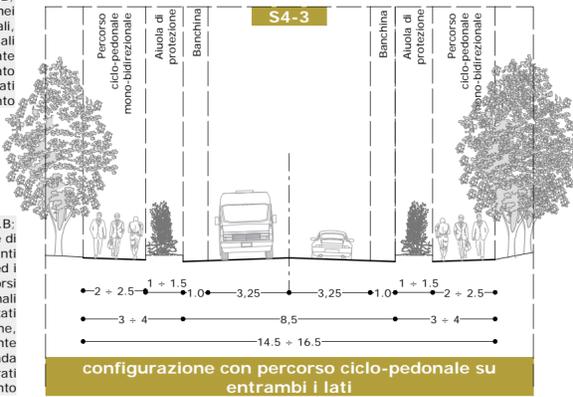
N.B.: in presenza di fasce di rispetto, gli ampliamenti delle sedi stradali ed i percorsi ciclo-pedonali potranno essere realizzati all'interno delle medesime, indipendentemente dall'ampiezza della strada riportata negli elaborati di azionamento

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

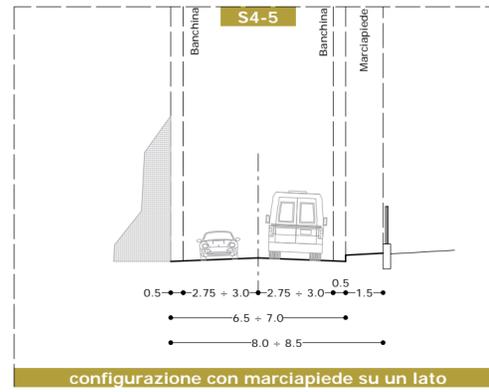
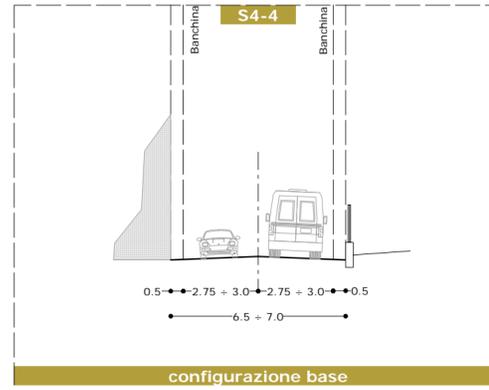


N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato negli elaborati di azzonamento

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

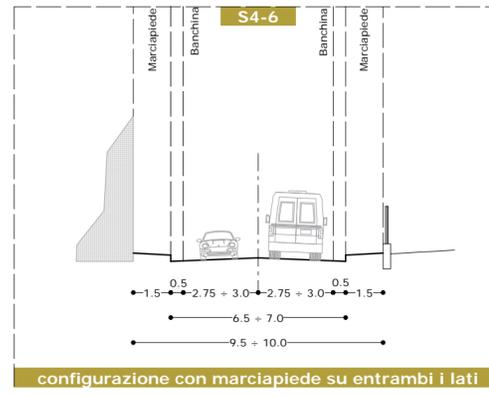


**SCHEMI SEZIONALI TIPO**  
**RETI STRADALI di 4° LIVELLO**  
 Cat. E1-F3 - strade urbane locali

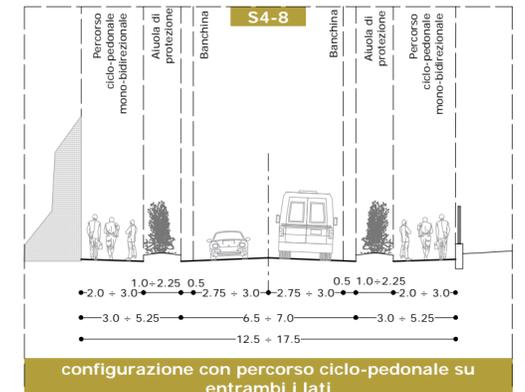
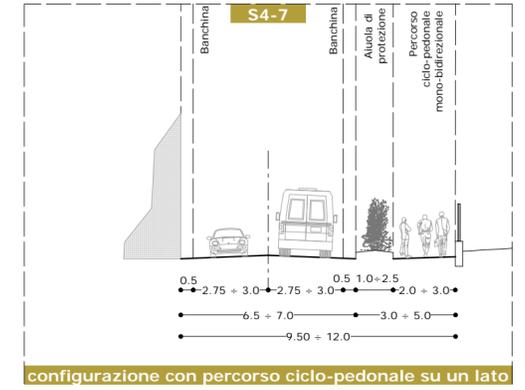


N.B.: nei tratti curvilinei degli assi stradali, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato negli elaborati di azzonamento

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

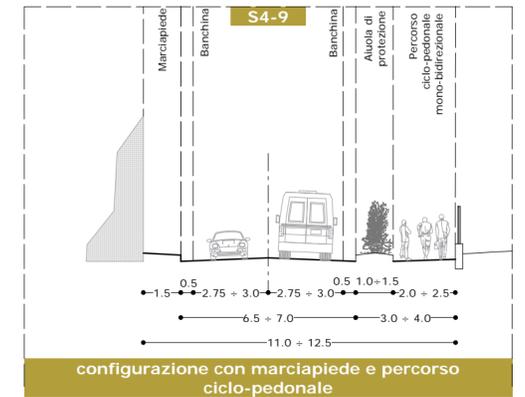


**SCHEMI SEZIONALI TIPO**  
**RETI STRADALI di 4° LIVELLO**  
 Cat. E1-F3 - strade urbane locali



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

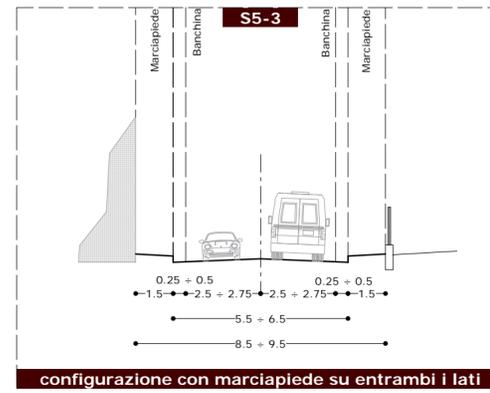
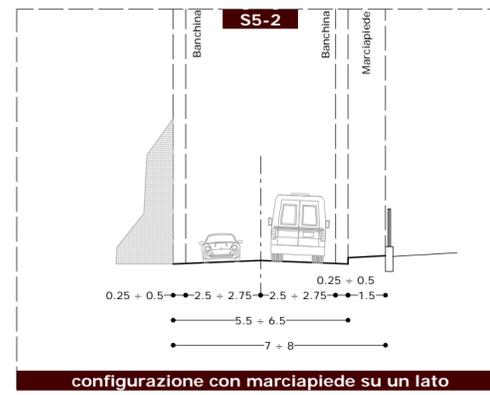
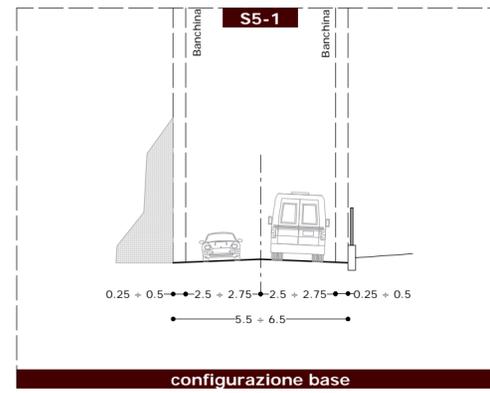
N.B.: in presenza di fasce di rispetto, gli ampliamenti delle sedi stradali ed i percorsi ciclo-pedonali potranno essere realizzati all'interno delle medesime, indipendentemente dall'ampiezza della strada riportata negli elaborati di azzonamento



SCHEMI SEZIONALI TIPO

RETI STRADALI di 5° LIVELLO

Cat. F3 - strade urbane locali



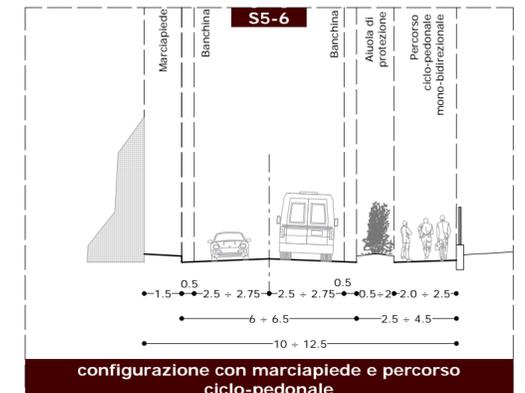
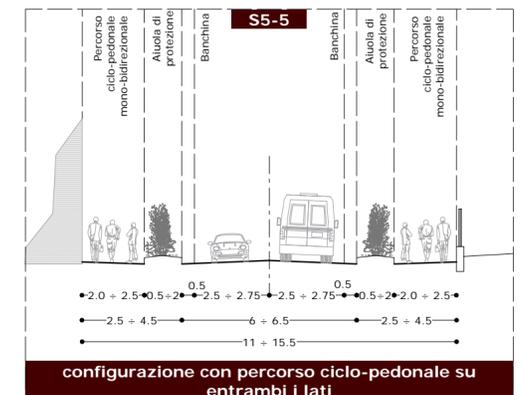
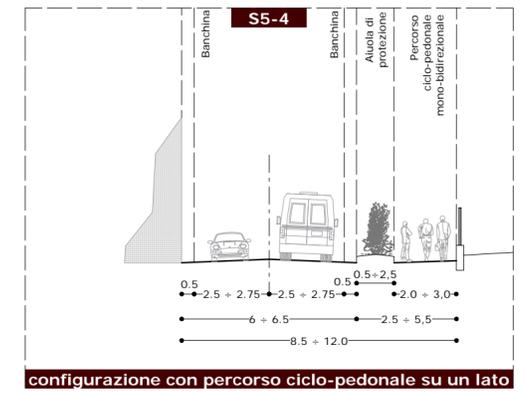
N.B:  
 nei tratti curvilinei degli assi stradali, le ampiezze sezionali si intendono incrementate come riportato negli elaborati di azzonamento

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 5° LIVELLO

Cat. F3 - strade urbane locali



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

nr	tema
06	Le schede descrittive degli interventi

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

- 01 - Corgeno,
- 02 - Cimbro,
- 03 - Capoluogo,
- 04 - Sesona.

SCHEDA  
PROGETTUALI  
SOMMARIO

AMBITI TERRITORIALI

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

01 - CORGENO

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

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

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

03-b	Riqualificazione di via Vigna
------	-------------------------------

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

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
----	--

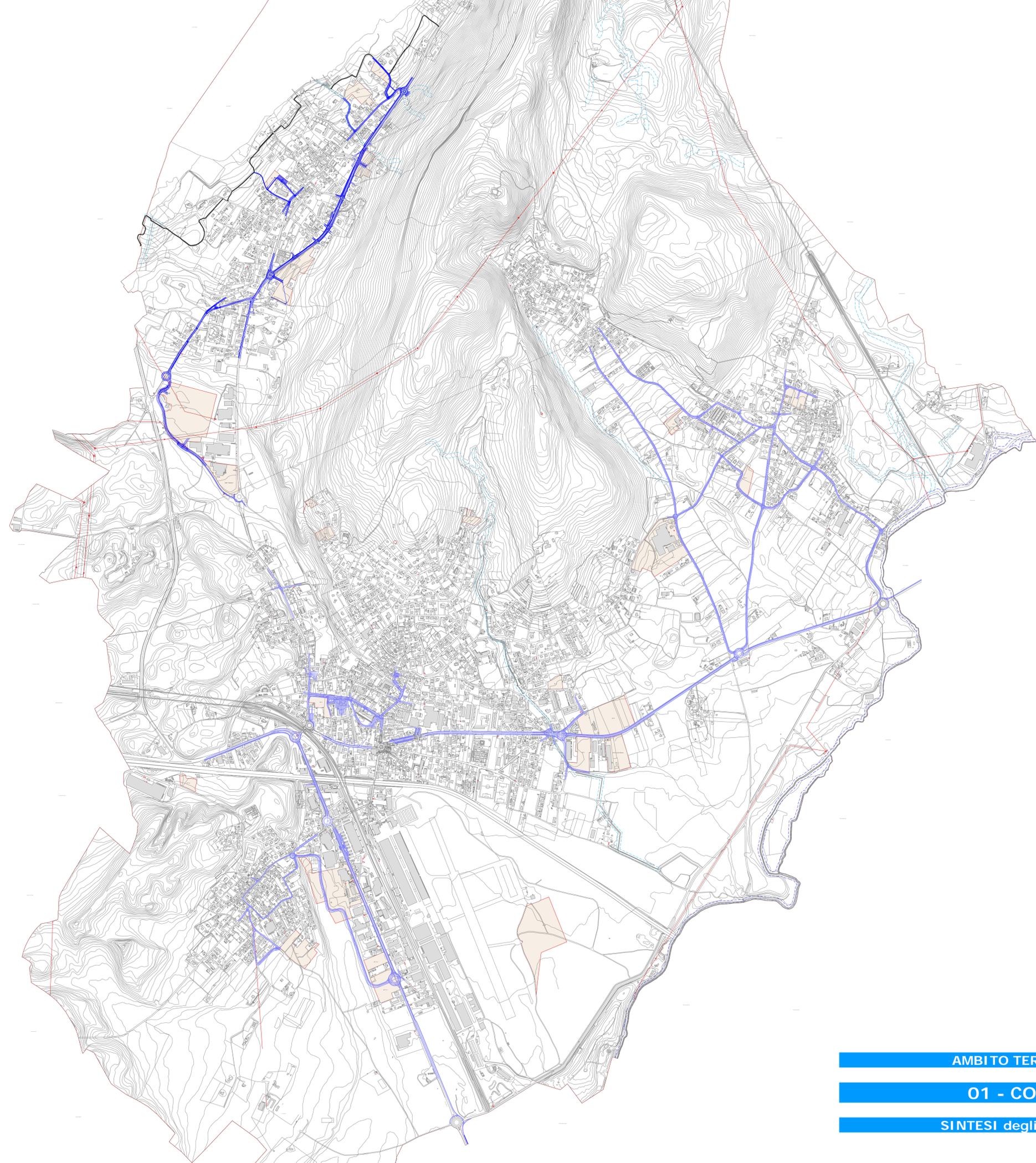
09-a	Riqualificazione di via S Rocco tra le intersezioni con via Mercallo e con via Milano (SS 629)
------	--

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 (m)	---	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

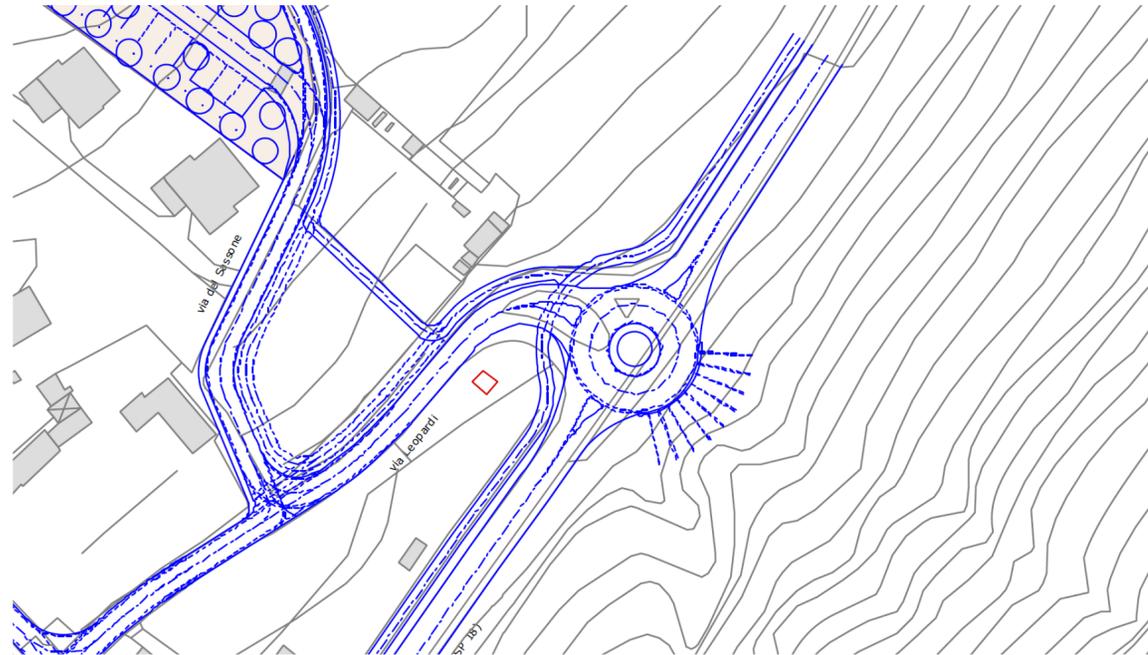
STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

		corpo stradale complessivo
valori minimi		
valori massimi		

STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

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	2	-	1,5	-	9	12	9	-	-	-	-	33,5
valori massimi	-	-	2	-	9	12	9	-	-	-	-	32,0

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

STIME ECONOMICHE

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

01 - CORGENO

02 Riquilificazione di via del Sassone e formazione area attrezzata di sosta per camper

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

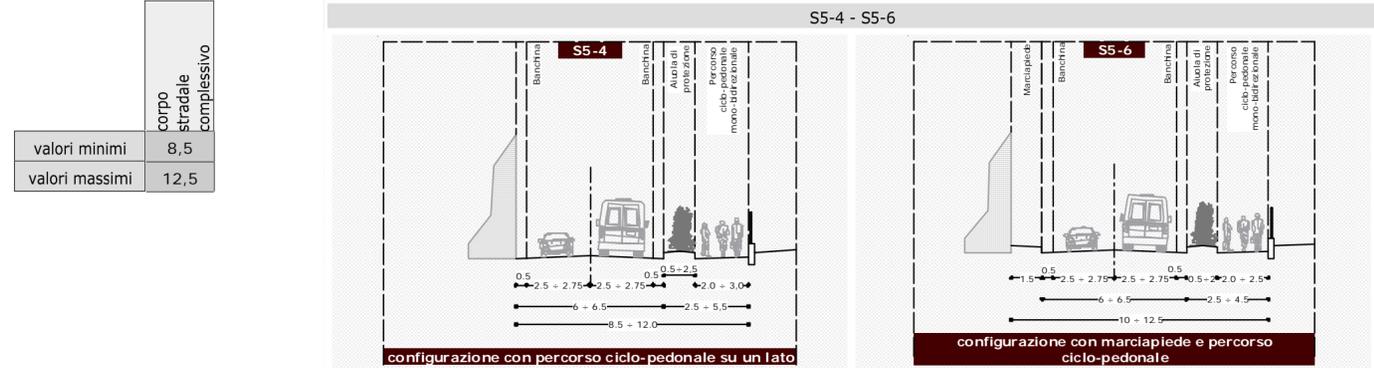
LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE					
L6	---	---	---	---	---

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

STATO di FATTO



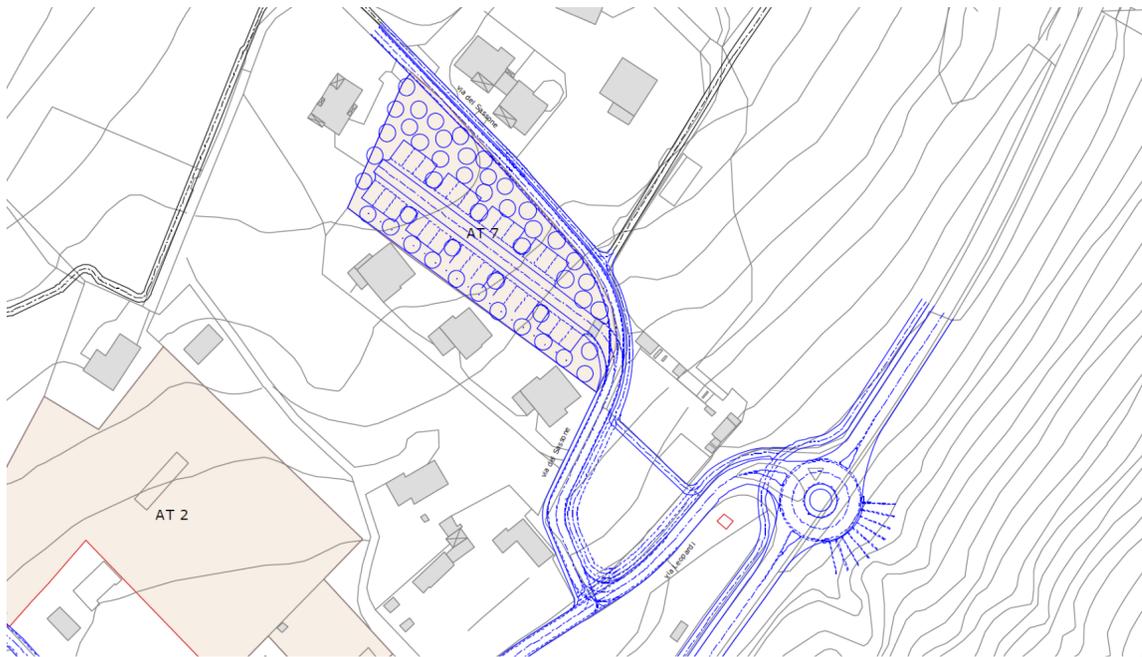
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---
-----------	-----

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	inadeguatezza sezionale assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
	adeguamento sezionale introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti formazione di spazi di stazionamento veicolare

linee-guida di intervento

configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

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 (m)	---	450	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

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

STATO di FATTO



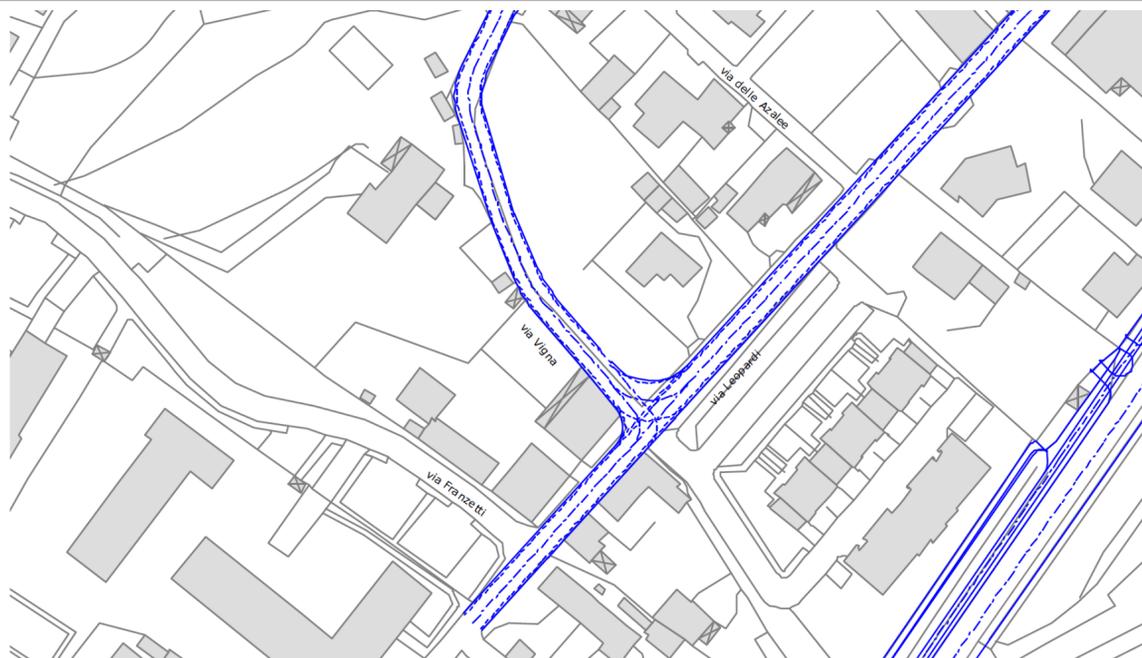
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

STIME ECONOMICHE

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

01 - CORGENO

03-b

Riqualificazione di via Vigna

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	190	---	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

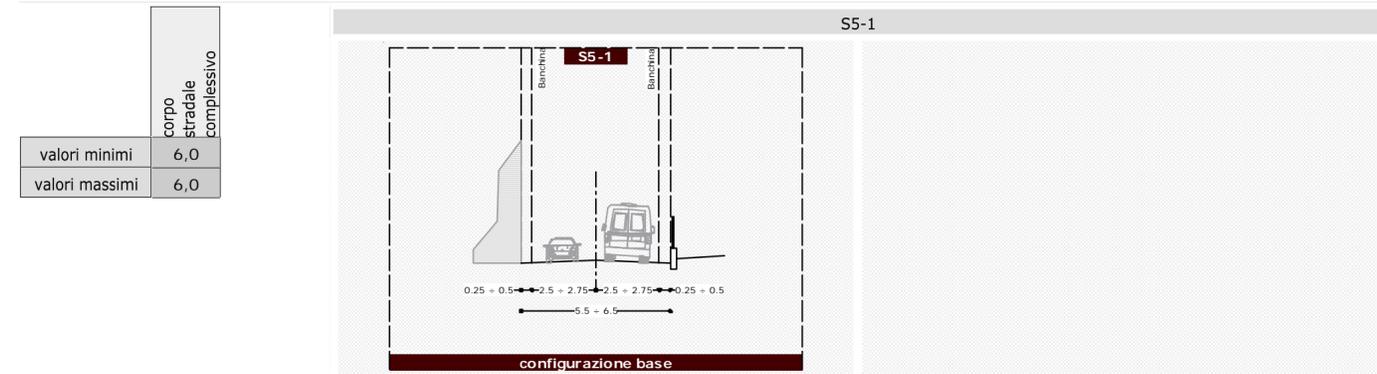
L5	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----

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



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

STIME ECONOMICHE

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

01 - CORGENO

04-a

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	---	750	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

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

STATO di FATTO



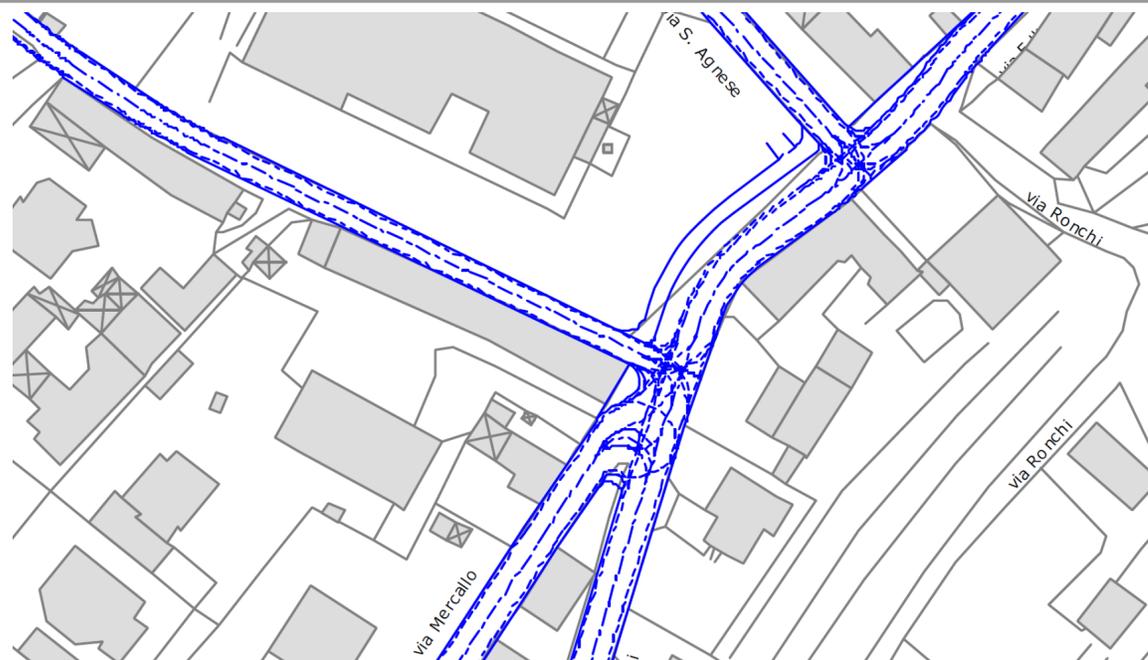
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	
-----------	-----	--

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

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

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	---	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



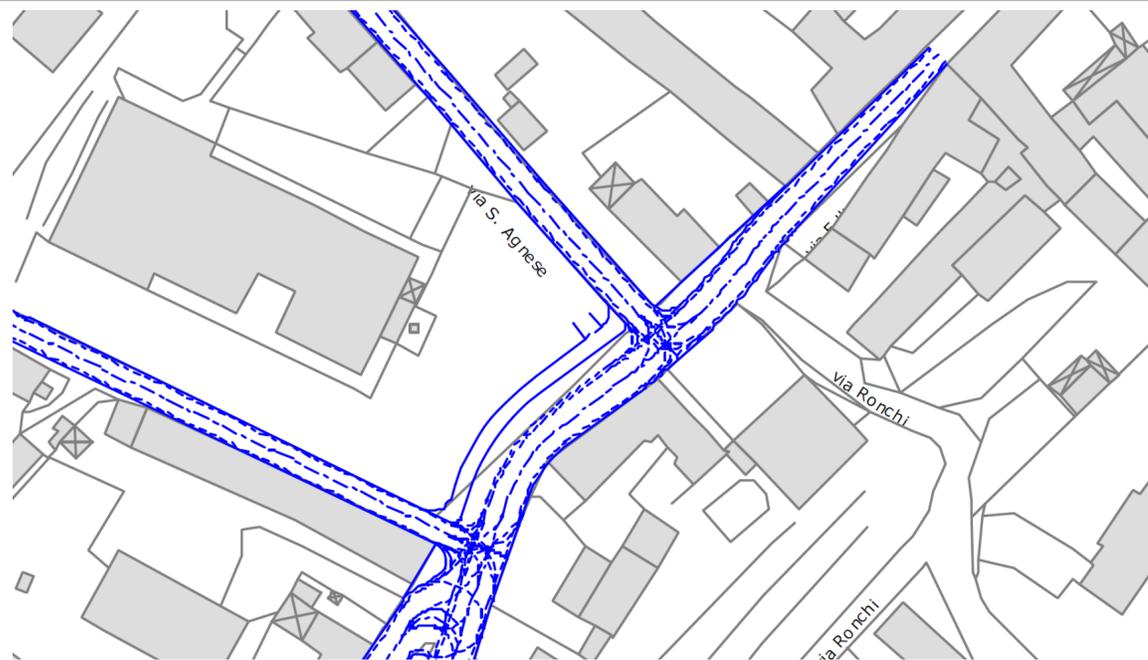
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	---
valori minimi	0,0
valori massimi	0,0

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

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	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

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

01 - CORGENO

04-c

Riqualificazione di via Sant'Agnese

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	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



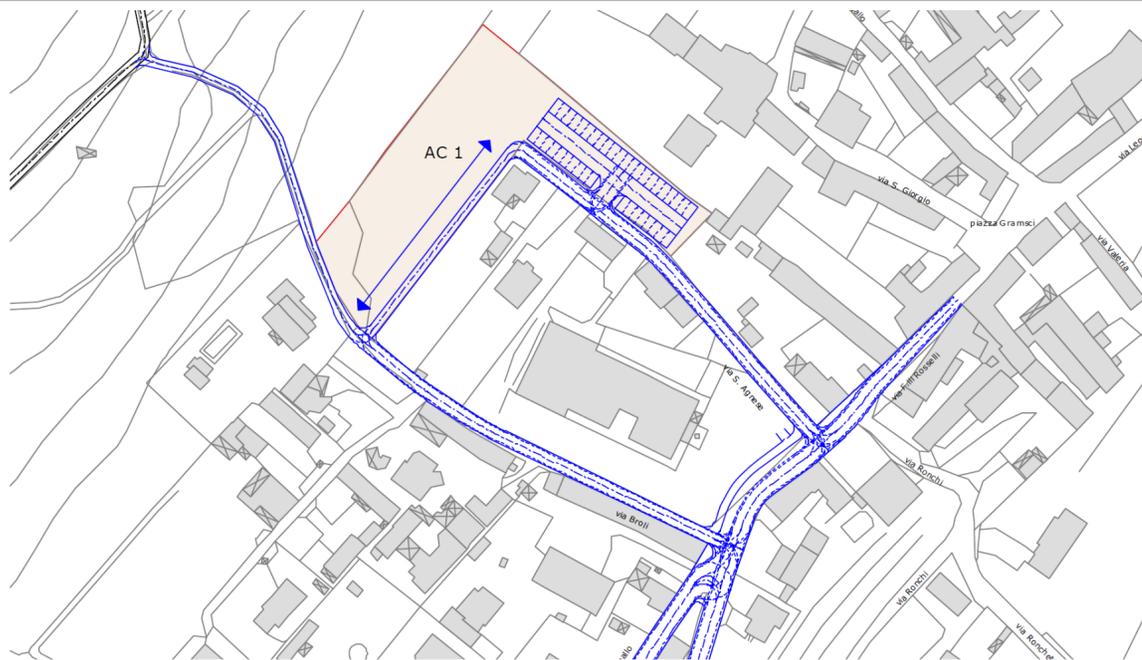
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	---
valori minimi	5,5
valori massimi	6,0

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



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 stationamento veicolare	linee-guida di intervento

configurazione degli spazi di stationamento e manovra riportata a titolo indicativo

STIME ECONOMICHE

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

01 - CORGENO

05-a

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

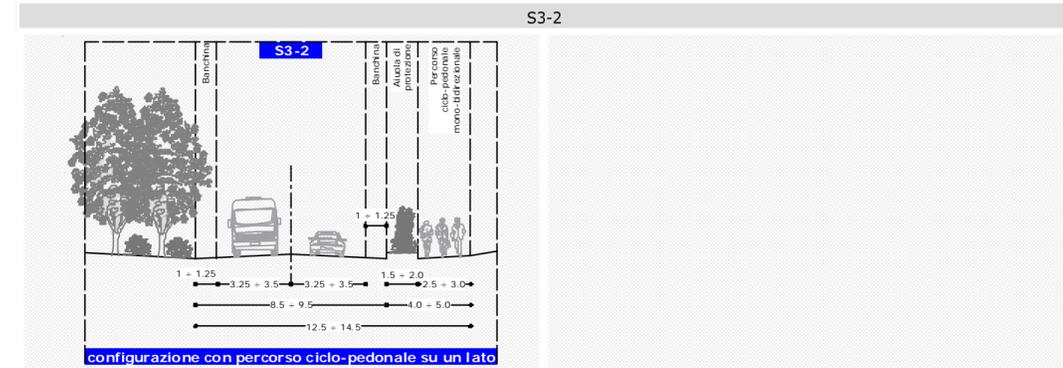
LEGENDA  
 L1 = 1° livello  
 L2 = 2° livello  
 L3 = 3° livello  
 L4 = 4° livello  
 L5 = 5° livello  
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

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	
	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	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	€	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 (m)	400	---	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

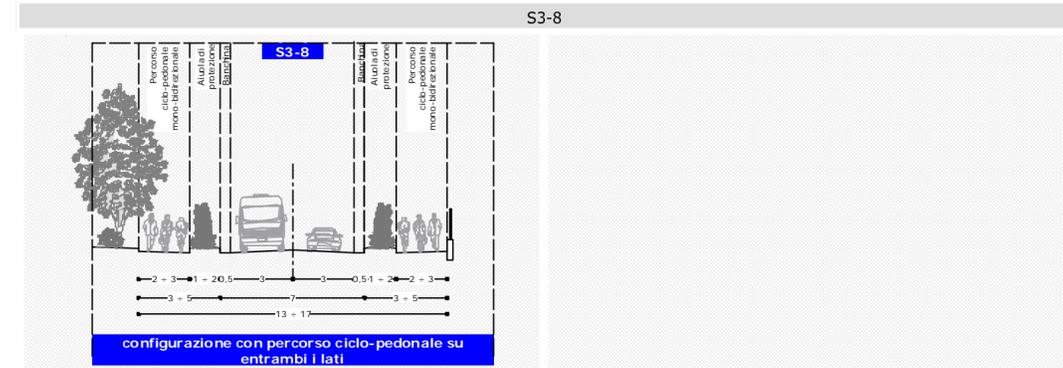
LEGENDA  
 L1 = 1° livello  
 L2 = 2° livello  
 L3 = 3° livello  
 L4 = 4° livello  
 L5 = 5° livello  
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

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	
	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	linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

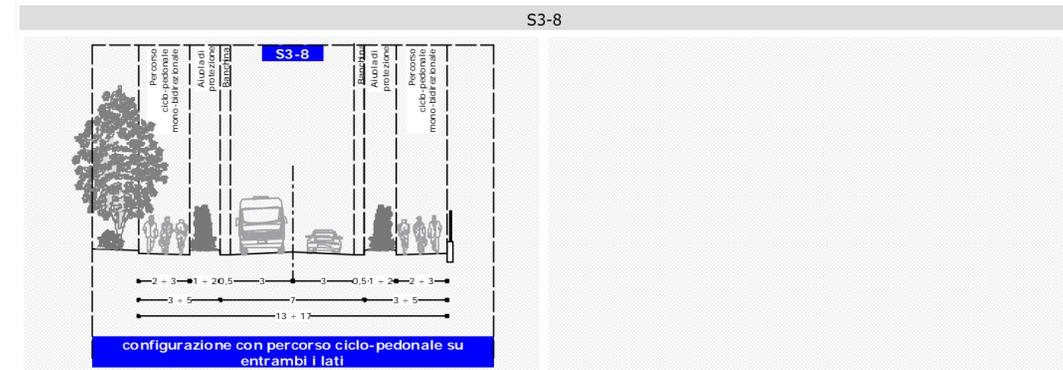
LEGENDA  
 L1 = 1° livello  
 L2 = 2° livello  
 L3 = 3° livello  
 L4 = 4° livello  
 L5 = 5° livello  
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

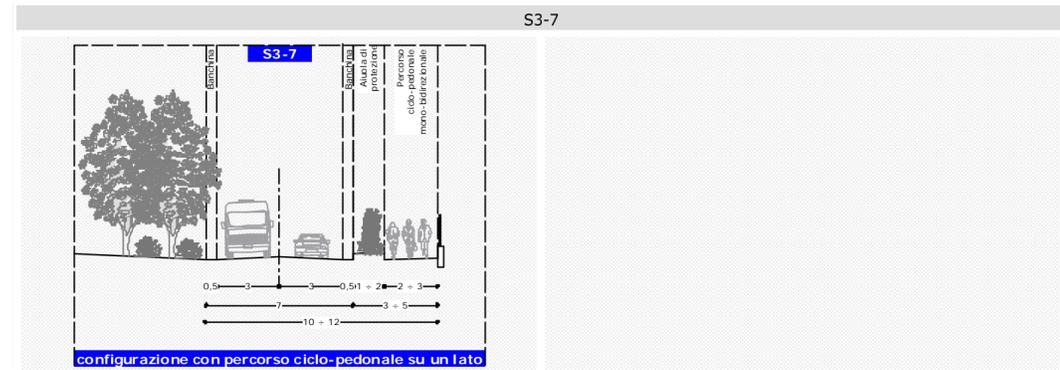
LEGENDA  
 L1 = 1° livello  
 L2 = 2° livello  
 L3 = 3° livello  
 L4 = 4° livello  
 L5 = 5° livello  
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

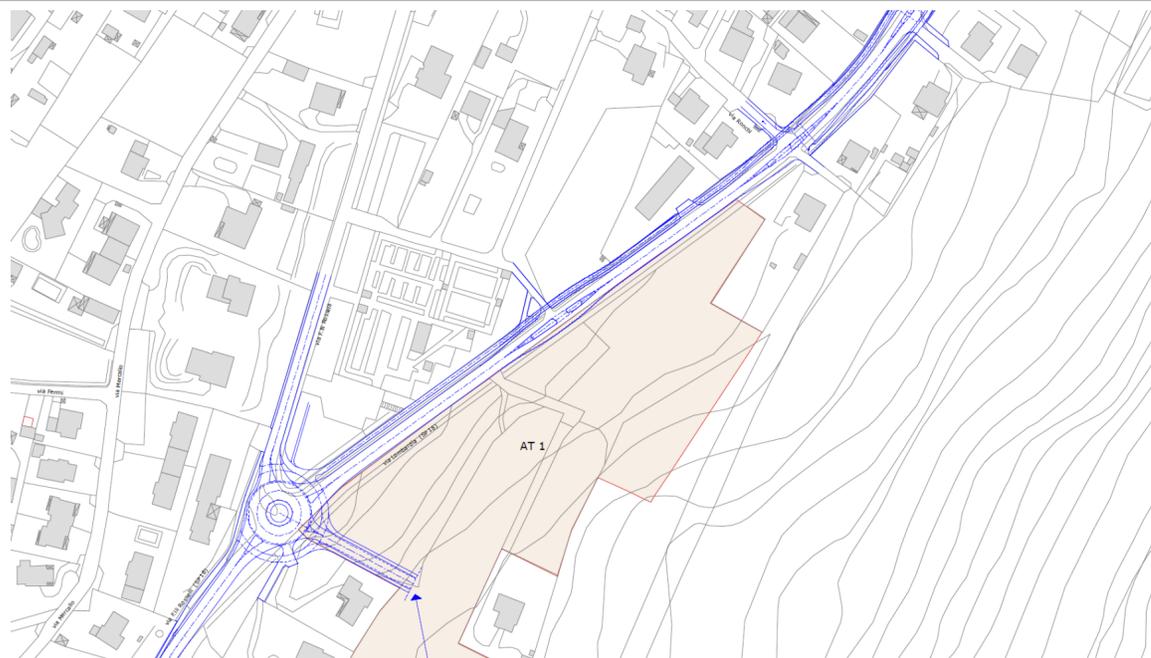
	corpo stradale complessivo
valori minimi	10,0
valori massimi	13,0



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

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	
	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	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	€	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 (m)	---	4.150	planare (mq)
-------------	-----	-------	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

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

STATO di FATTO



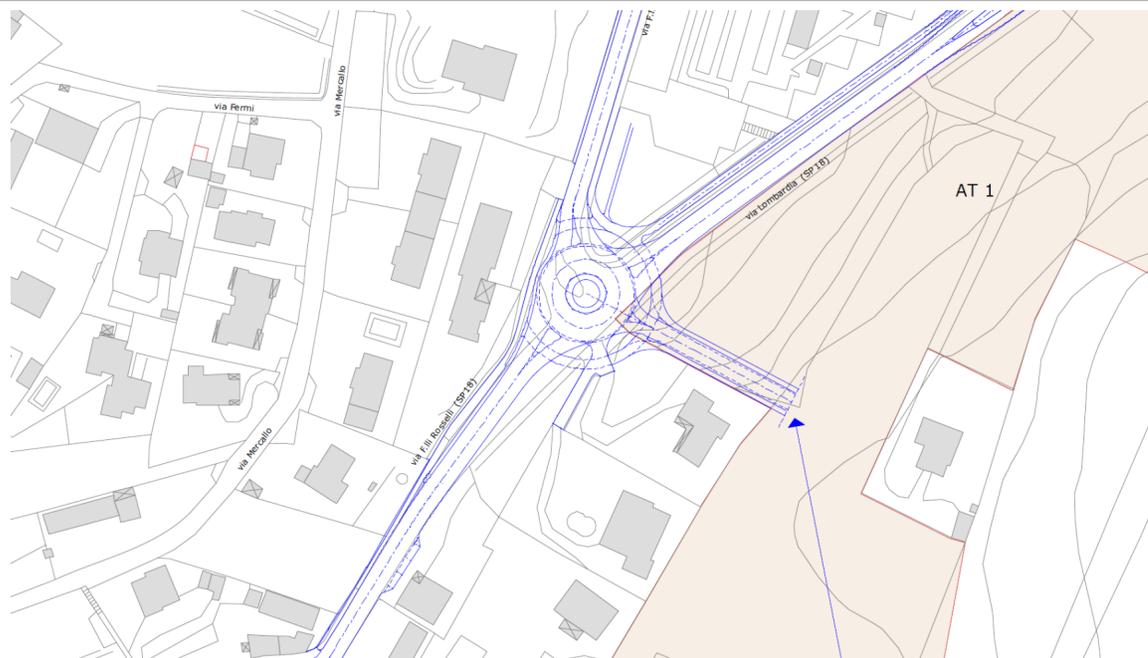
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo	---
valori minimi		
valori massimi		

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
	x	-	x	-	x	x	x	-	x	-	x	
valori minimi	2,5	-	0,5	-	9	12	9	-	0,5	-	2,5	36,0
valori massimi	3	-	1	-	9	12	9	-	1	-	3	38,0

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

STIME ECONOMICHE

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

01 - CORGENO

07 Viabilità di accesso all'ambito di trasformazione AT 1

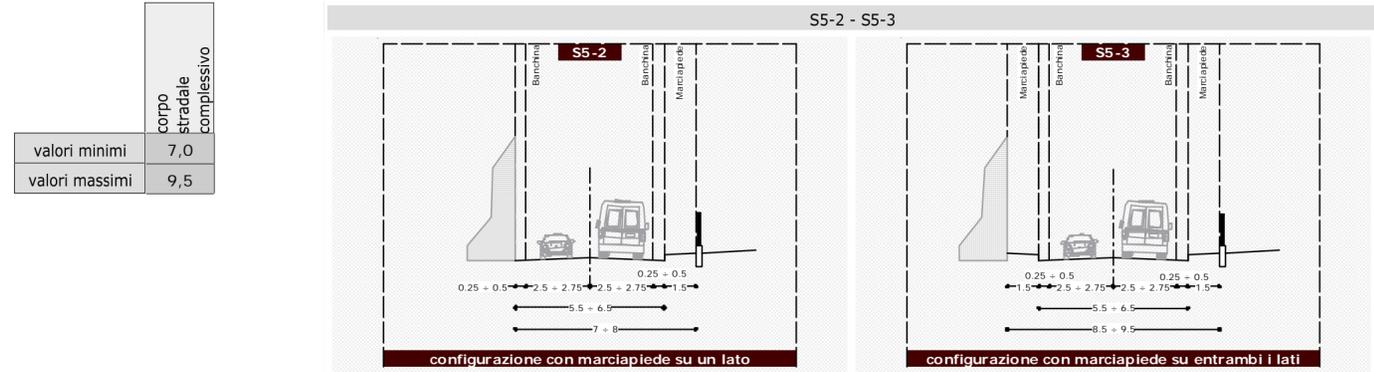
ESTENSIONE dell'INTERVENTO		---	planare (mq)
lineare (m)	50	---	

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

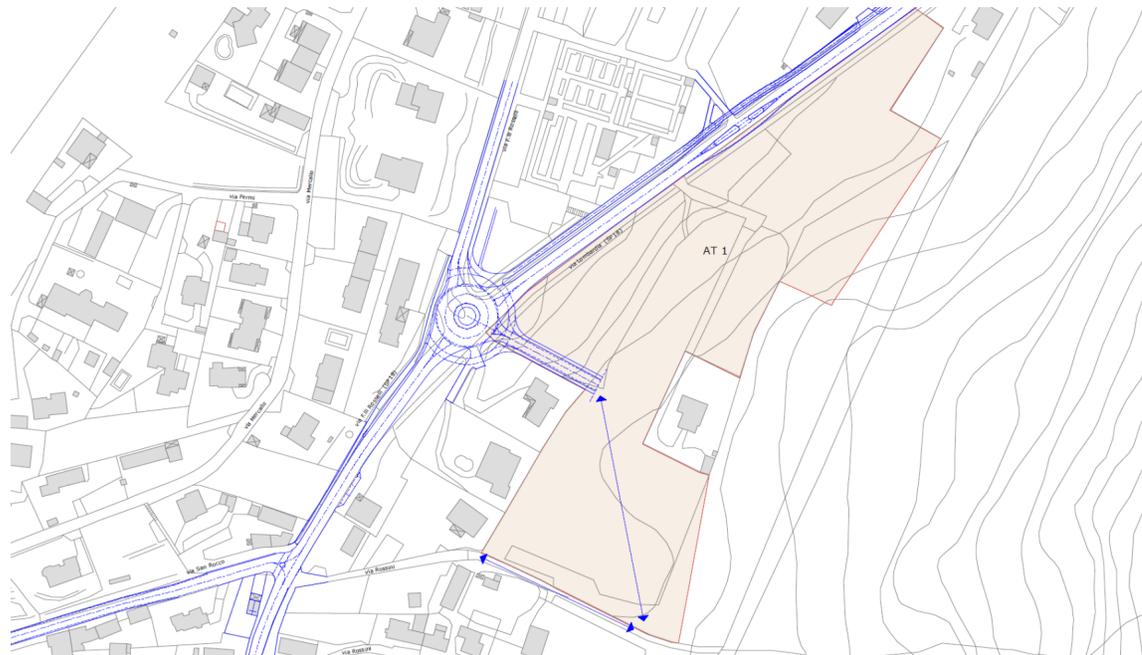
STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



STATO di PROGETTO



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	
-----------	-----	--

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

---	
-----	--

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

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE					
L6	L5	L5	---	---	---

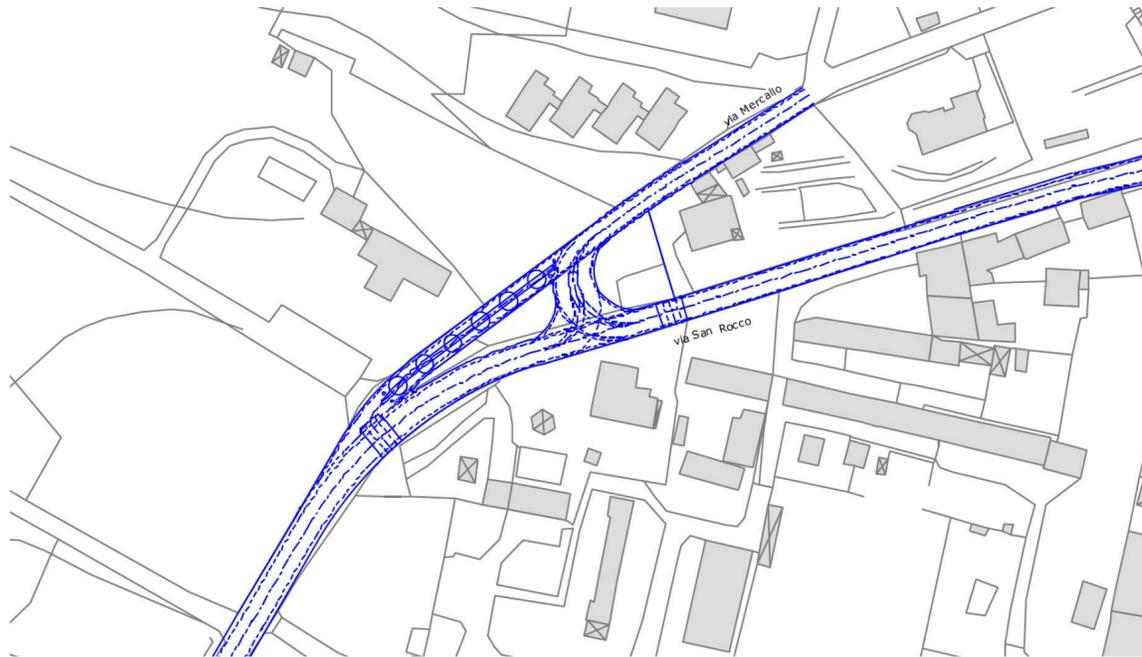
LEGENDA  
 L1 = 1° livello  
 L2 = 2° livello  
 L3 = 3° livello  
 L4 = 4° livello  
 L5 = 5° livello  
 L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE	
valori minimi	0,0
valori massimi	0,0

STATO di PROGETTO



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

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

ULTERIORI VALUTAZIONI	
criticità	inadeguatezza della conformazione intersettiva assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti  adeguamento della conformazione intersettiva introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

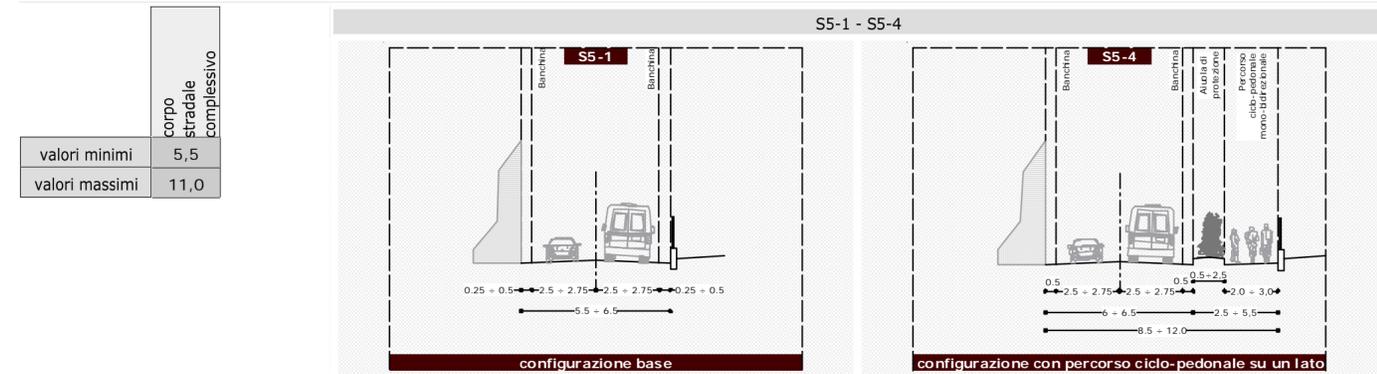
LEGENDA

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



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

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	linee-guida di intervento
	accoglimento di quote di traffico interferente	
criticità	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare	
criticità	disincentivazione delle funzioni di collegamento	linee-guida di intervento
	allontanamento del traffico interferente	
criticità	introduzione 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	

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

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

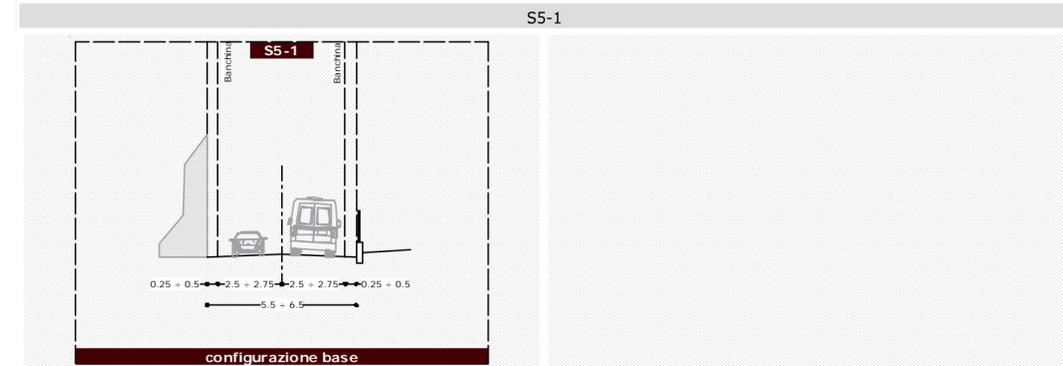
LEGENDA  
L1 = 1° livello  
L2 = 2° livello  
L3 = 3° livello  
L4 = 4° livello  
L5 = 5° livello  
L6 = 6° livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

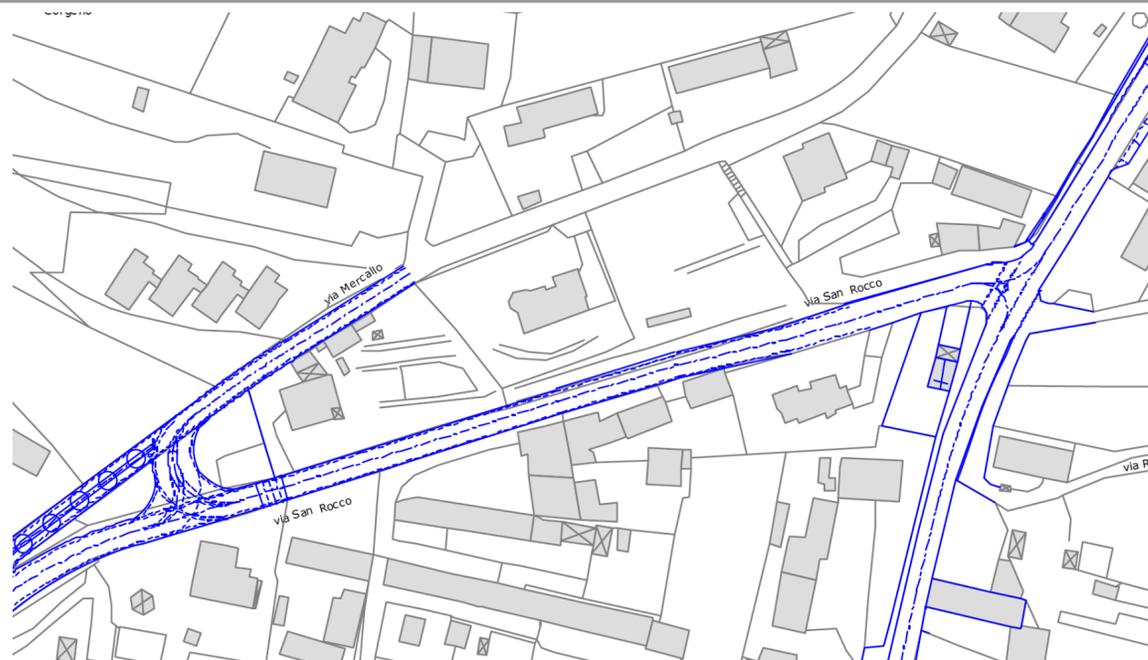
	corpo stradale complessivo
valori minimi	5,5
valori massimi	6,5



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

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	linee-guida di intervento
	accoglimento di quote di traffico interferente	
criticità	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare	
criticità	disincentivazione delle funzioni di collegamento	linee-guida di intervento
	allontanamento del traffico interferente	
criticità	introduzione 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	

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

STIME ECONOMICHE

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

01 - CORGENO

10

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	400	---	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

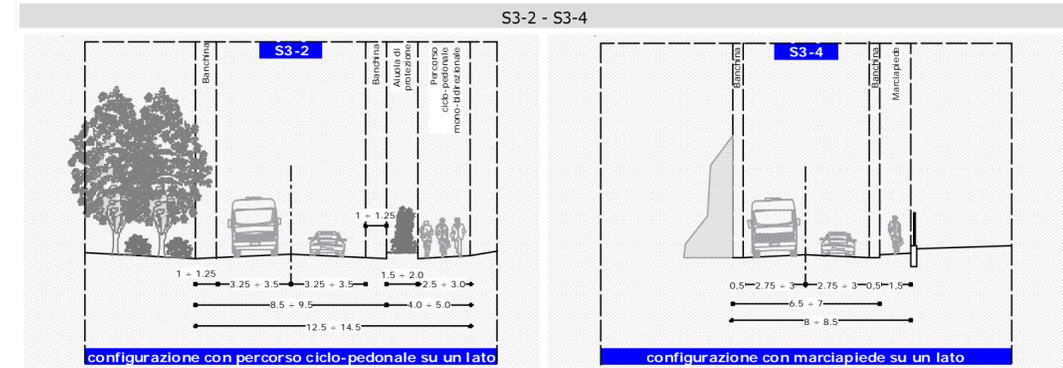
L3	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----

LEGENDA

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

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

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

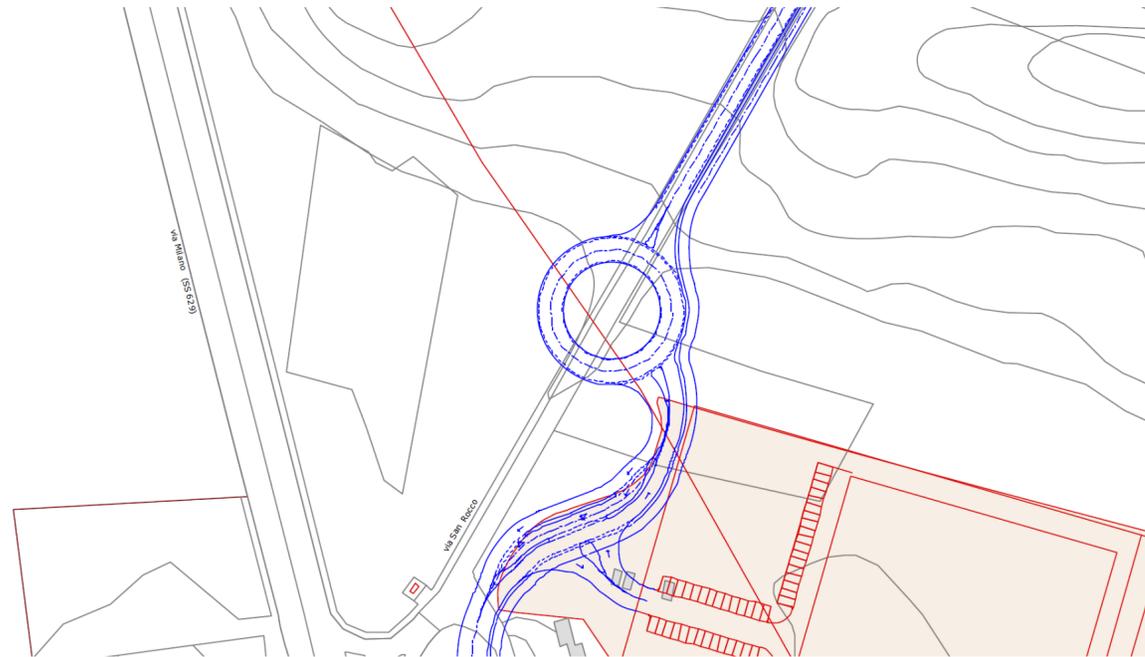
11 Riquilificazione dell'intersezione San Rocco nord / San Rocco sud

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

STATO di FATTO



STATO di PROGETTO



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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE						LEGENDA
L5	L3	L3	---	---	---	

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

		corpo stradale complessivo
valori minimi		
valori massimi		

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	panchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	panchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
	x	-	x	-	x	x	x	-	-	-	-	
valori minimi	3	-	1	-	8	30	8	-	-	-	-	50,0
valori massimi	3	-	1	-	8	30	8	-	-	-	-	50,0

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	<p>eccessiva prossimità delle intersezioni</p> <p>condizioni di saturazione allo stato di fatto occasionalmente ricorrenti</p> <p>probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale espansione dell'adiacente insediamento produttivo</p>	linee-guida di intervento
	<p>riqualificazione delle intersezioni</p>	

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	<p>assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare</p> <p>assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti</p> <p>presenze boschive lungo i margini</p>	linee-guida di intervento
	<p>introduzione di sistemi integrati di regimazione della priorità, fluidificazione e moderazione della velocità veicolare</p> <p>introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti</p> <p>compensazione dell'erosione delle presenze boschive</p>	

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

Riquilibratura di via San Rocco in corrispondenza della ZP

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	750	---	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

LEGENDA

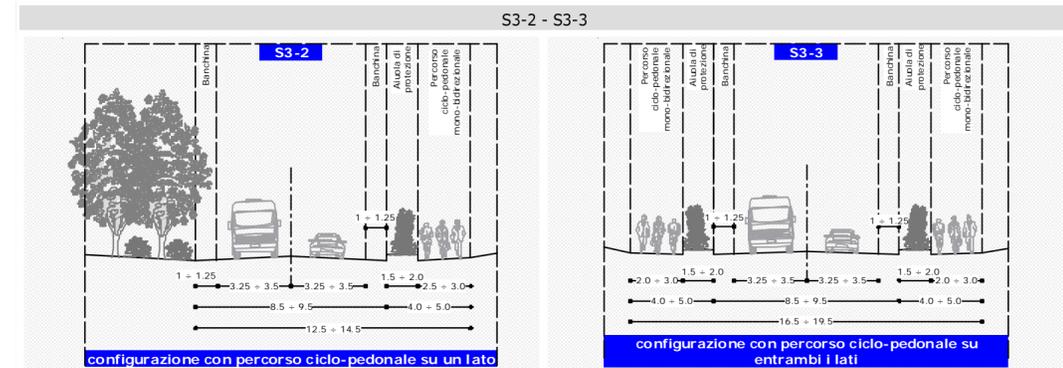
L1	1°	livello
L2	2°	livello
L3	3°	livello
L4	4°	livello
L5	5°	livello
L6	6°	livello

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



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	
	introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale	linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

STIME ECONOMICHE

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

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

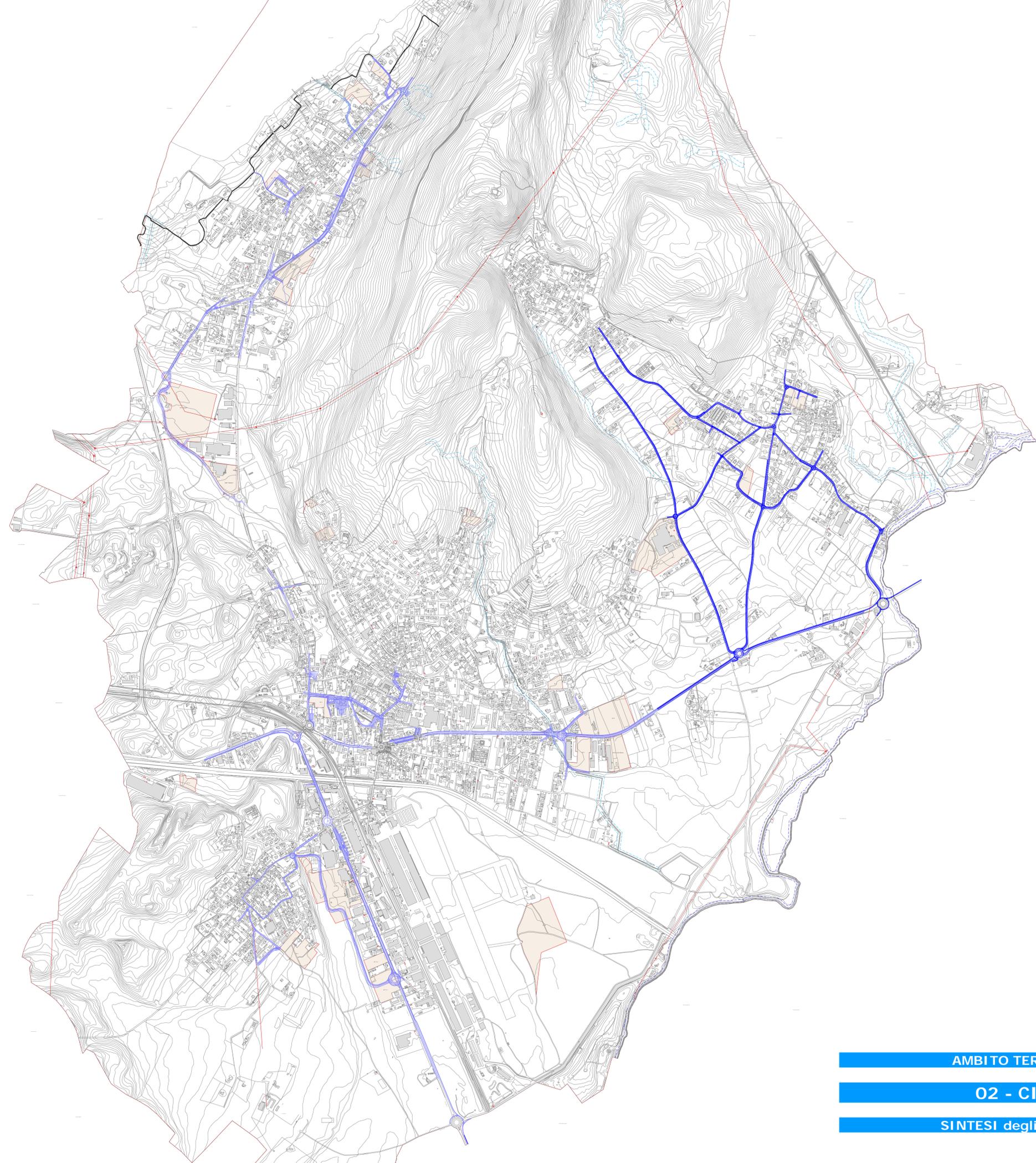
SCHEDE  
PROGETTUALI  
SOMMARIO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

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

STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

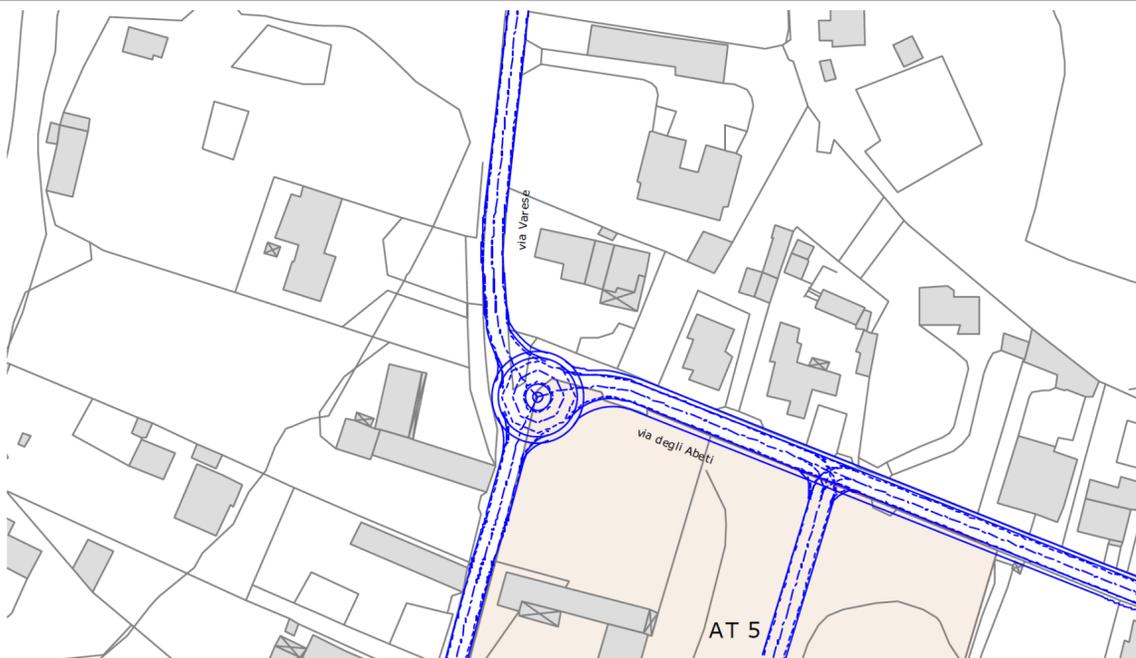
corpo stradale complessivo

valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	panchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	panchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
	.	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	---	linee-guida di intervento
-----------	-----	---------------------------

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

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

STIME ECONOMICHE

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

O2 - CIMBRO

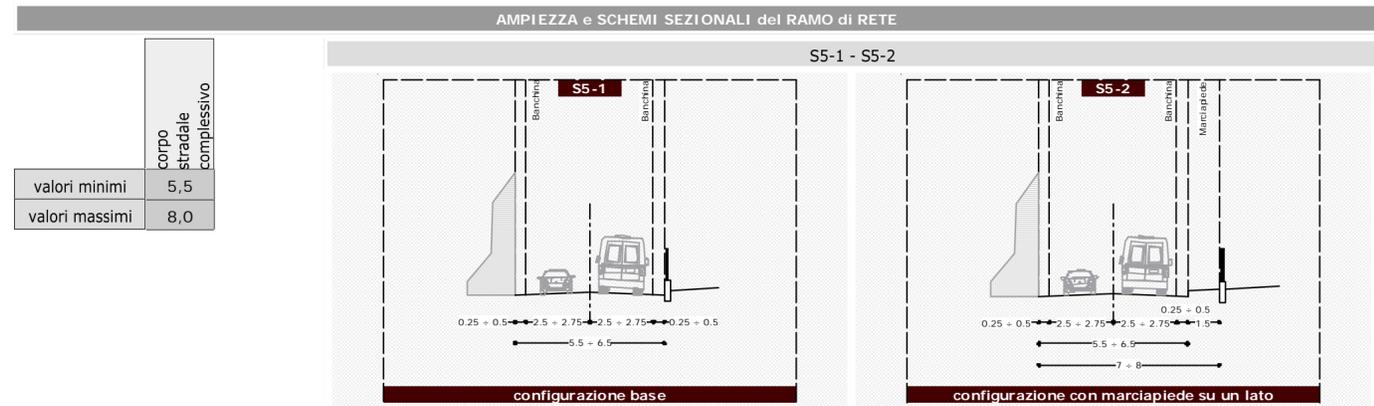
18 Riquilificazione di via degli Abeti

ESTENSIONE dell'INTERVENTO	
lineare (m)	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

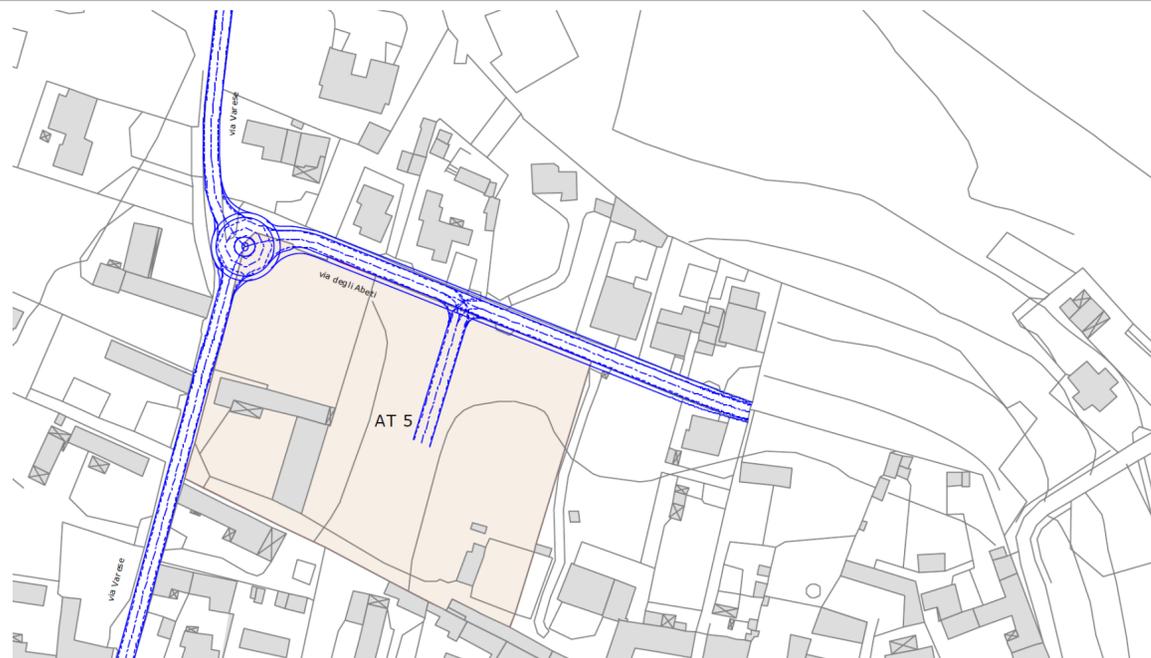
STATO di FATTO



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

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 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	linee-guida di intervento

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

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO			
lineare (m)	---	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

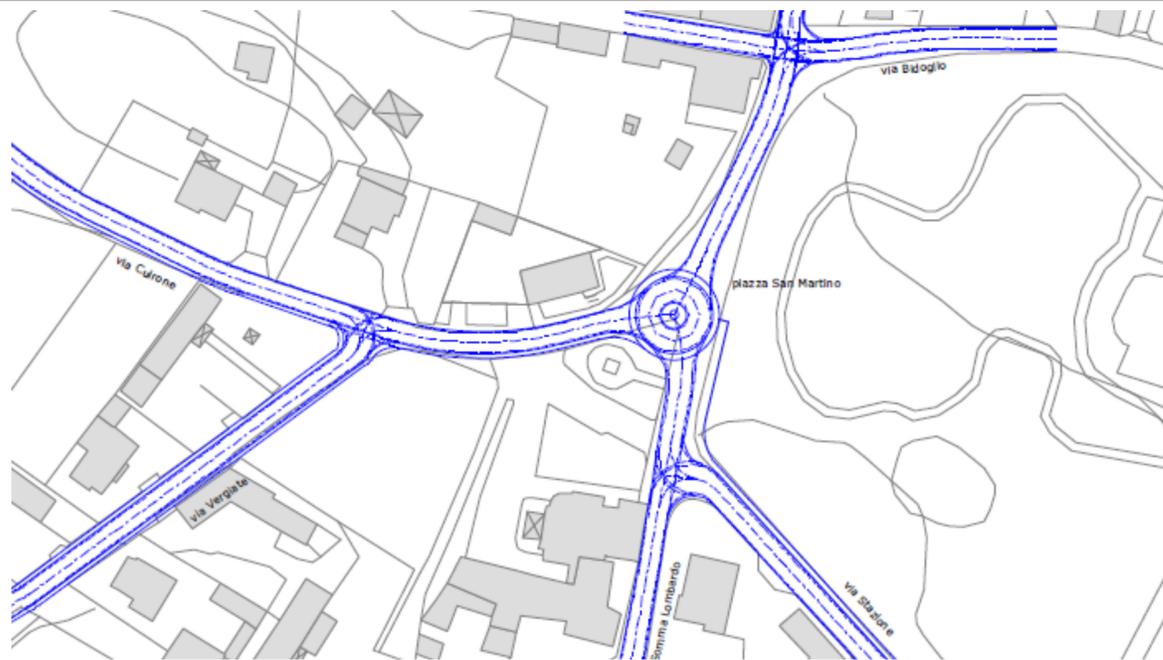
STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

		corpo stradale complessivo
valori minimi		
valori massimi		

STATO di PROGETTO



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

STIME ECONOMICHE

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

02 - CIMBRO

21

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	450	---	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

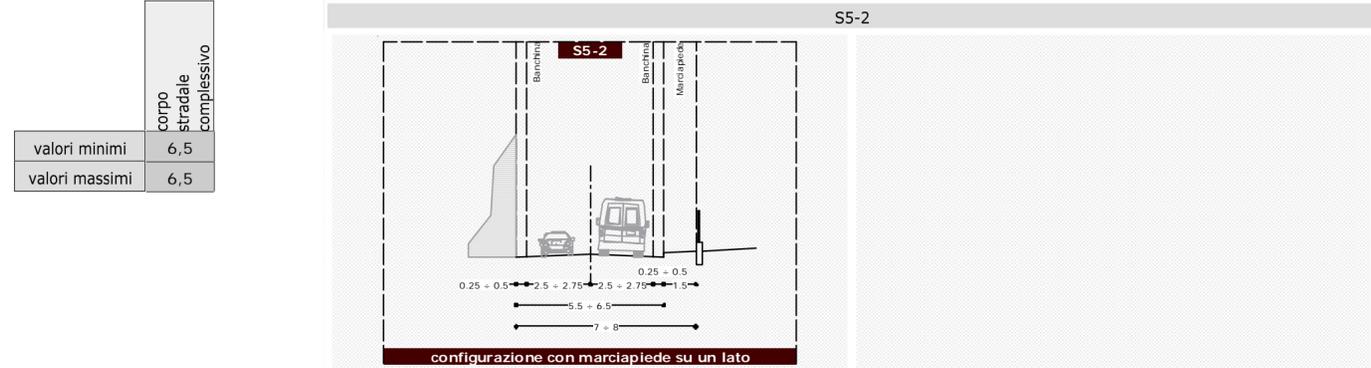
L5	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----

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



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

STIME ECONOMICHE

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

O2 - CIMBRO

22

Riquilificazione di via Volta

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	225	---	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

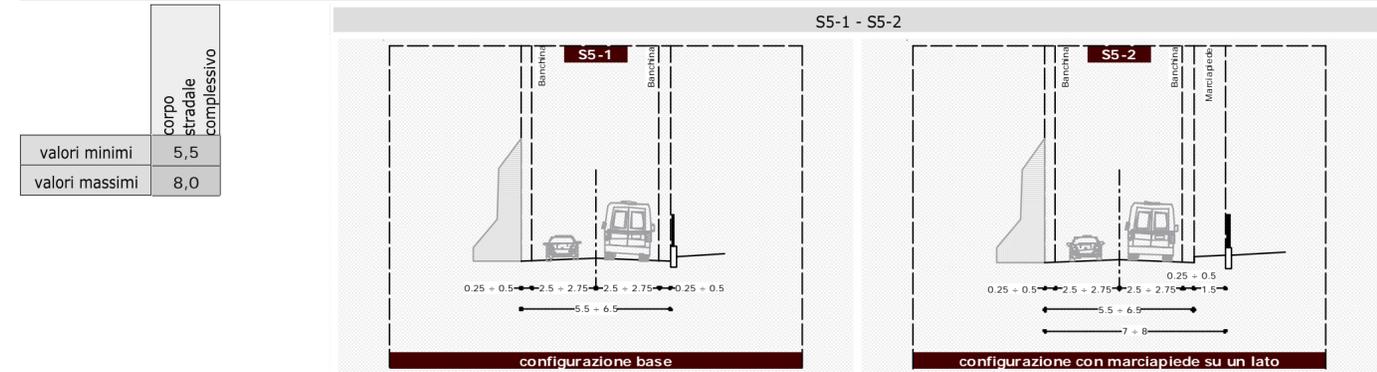
LEGGENDA

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

STATO di FATTO



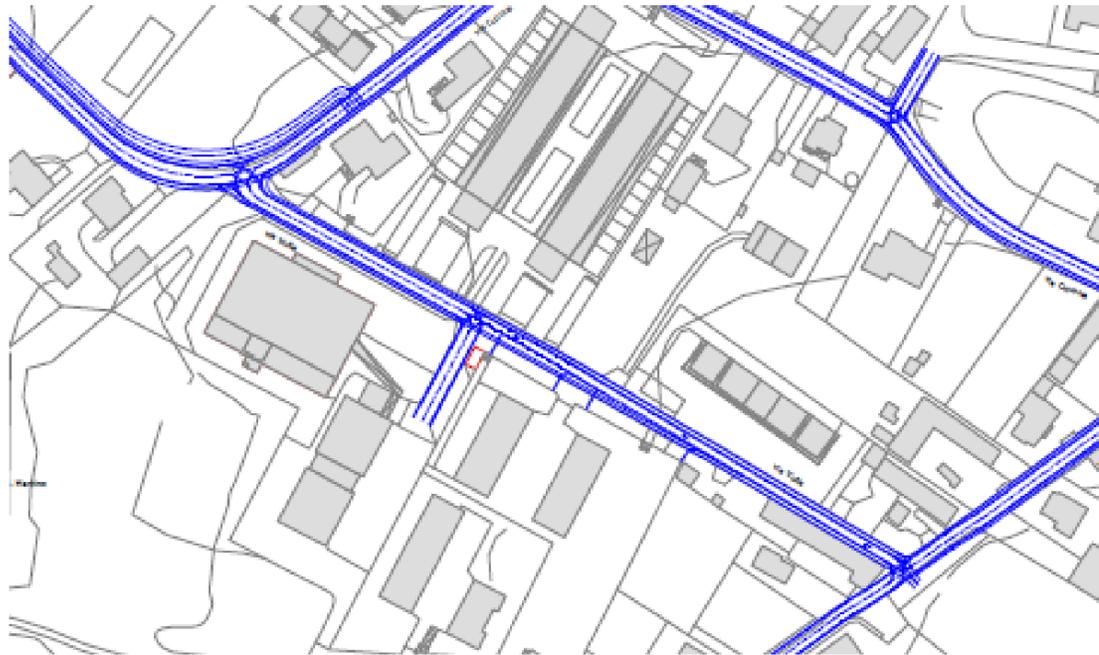
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

STIME ECONOMICHE

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

02 - CIMBRO

23 Riquilibratura di via Vergiate

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

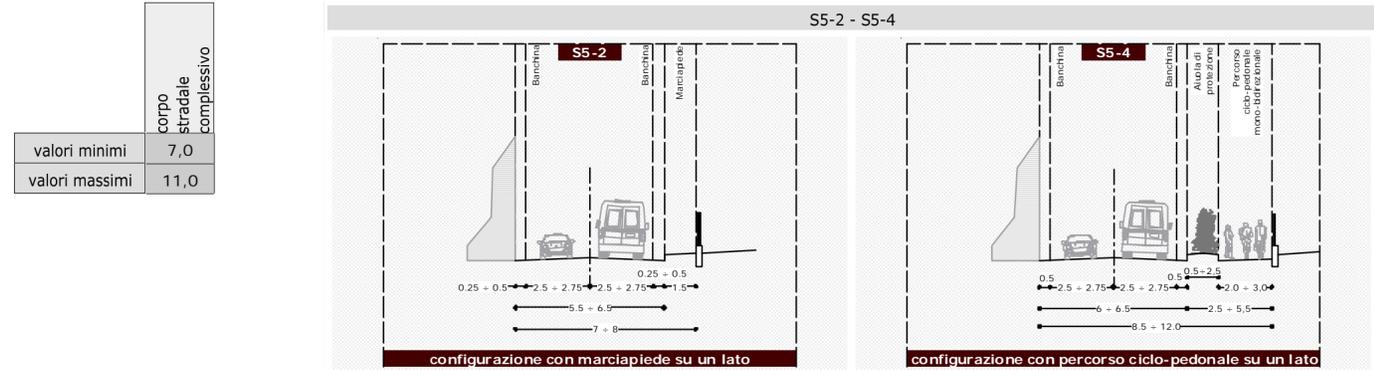
LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE					
L5	---	---	---	---	---

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

STATO di FATTO



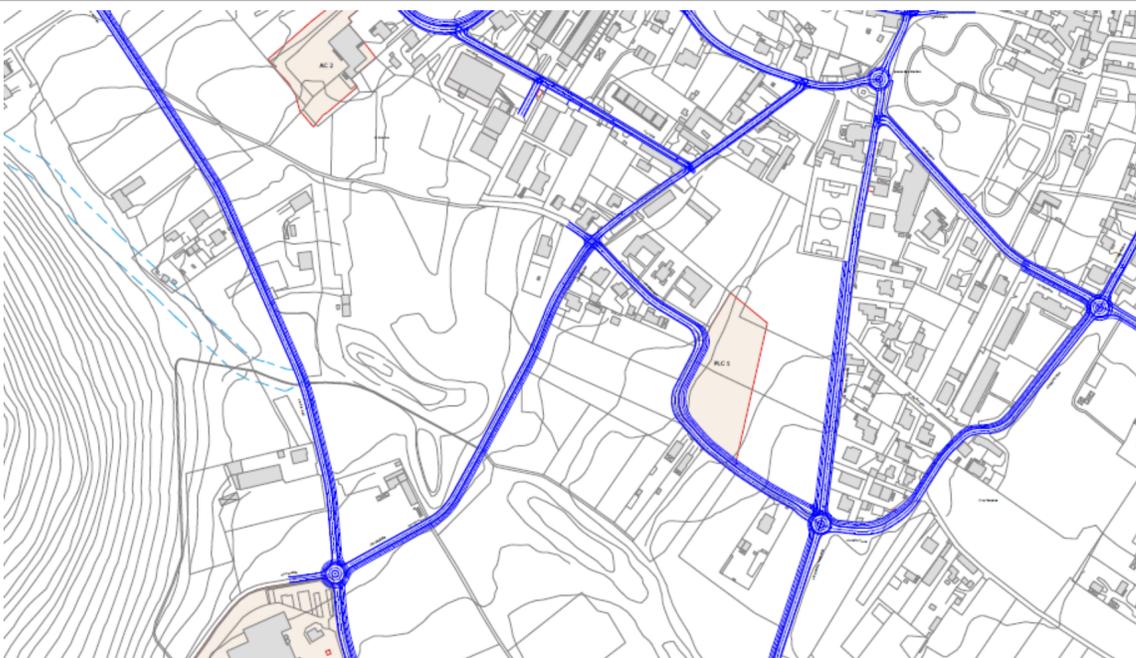
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

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	linee-guida di intervento

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 (m)	360	---	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

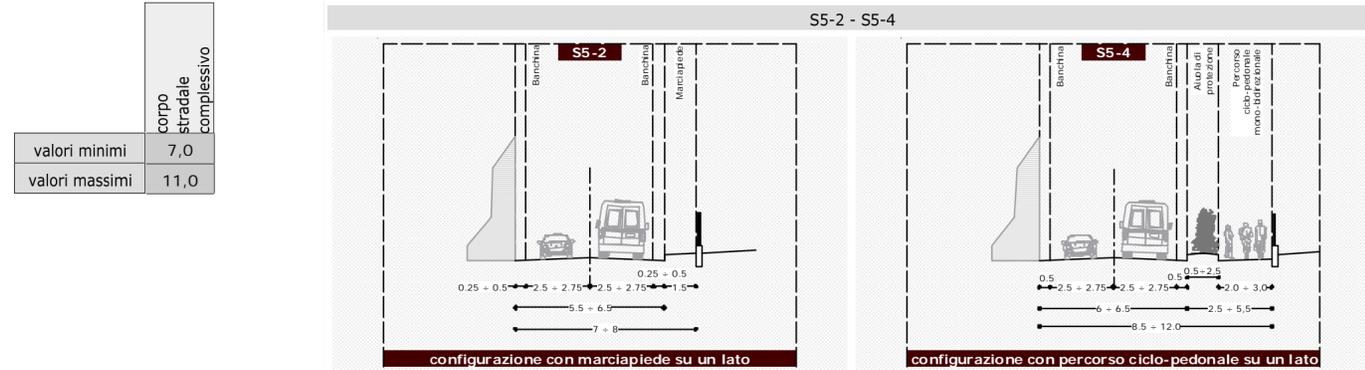
LEGENDA

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

STATO di FATTO



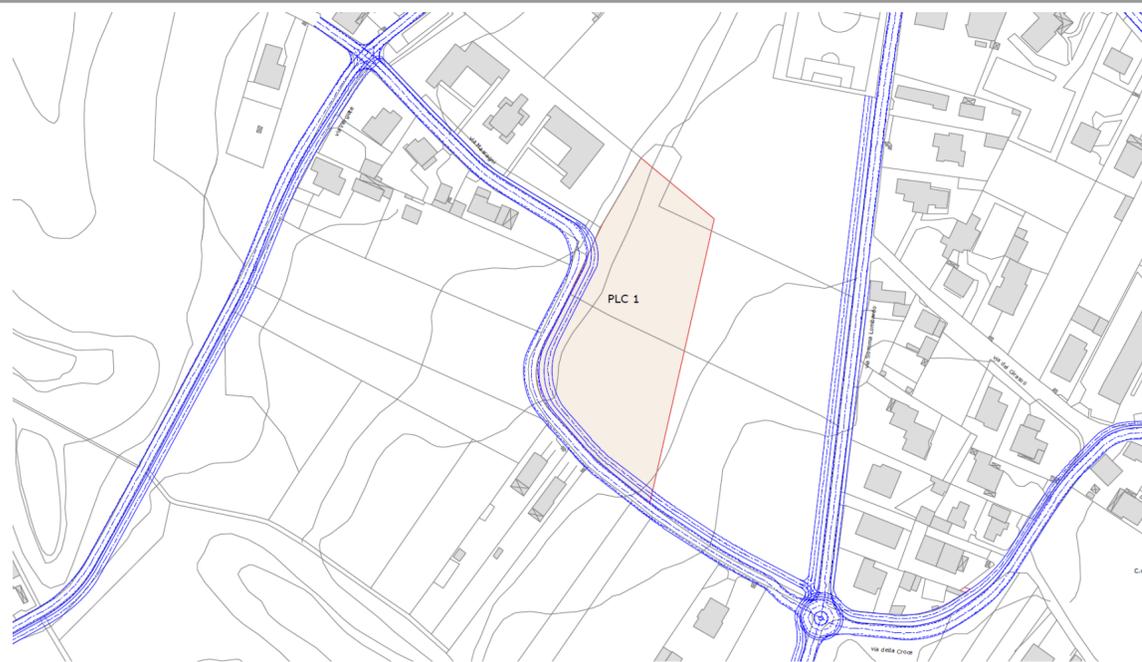
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

STIME ECONOMICHE

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

02 - CIMBRO

25

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	360	---	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

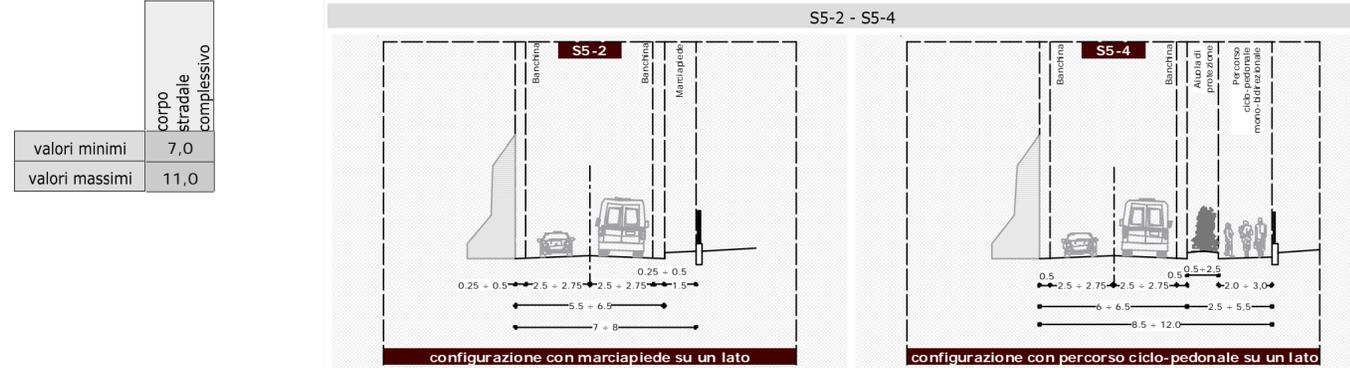
LEGENDA

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

STATO di FATTO



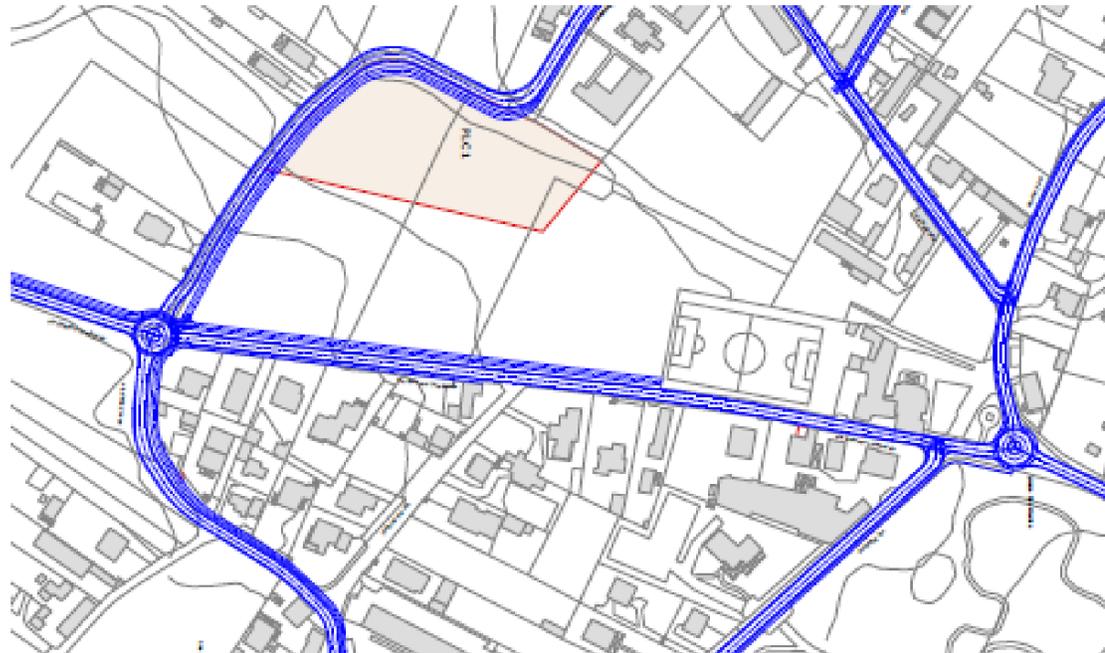
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

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	
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	

linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

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

02 - CIMBRO

26

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

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

STATO di FATTO



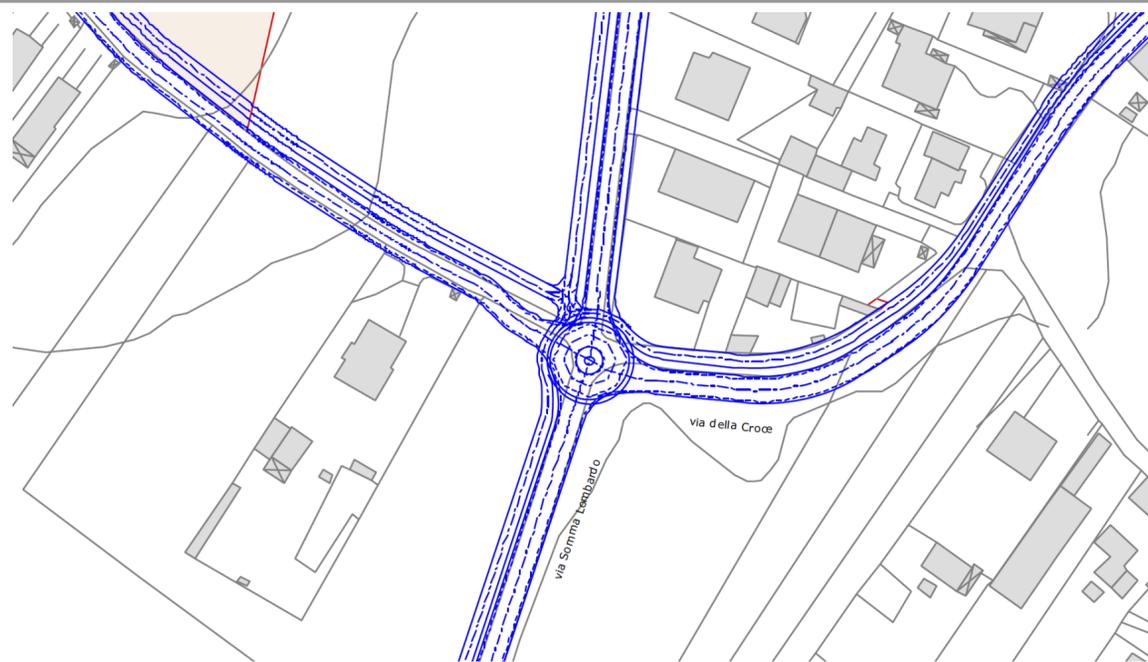
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

valori minimi	corpo stradale complessivo	---
valori massimi		

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STIME ECONOMICHE

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

02 - CIMBRO

27

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

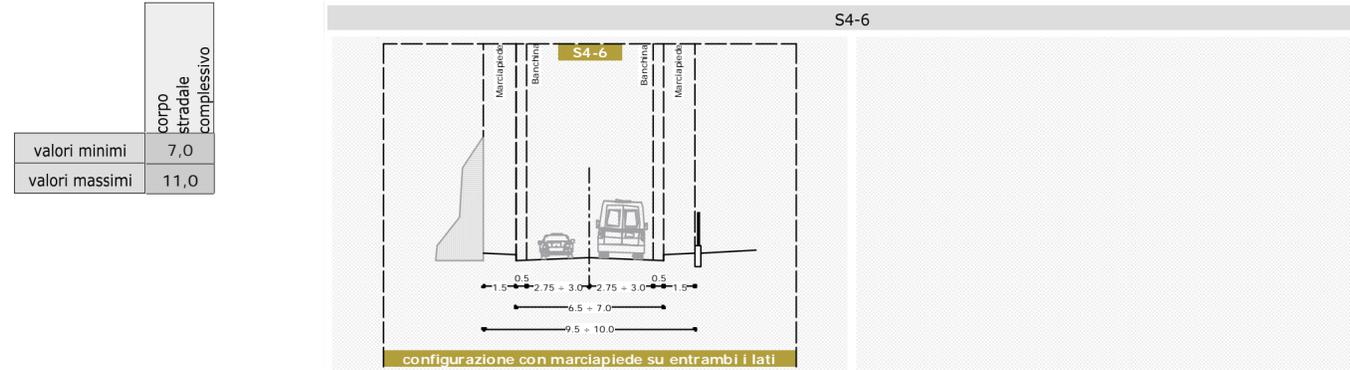
L4	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----

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

STATO di FATTO



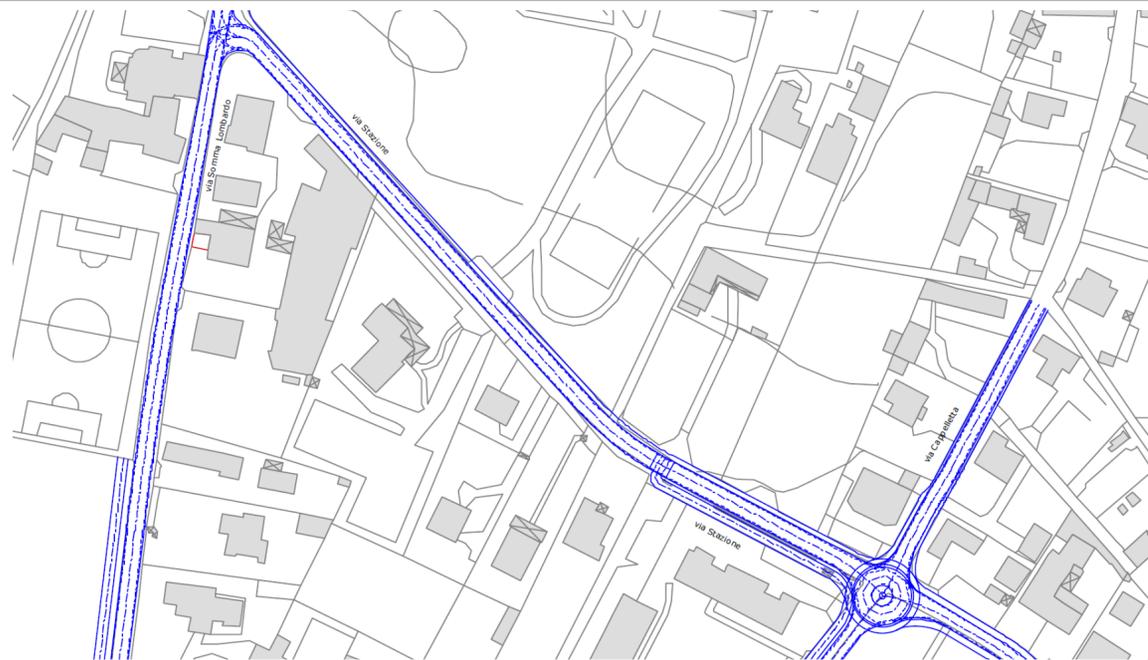
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

STIME ECONOMICHE

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



O2 - CIMBRO

29 Riquilificazione di via della Croce

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

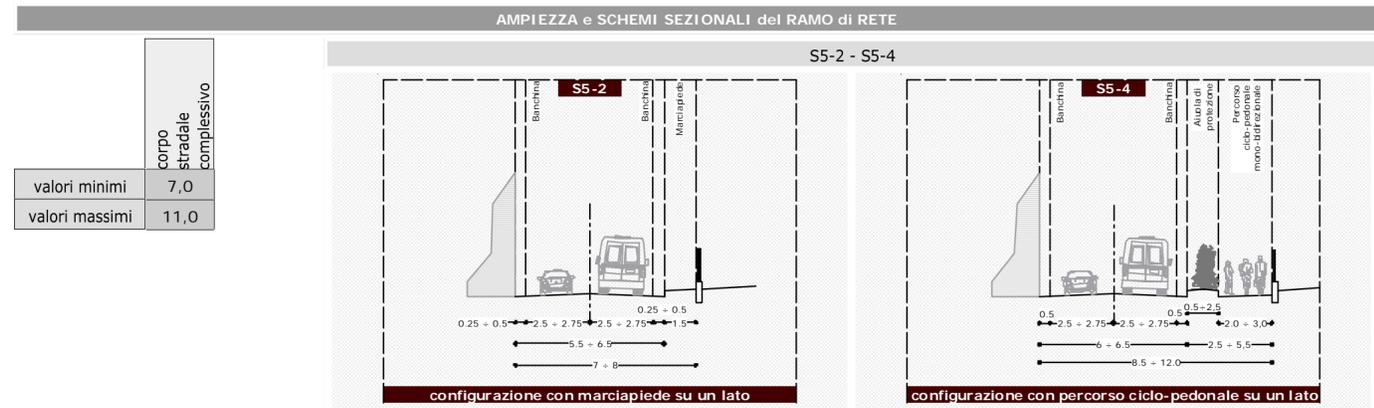
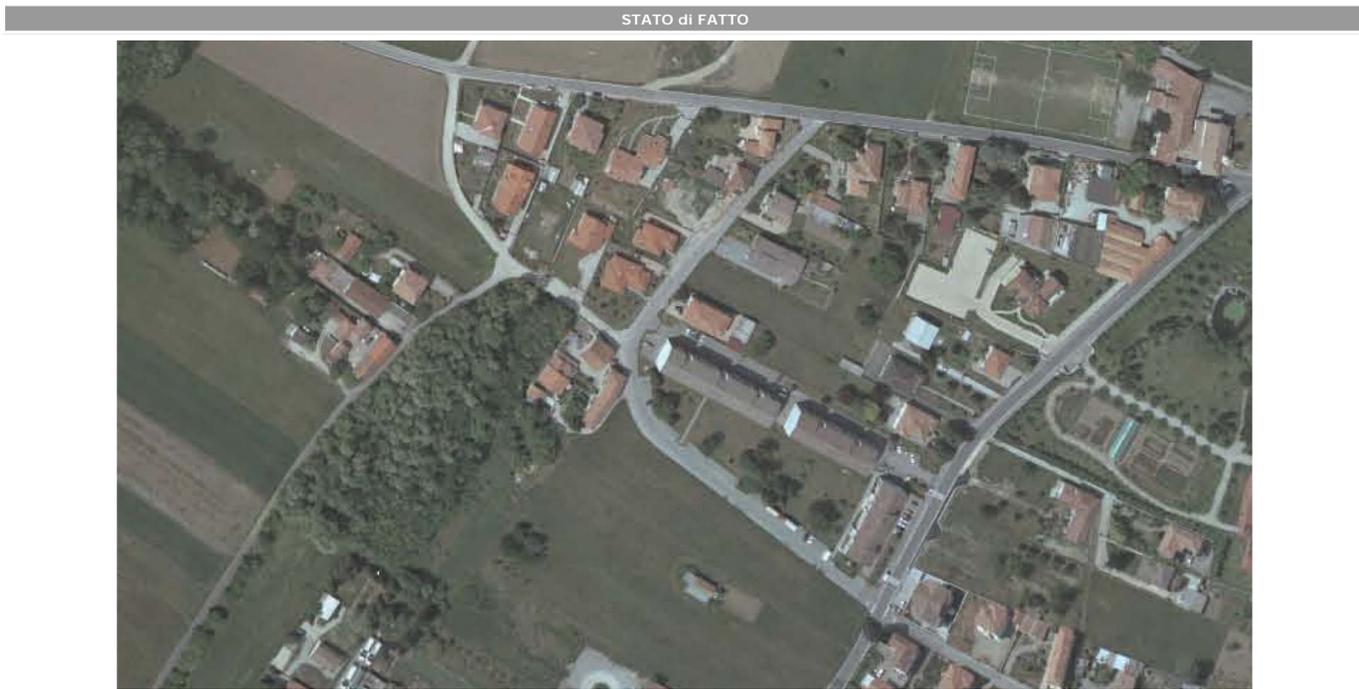
lineare (m)	390	---	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

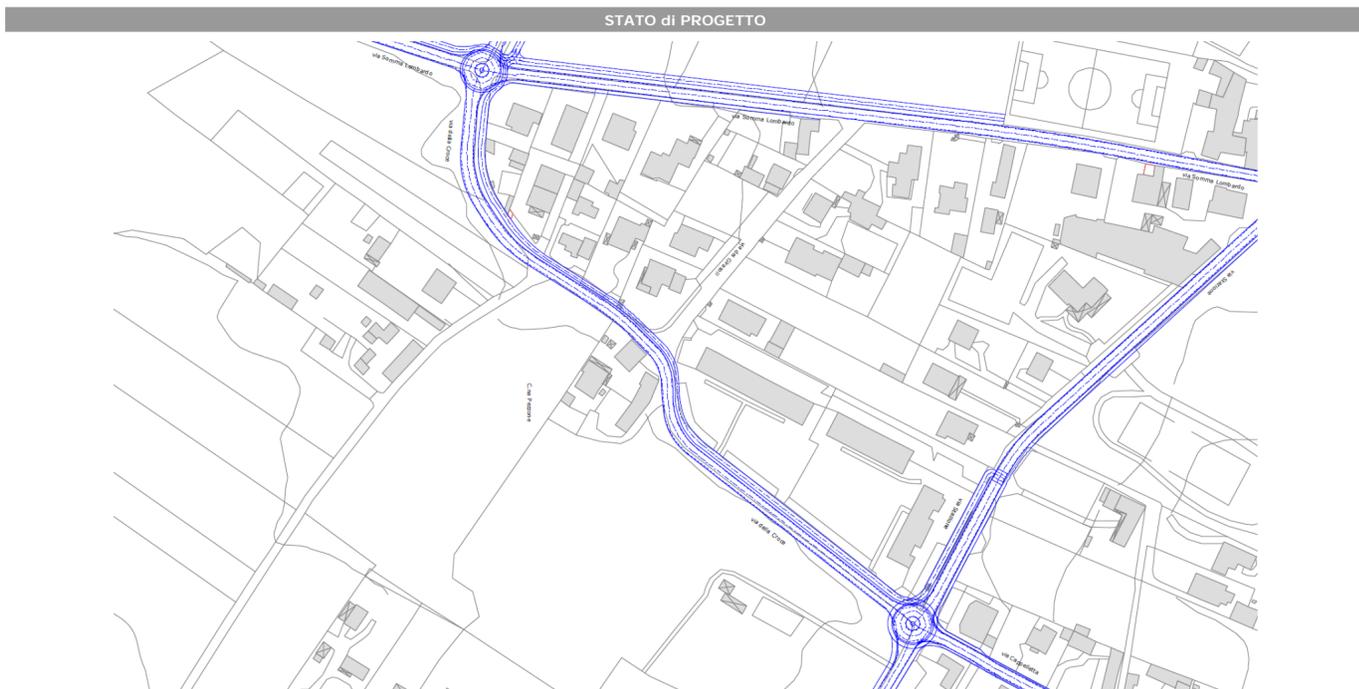
LEGENDA

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



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---
-----------	-----

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

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

02 - CIMBRO

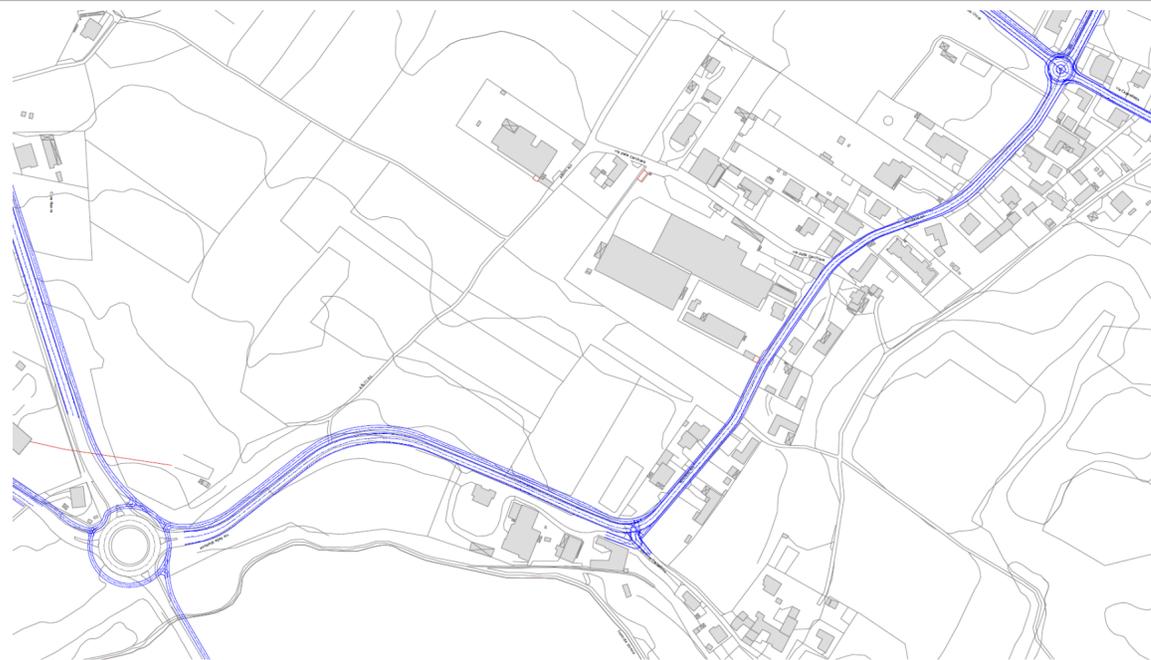
30 Riqualficazione di via Stazione (SP 44) tra l'intersezione con via della Croce e la fine dell'abitato

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

STATO di FATTO



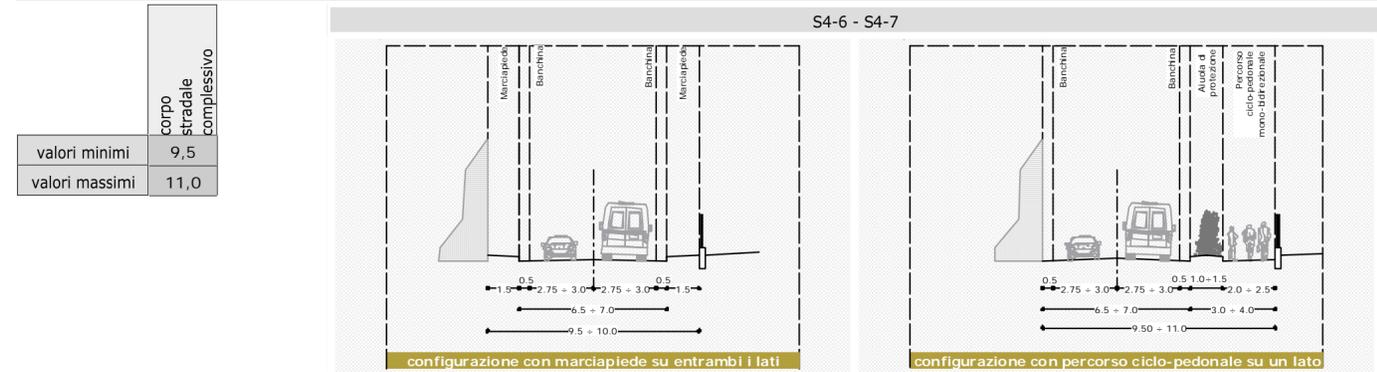
STATO di PROGETTO



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

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

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

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

STATO di FATTO



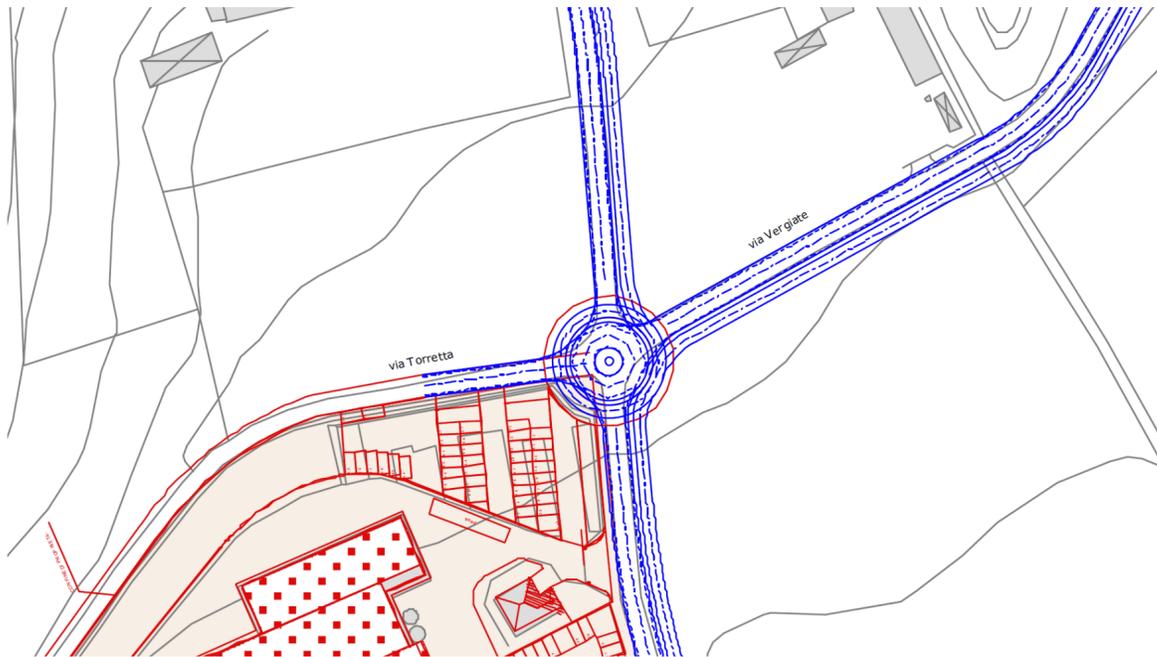
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

valori minimi  
 valori massimi

corpo stradale complessivo

STATO di PROGETTO



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
x	-	x	-	x	x	x	-	x	-	-	x	
valori minimi	3	-	1	-	6,5	7	6,5	-	1	-	3	28,0
valori massimi	3	-	1	-	6,5	7	6,5	-	1	-	3	28,0

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	---	
		linee-guida di intervento

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

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 (m)	730	---	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

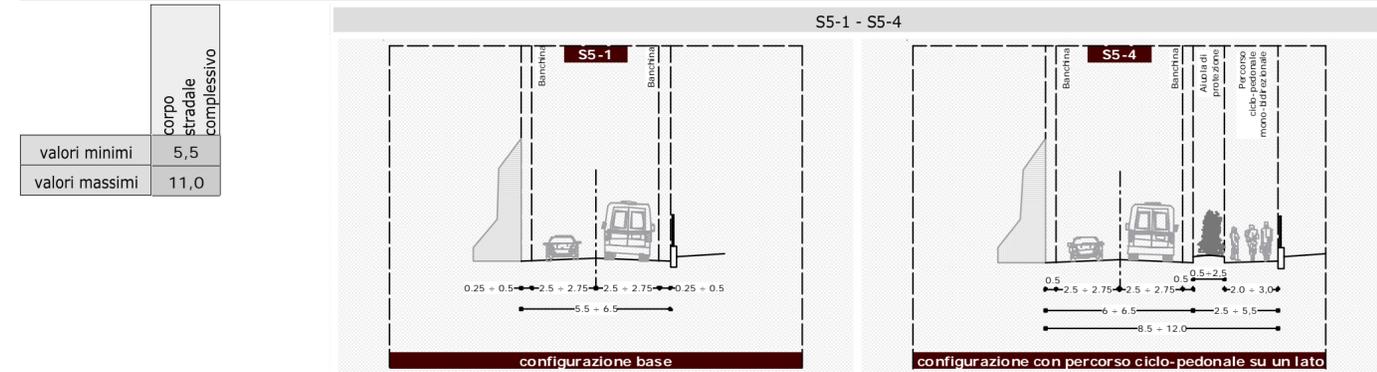
LEGGENDA

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

STATO di FATTO



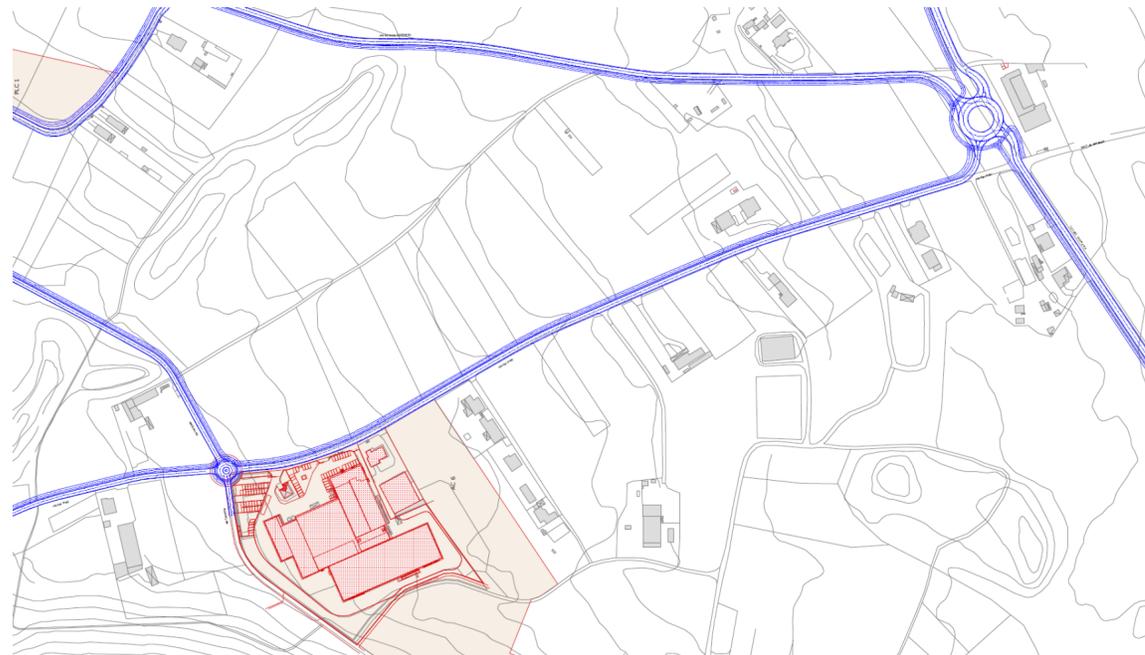
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

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 espansione dell'adiacente insediamento produttivo	linee-guida di intervento
	inadeguatezza sezionale	
criticità	assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento
	adeguamento sezionale	
criticità	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti	linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

STIME ECONOMICHE

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

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

02 - CIMBRO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

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

STATO di FATTO



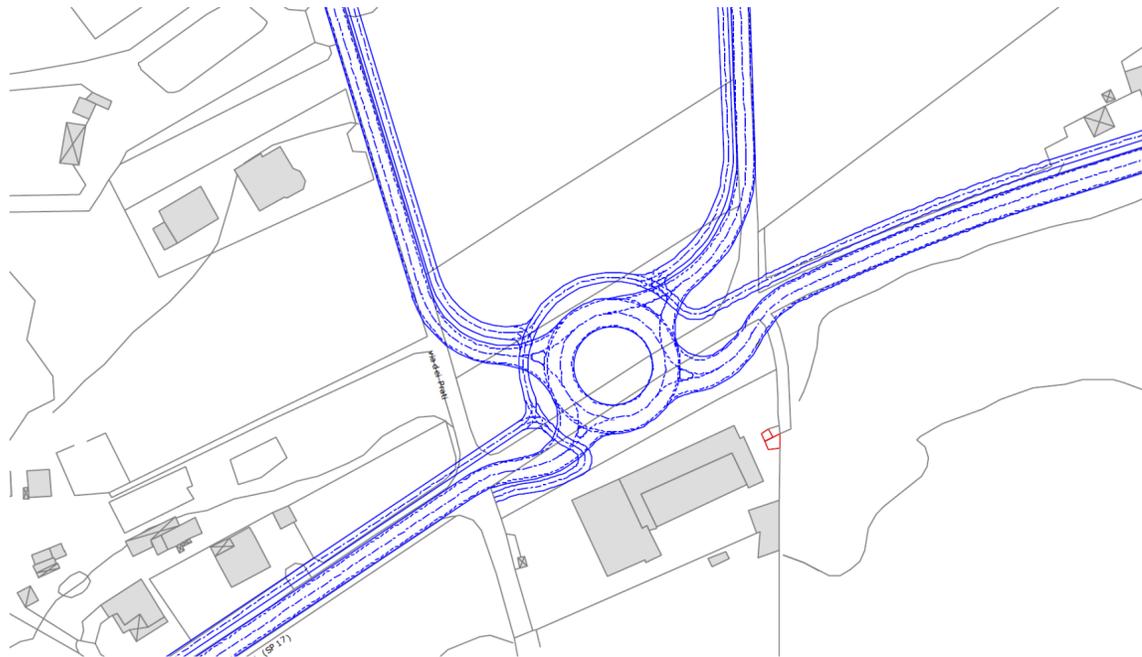
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo	---
valori minimi		
valori massimi		

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

elementi	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione	isola centrale	corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
	x	-	x	-	x	x	x	-	x	-	x	
valori minimi	3	-	2	-	10	25	10	-	2	-	3	55,0
valori massimi	3	-	2	-	10	25	10	-	2	-	3	55,0

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

STIME ECONOMICHE

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

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 (m)	680	---	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

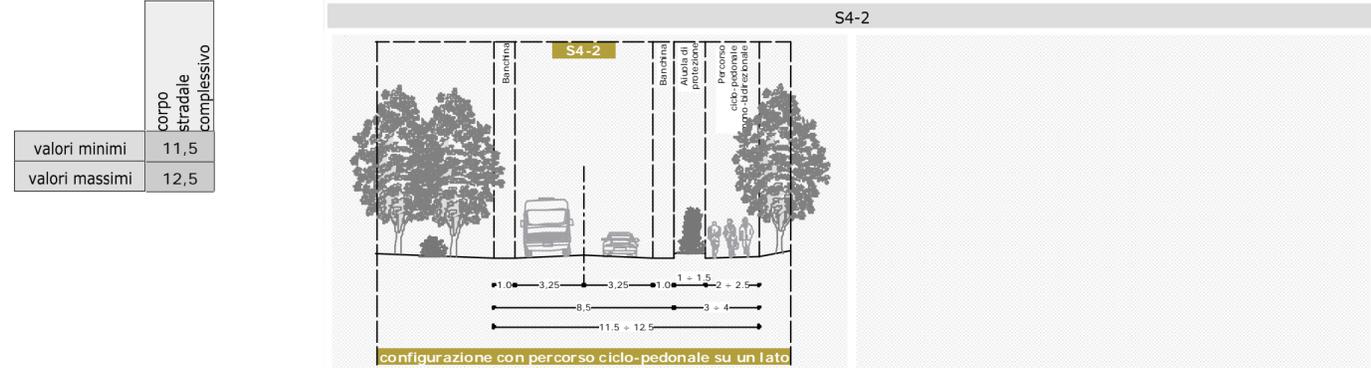
L4	---	---	---	---	---
----	-----	-----	-----	-----	-----

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



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità	---	
-----------	-----	--

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	
	introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti compensazione dell'erosione delle presenze boschive	linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

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

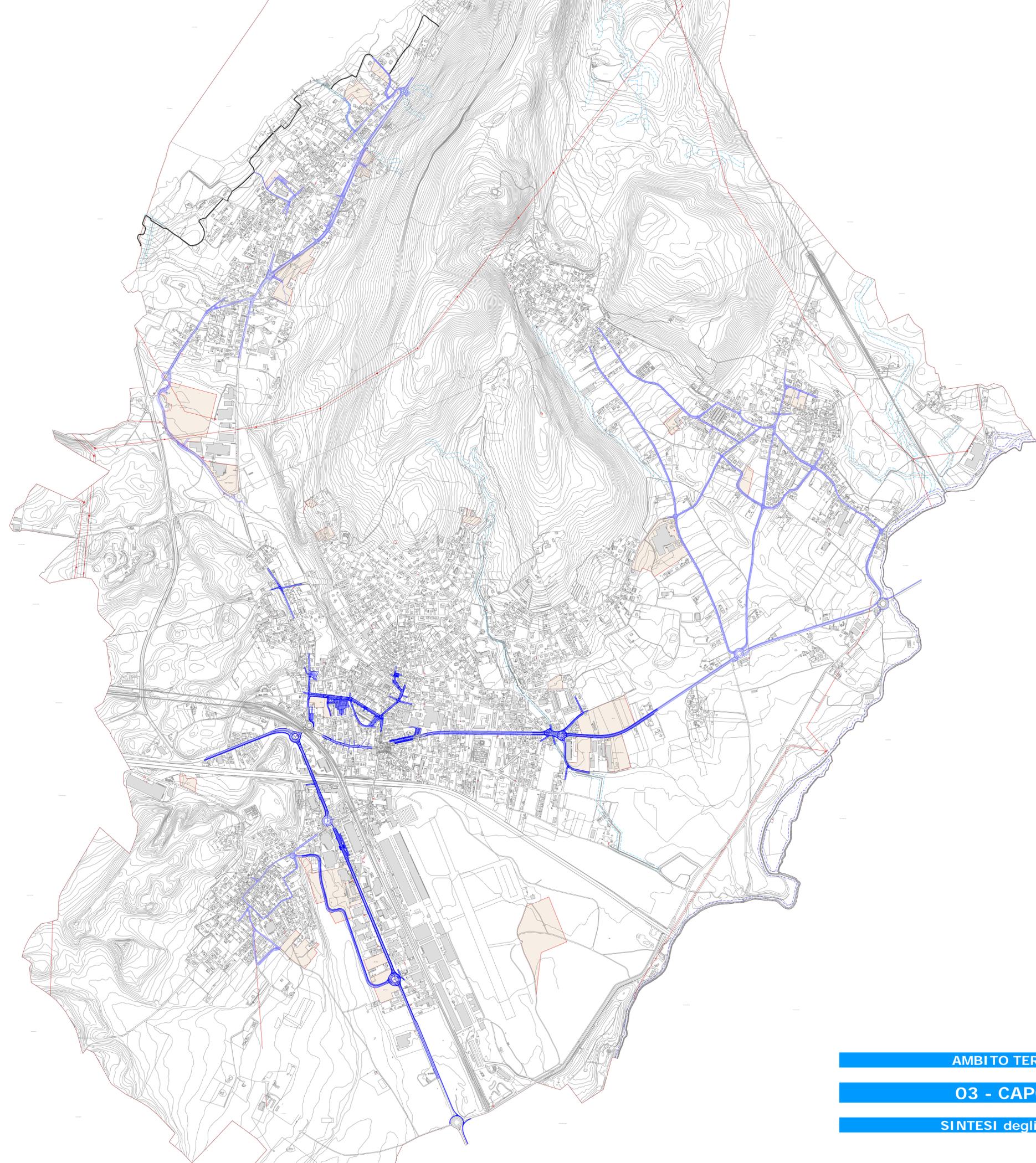
SCHEDA  
 PROGETTUALI  
 SOMMARIO

AMBITI TERRITORIALI

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

03 - CAPOLUOGO

35	Riqualificazione dell'intersezione Corgeno nord / Campirolo est / Corgeno sud / Campirolo ovest	52	Riqualificazione dell'intersezione Sempione (SS 33) ovest / Corgeno (SP 18) / Sempione (SS 33) sud-est
36	Riqualificazione dell'intersezione Corgeno nord / Cusciano / Corgeno sud / Corgeno ovest	53	Riqualificazione di via Sempione (SS 33) tra le intersezioni con via per Corgeno (SP 18) e con via Dante e via Treves
37	Riqualificazione dell'intersezione Corgeno nord / Piave / Corgeno sud / Ghez	54	Riqualificazione di via Sempione (SS 33) tra le intersezioni con via Dante e via Treves e con la nuova strada di arroccamento
38	Riqualificazione di via per Corgeno (SP 18) tra le intersezioni con via Piave e via Locatelli	55	Formazione di nuova strada di arroccamento a via Sempione (SS 33)
39-a	Riqualificazione di via Piave tra le intersezioni con via Corgeno e via Minzoni	56	Formazione dell'intersezione Sempione nord (SS 33) / accesso a ZA / Sempione sud (SS 33) / nuova strada di arroccamento
39-b	Riqualificazione dell'intersezione Minzoni nord / Piave est / Minzoni sud / Piave ovest	57	Riqualificazione di via Sempione (SS 33) tra le intersezioni con la nuova strada di arroccamento e con via Cascina Nuova (SP 47)
39-c	Riqualificazione di via Piave tra le intersezioni Minzoni e Cavallotti		
40	Riqualificazione di piazza Beia (Intersezione Garibaldi / De Daverio / Cavallotti / Beia)		
41-a	Riqualificazione di via Cavallotti tra piazza Beia e l'intersezione con via Cusciano		
41-b	Riqualificazione dell'intersezione Cavallotti nord / Manzoni / Cavallotti sud / Cusciano		
41-c	Riqualificazione di via Cavallotti tra le intersezioni con via Cusciano e via Piave		
42	Riqualificazione dell'intersezione Cavallotti nord / Cavallotti sud / Piave		
43	Riqualificazione di via Locatelli		
44-a	Riqualificazione di via Di Vittorio tra piazza Matteotti e via Vivaldi		
44-b	Riqualificazione di via Di Vittorio tra via Vivaldi e l'intersezione con via Gramsci e via Uguaglianza		
45	Riqualificazione dell'intersezione Di Vittorio ovest (SP 17) / Gramsci / Quadri / Di Vittorio est (SP 17) / Ginestre / Uguaglianza		
46	Riqualificazione di via dei Quadri per formazione accesso al nuovo Centro Sportivo		
47-a	Riqualificazione di via Di Vittorio (SP 17) tra l'intersezione con via Gramsci e via Uguaglianza e la fine dell'abitato		
47-b	Riqualificazione di via Di Vittorio (SP 17) tra la fine dell'abitato e l'intersezione con via dei Prati e via Somma Lombardo		
49-a	Formazione di nuova strada di accesso al <i>PLP Vergiate Est</i> (1° tratto - da via Di Vittorio a via delle Ginestre)		
51	Riqualificazione di via Sempione (SS 33) tra le intersezioni con via Milano (SS 629) e via per Corgeno (SP 18)		



AMBITO TERRITORIALE

03 - CAPOLUOGO

SINTESI degli INTERVENTI

03 - CAPOLUOGO

35

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	---	900	planare (mq)
-------------	-----	-----	--------------

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

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

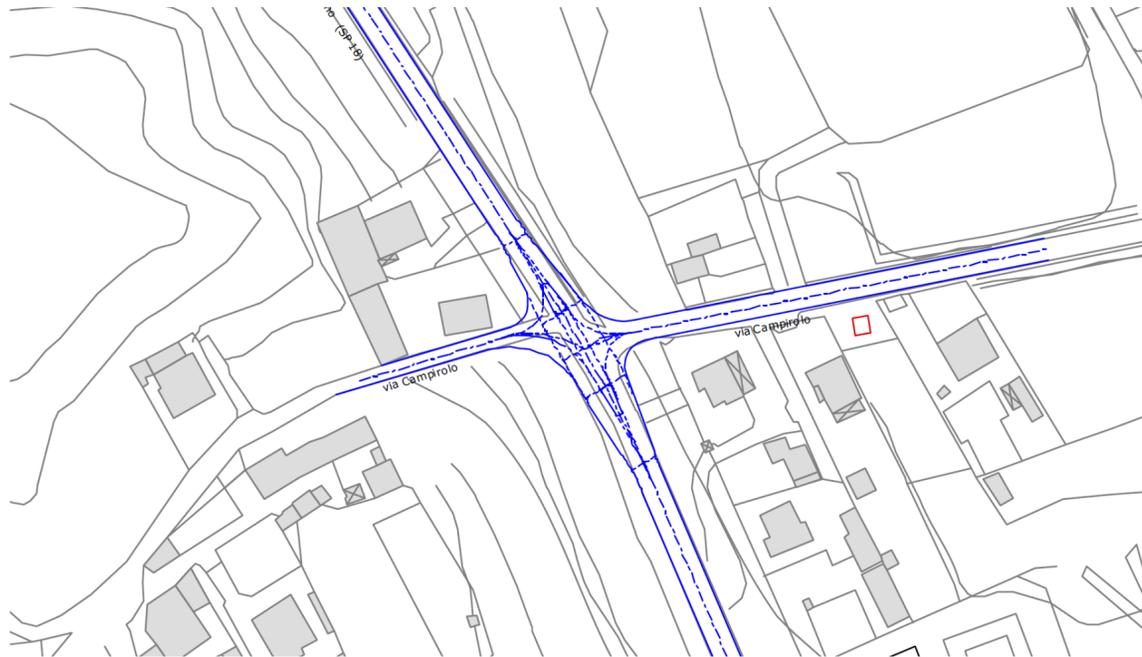
STATO di FATTO



AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	---
valori minimi	0,0
valori massimi	0,0

STATO di PROGETTO



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

36

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (m)	---	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



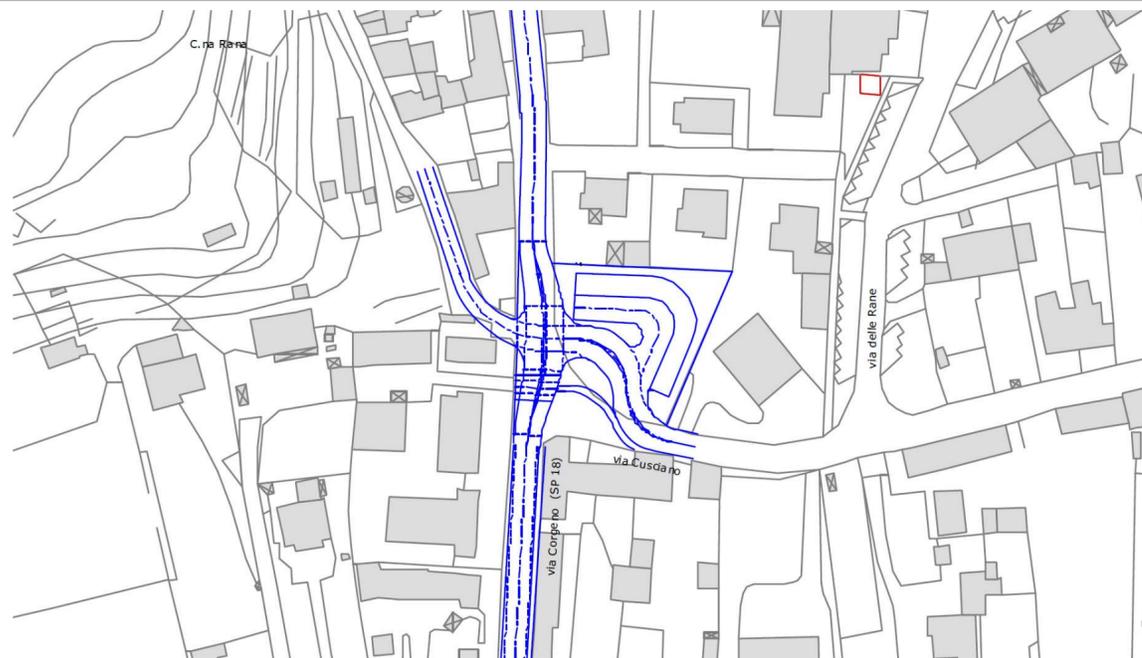
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	---
valori minimi	0,0
valori massimi	0,0

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo