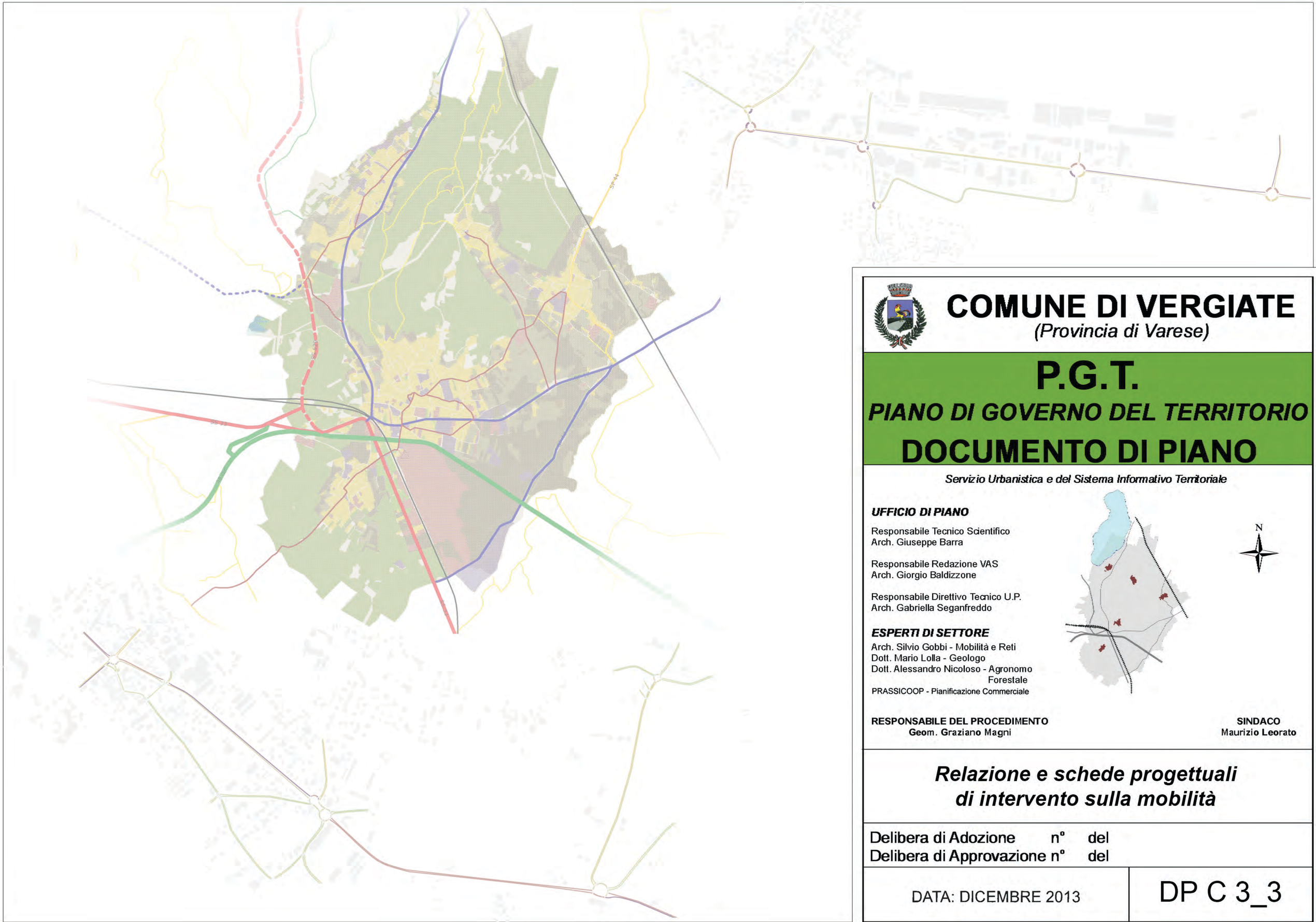


COMUNE DI VERGIATE
(Provincia di Varese)

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 Seganfreddo

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L4	L5	L4	L6	---	---

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

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

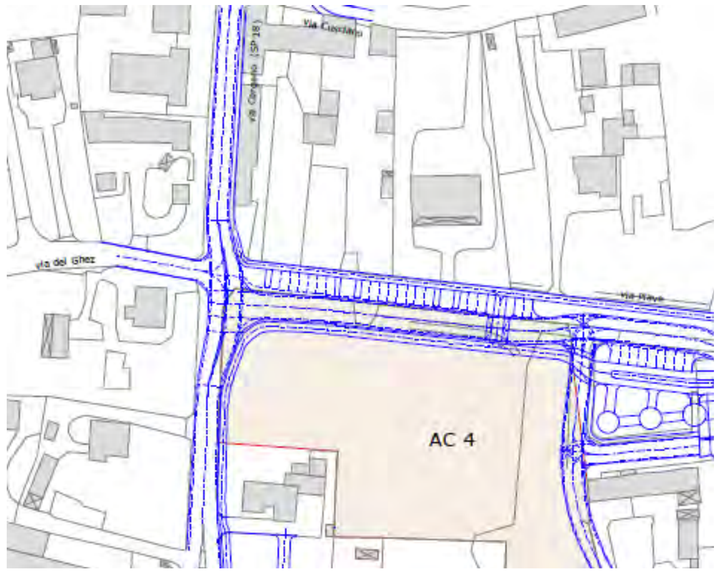
---

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

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

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

linee-guida di intervento

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

- carenza di spazi di stazionamento veicolare

linee-guida di intervento

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

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

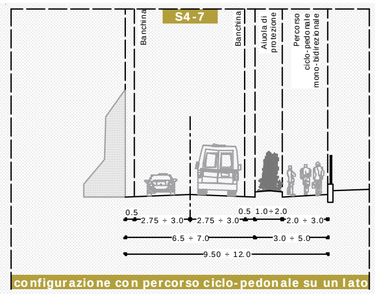
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

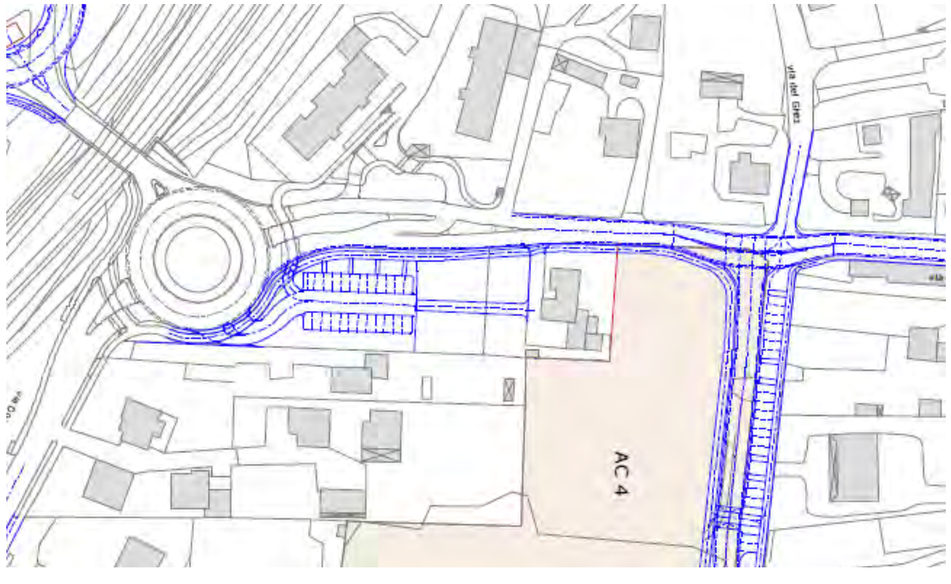
S4-7



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

39-a Riqualificazione di via Piave tra le intersezioni con via Corgeno e via Minzoni

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

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

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

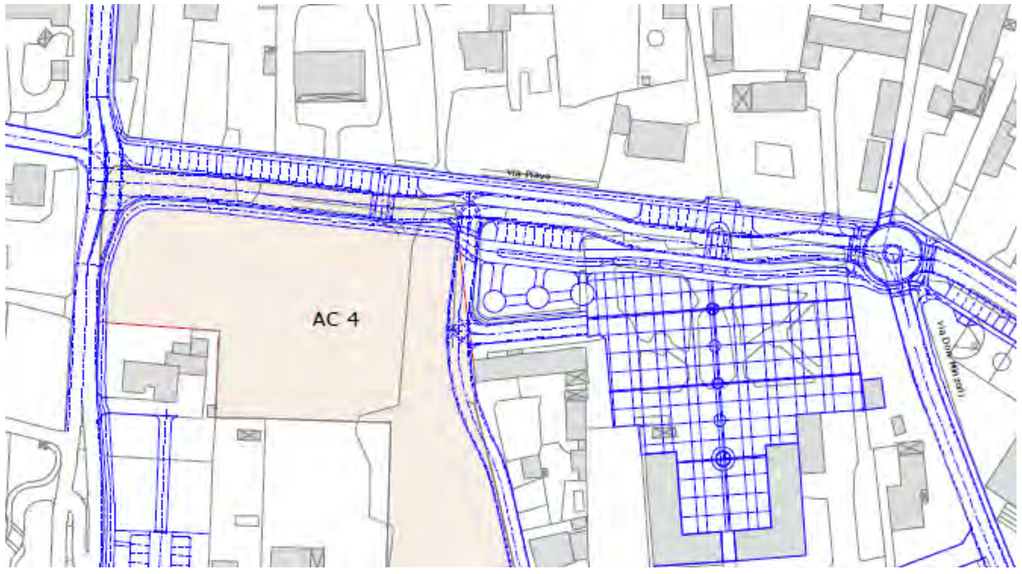
	corpo stradale complessivo
valori minimi	17,5
valori massimi	17,5

conformazione complessa

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L6	L5	L5	L5	---	---

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

STATO di FATTO

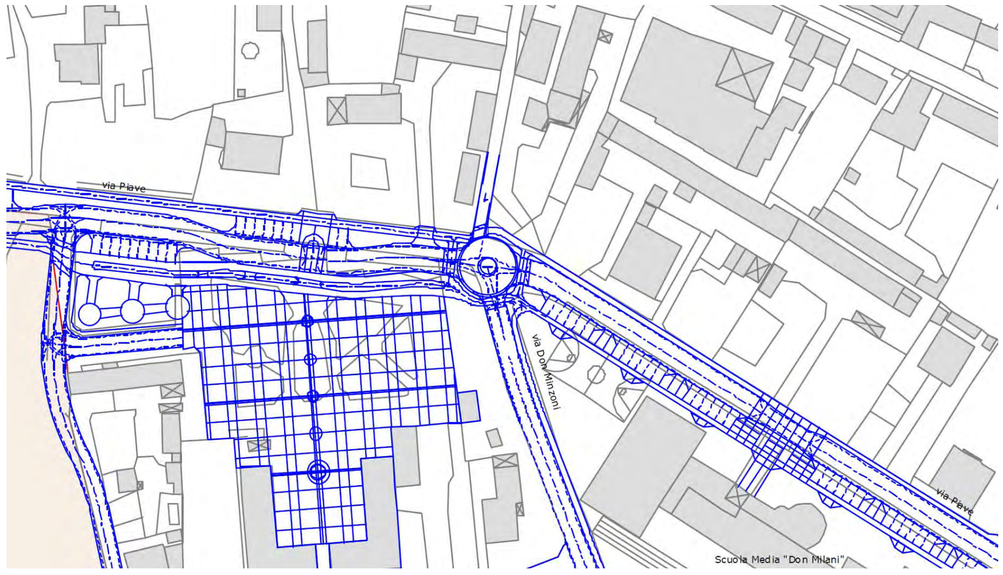
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

---

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

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

linee-guida di intervento

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

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

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

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

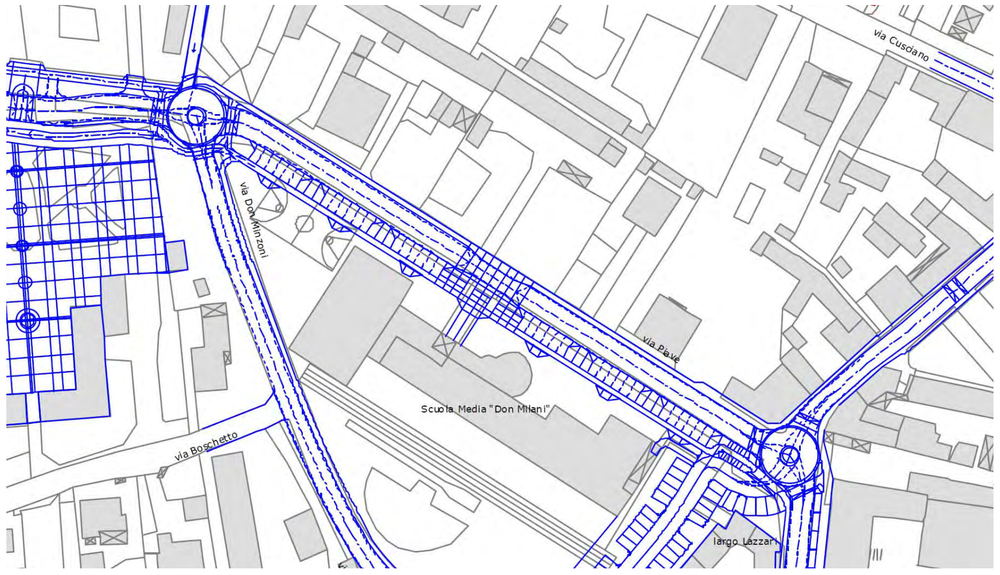
	corpo stradale complessivo
valori minimi	14,5
valori massimi	14,5

conformazione complessa

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

---

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

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

linee-guida di intervento

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

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L6	L5	L5	L6	---	---

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

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO

configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

---

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

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

linee-guida di intervento

riqualificazione del sito
preservazione e valorizzazione del contesto e delle presenze

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

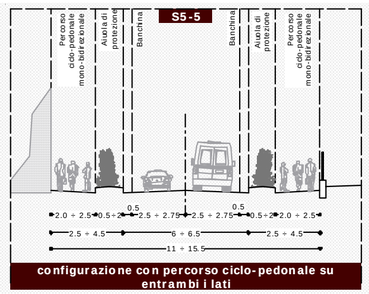
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

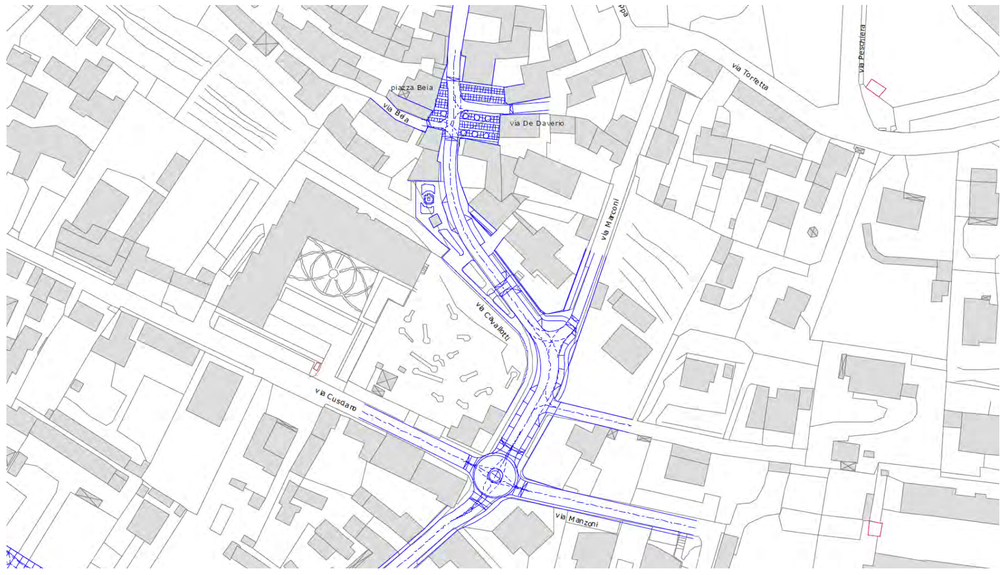
S5-5



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità	carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
linee-guida di intervento	incremento di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti incremento di spazi di stazionamento veicolare

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	L6	L5	L6	---	---

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

STATO di FATTO

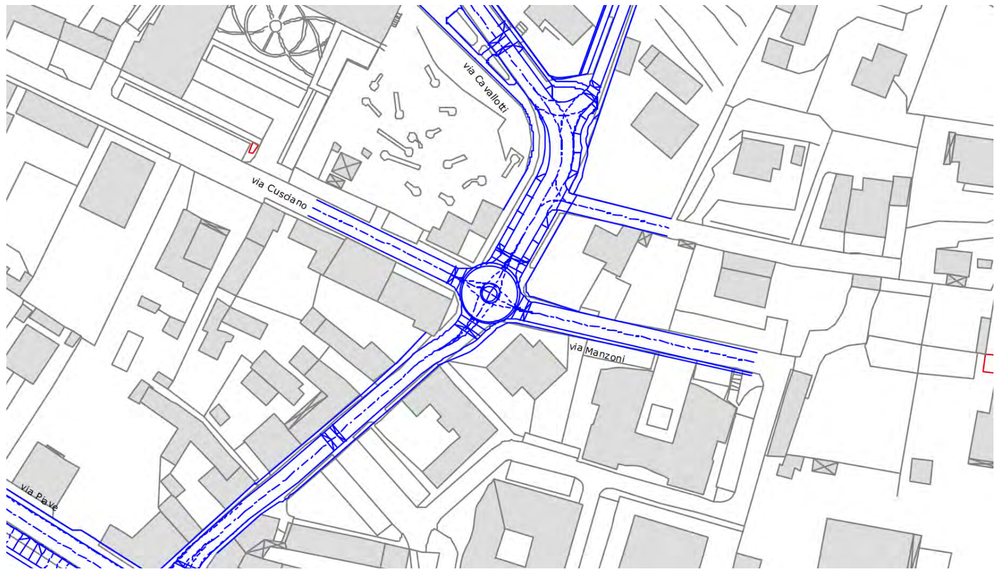
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

---

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

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

linee-guida di intervento

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

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

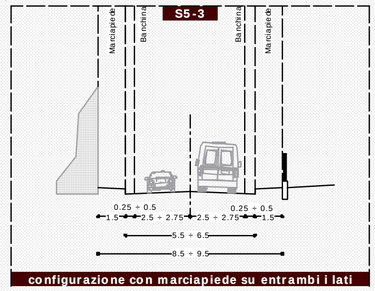
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

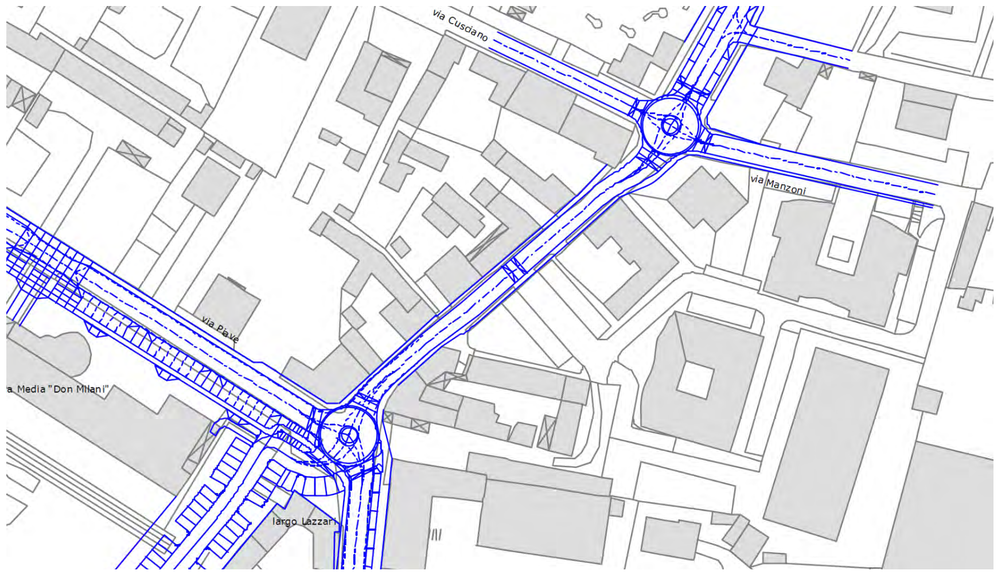
S5-3



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	L5	L5	L5	---	---

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

STATO di FATTO

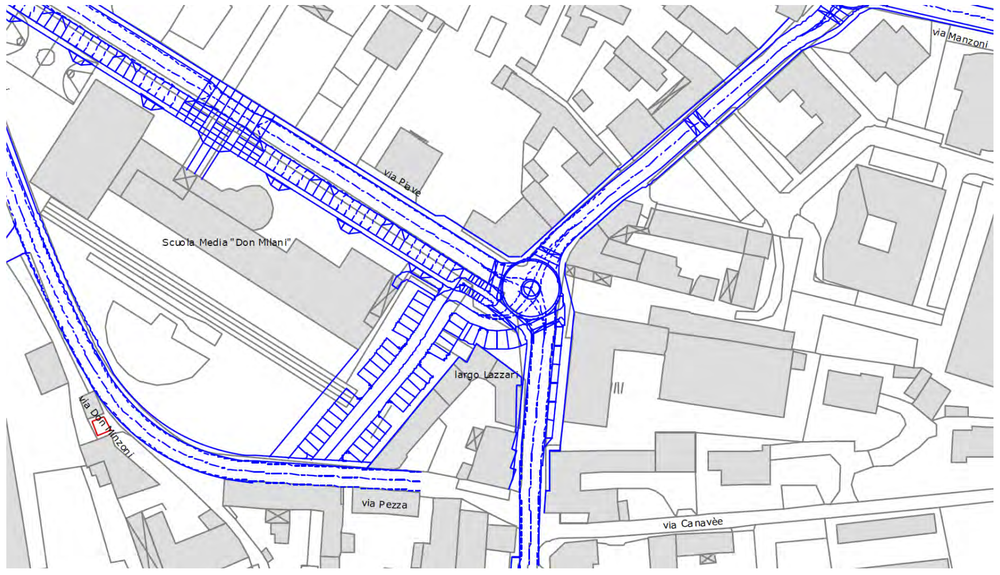
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

---

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

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

linee-guida di intervento

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

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

43 Riqualificazione di via Locatelli

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

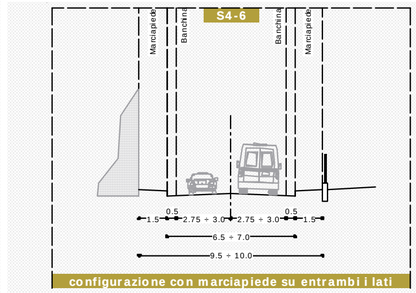
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

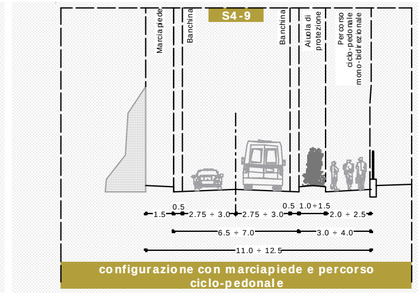
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

S4-6 - S4-9



configurazione con marciapiede su entrambi i lati

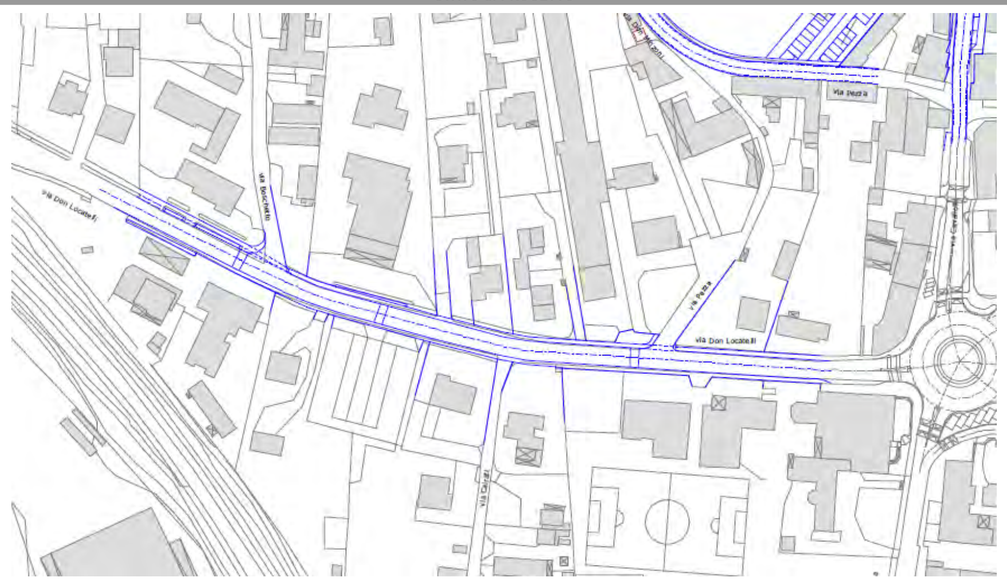


configurazione con marciapiede e percorso ciclo-pedonale

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

- svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 18 ed insediamenti dell'area ovest-varesina in ambito urbano
- accoglimento di quote di traffico interferente
- assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale
- carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
- assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare

linee-guida di intervento

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

---

linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

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

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

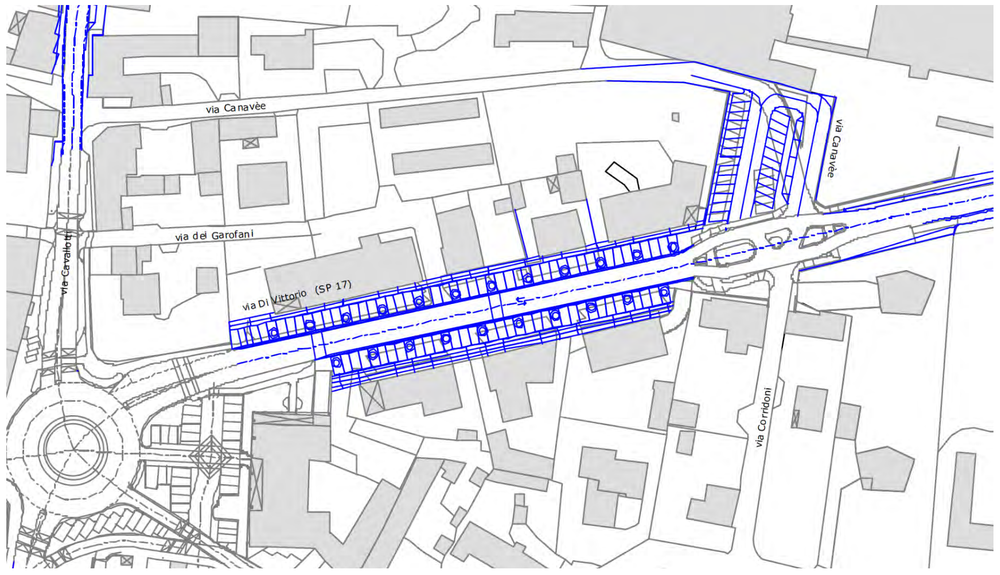
	corpo stradale complessivo
valori minimi	17,5
valori massimi	17,5

conformazione complessa

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

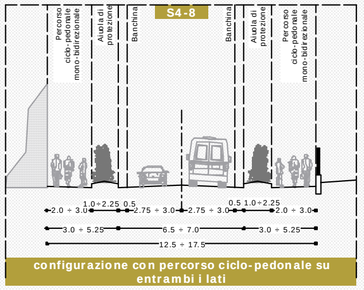
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

S4-8



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

- svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 18 ed insediamenti dell'area ovest-varesina in ambito urbano
- accoglimento di quote di traffico interferente
- assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale
- carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
- assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare

linee-guida di intervento

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

- presenza di edificio religioso (cimitero)

linee-guida di intervento

- preservazione e valorizzazione del contesto e delle presenze

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L4	L5	L5	L4	L5	L5

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

STATO di FATTO

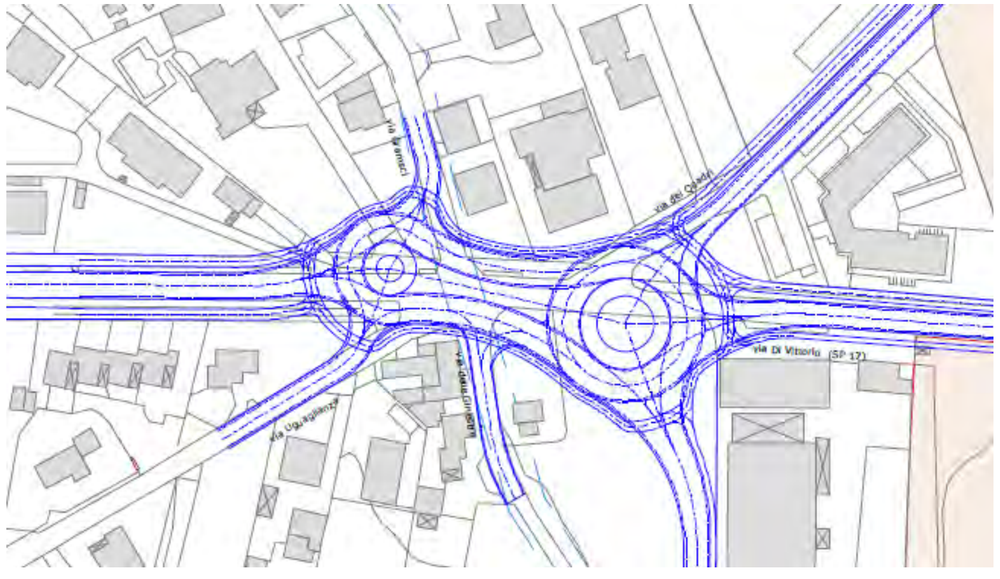
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

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

linee-guida di intervento

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

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

linee-guida di intervento

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

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

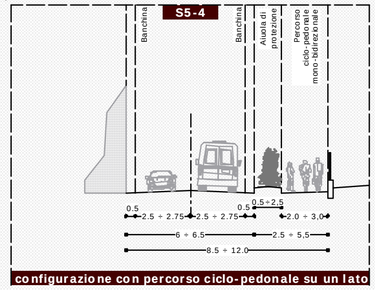
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

S5-4



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	500		---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

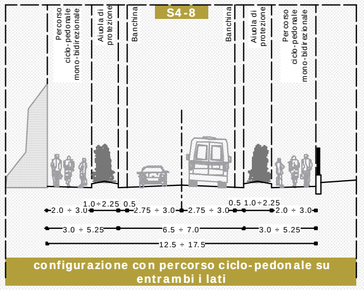
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

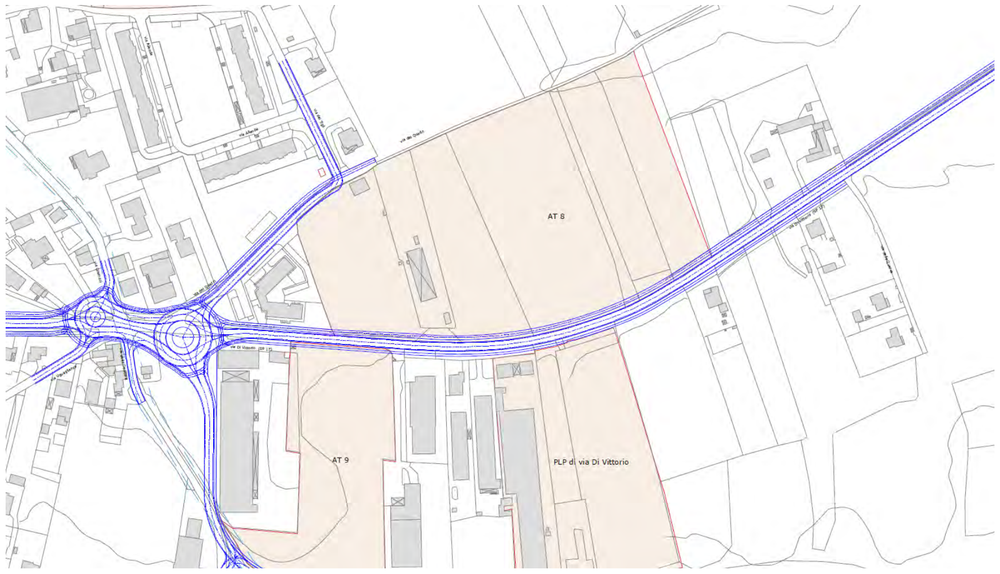
S4-8



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

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

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

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

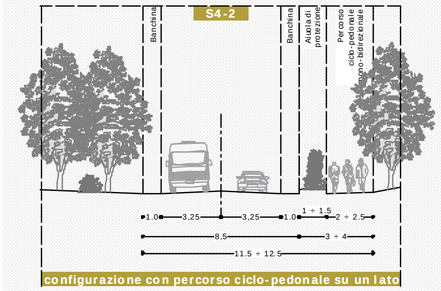
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

S4-2



configurazione con percorso ciclo-pedonale su un lato

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

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

linee-guida di intervento

introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare
presenze boschive lungo i margini

linee-guida di intervento

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

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

49-a — Formazione di nuova strada di accesso al *PLP Vergiate Est* (1° tratto - da via Di Vittorio a via delle Ginestre)

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

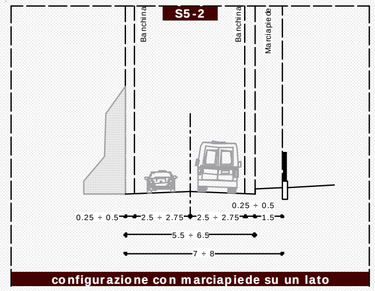
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

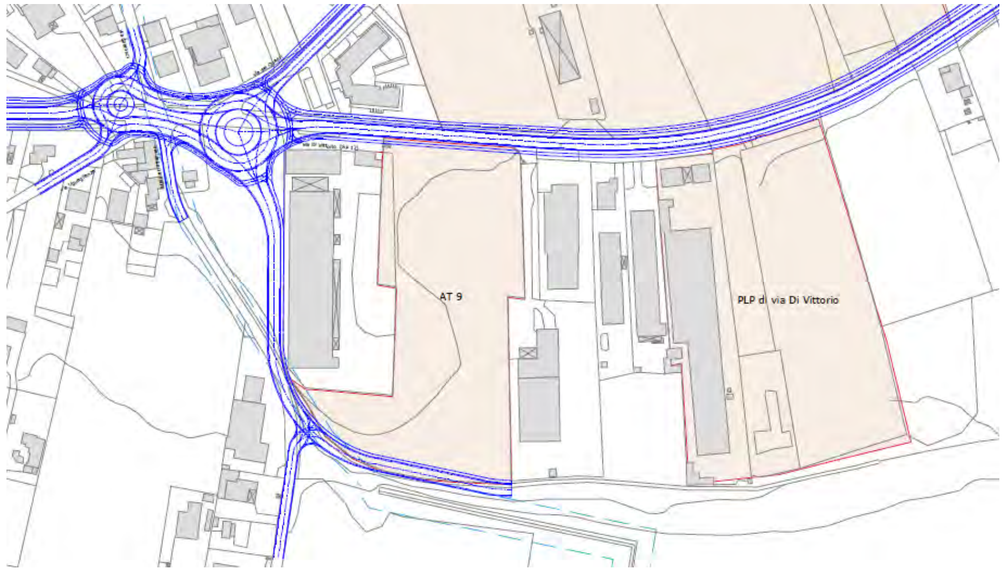
S5-2



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

---

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

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

linee-guida di intervento

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

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

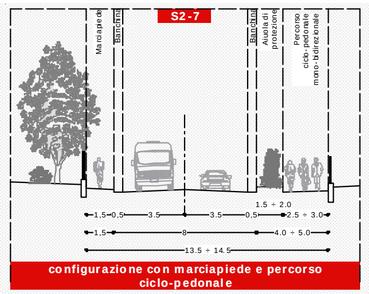
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

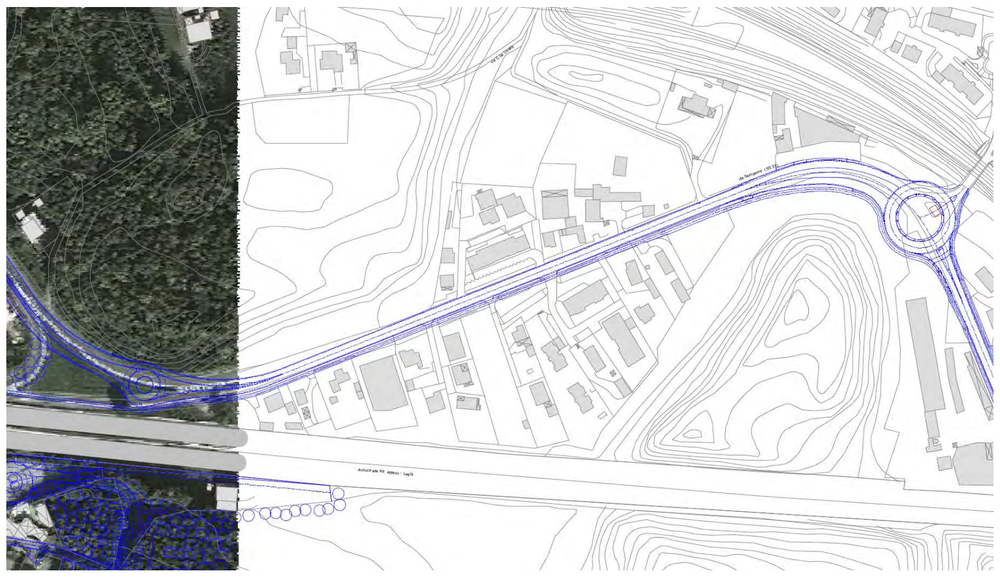
S2-7



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

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

linee-guida di intervento

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

---

linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

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

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO

in corso di realizzazione

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

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

linee-guida di intervento

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

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

linee-guida di intervento

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

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

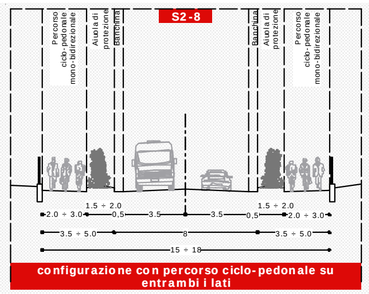
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

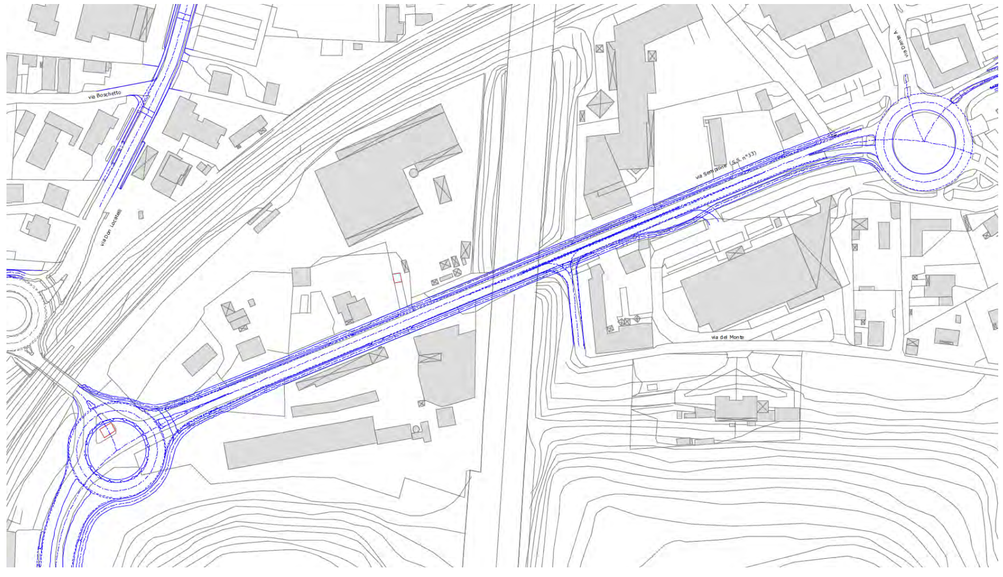
S2-8



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

---

linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

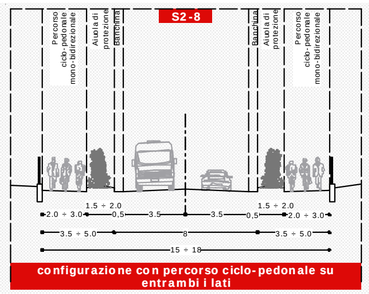
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

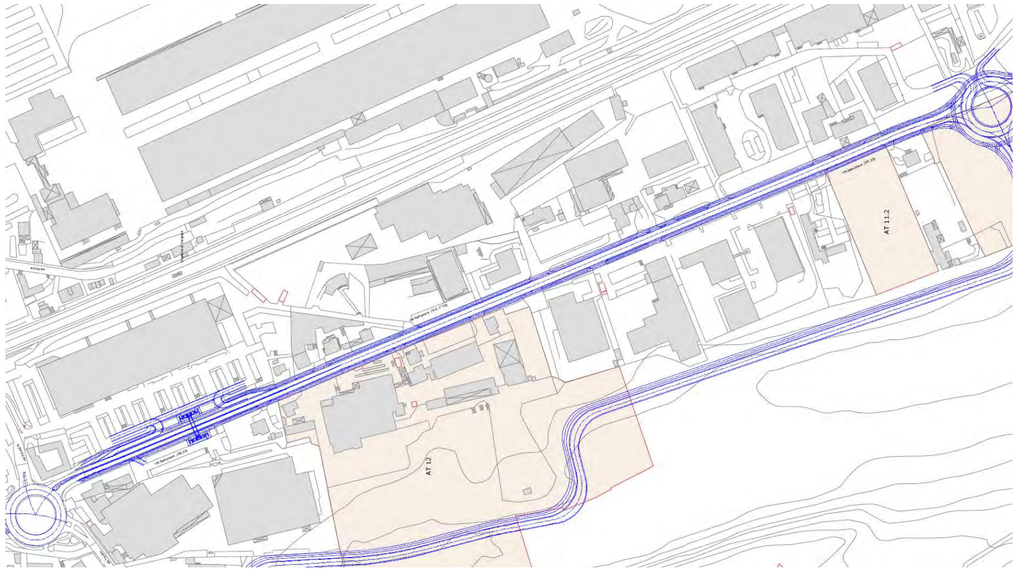
S2-8



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



configurazione degli spazi di stazionamento e manovra riportata a titolo indicativo

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

---

linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

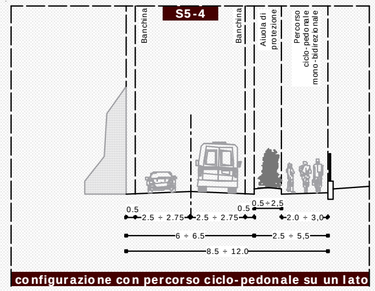
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

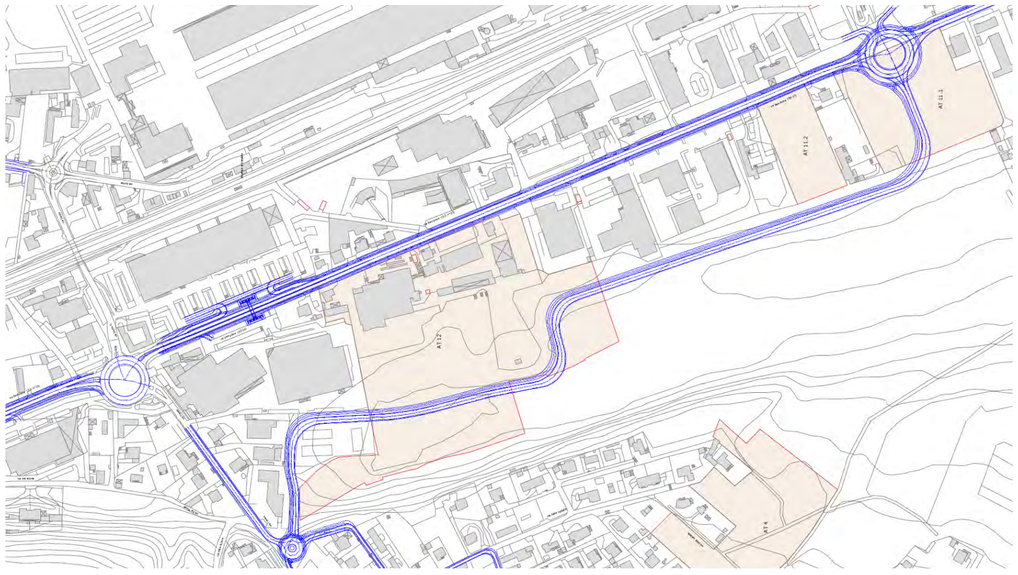
S5-4



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

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

linee-guida di intervento

introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
introduzione di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale
formazione di asse di arroccamento ai fini dell'allontanamento di quote di traffico dall'asse principale

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

presenze boschive lungo i margini

linee-guida di intervento

compensazione dell'erosione delle presenze boschive

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L2	L6	L2	L5	---	---

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

STATO di FATTO

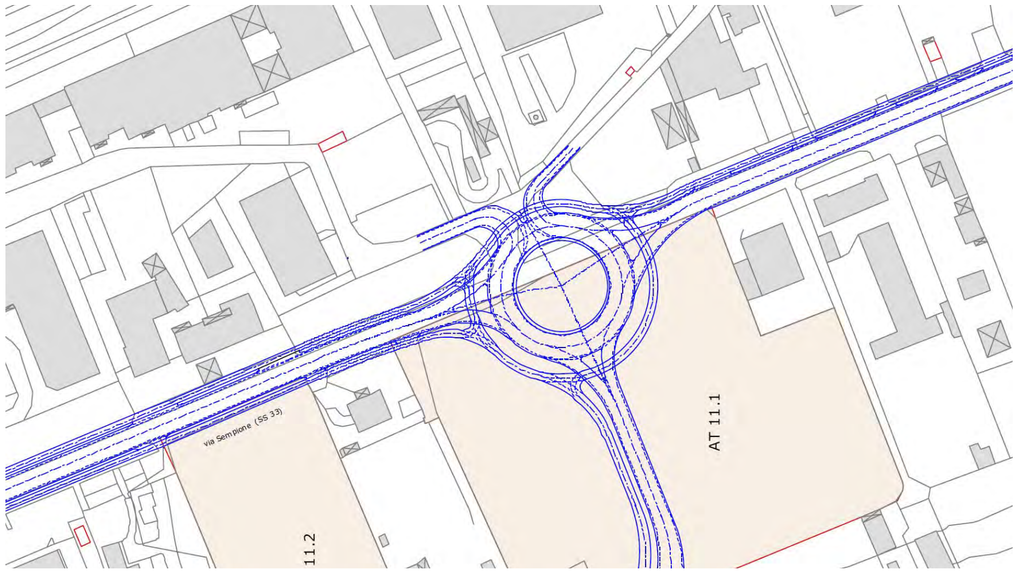
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

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

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità
- presenze boschive lungo i margini

linee-guida di intervento
- compensazione dell'erosione delle presenze boschive

STIME ECONOMICHE

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

03 - CAPOLUOGO

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

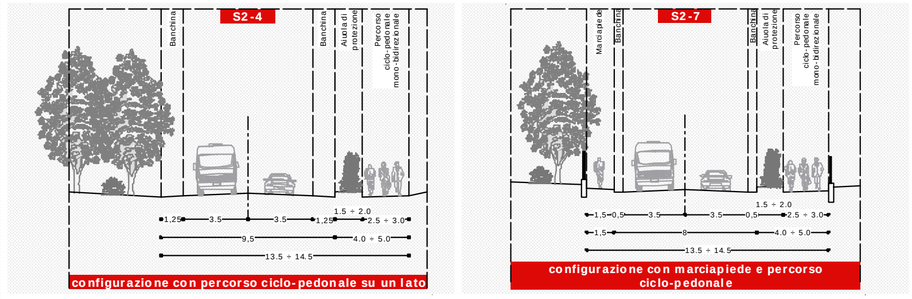
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

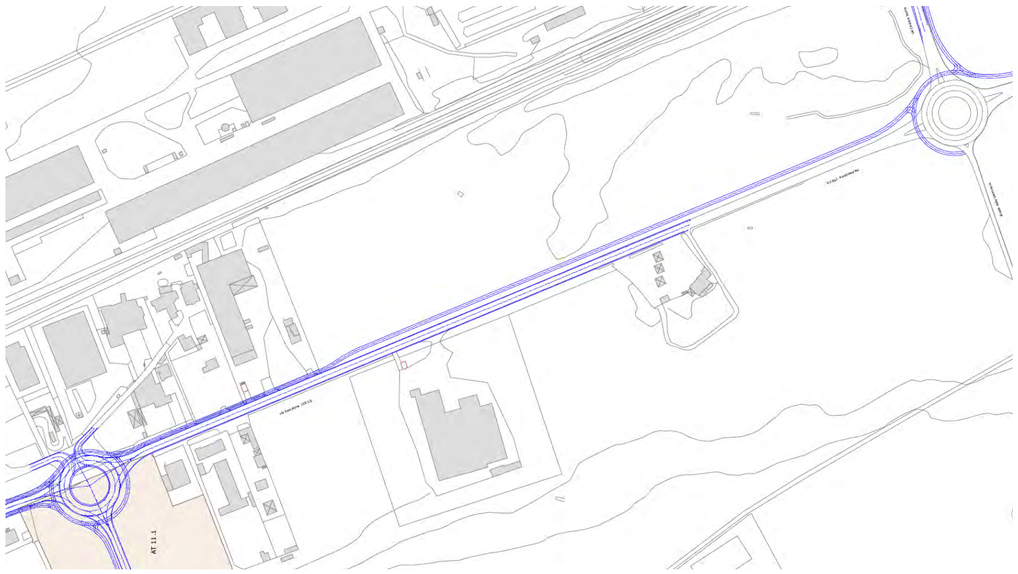
S2-4 - S2-7



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità: assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

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

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità: presenze boschive lungo i margini

linee-guida di intervento: compensazione dell'erosione delle presenze boschive

STIME ECONOMICHE

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

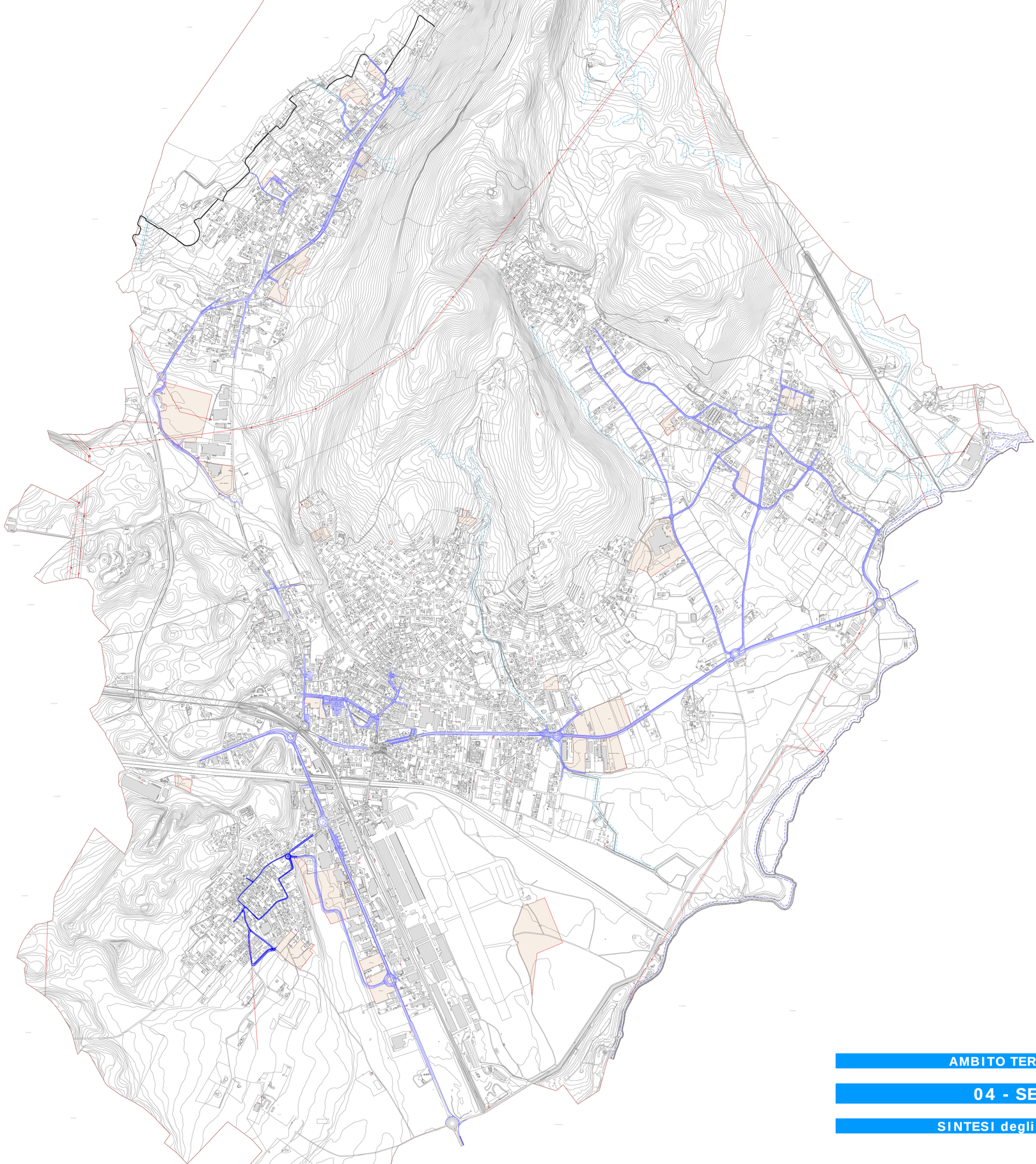
SCHEDE PROGETTUALI

SOMMARIO

AMBITI TERRITORIALI	
nr	interventi

04 - SESONA

63	Riqualificazione dell'intersezione Treves nord-est / Sassoni / nuova strada / Treves sud-ovest
64	Riqualificazione di via Treves tra le intersezioni con via Sassoni e via Golasecca
65	Riqualificazione di via Posorti
66	Riqualificazione di via della Valletta
67	Formazione di nuova strada di collegamento tra via Valletta e via Treves
68	Riqualificazione di via Mairate tra le intersezioni con via Golasecca e con la nuova circonvallazione frazionale
69	Riqualificazione di via Garzonera tra le intersezioni con via Mairate e con la nuova circonvallazione frazionale
70-b	Formazione di nuova circonvallazione frazionale (1 ° tratto parziale - da via Garzonera a via Mairate)



AMBITO TERRITORIALE

04 - SESONA

SINTESI degli INTERVENTI

04 - SESONA

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	---		1.200	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

L5	L5	L5	L5	---	---

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

STATO di FATTO

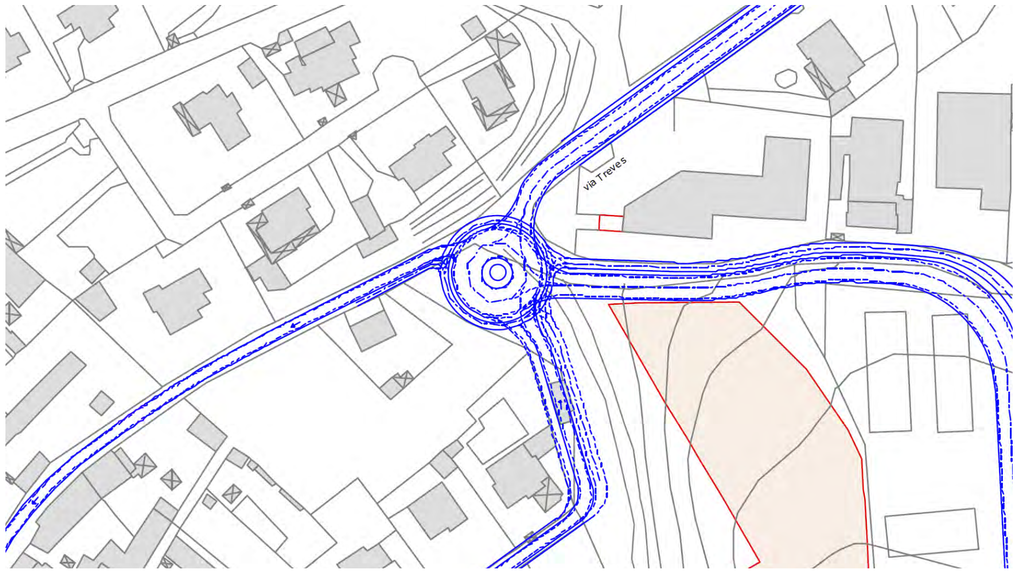
AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

	corpo stradale complessivo
valori minimi	
valori massimi	

COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

	pista ciclo-pedonale	marciapiedi	banchina	strada	corona di rotazione		isola centrale		corona di rotazione	strada	banchina	marciapiedi	pista ciclo-pedonale	totali
elementi	x	-	x	-	x		x		x	-	x	-	x	
valori minimi	2	-	1	-	8		8		8	-	1	-	2	30,0
valori massimi	2	-	1		8		8		8	-	1	-	2	30,0

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 18 - SP 17 ed insediamenti della sponda ovest-ticinese in ambito urbano,
caratterizzato da condizioni di particolare inadeguatezza spaziale e sezionale
accoglimento di quote di traffico interferente
assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

disincentivazione delle funzioni di collegamento
allontanamento del traffico interferente
incentivazione delle relazioni tra via Golasecca e SS 33 in parziale evitamento dell'abitato
introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
introduzione di ZTL (eventuale)

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

---

linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

importo dei lavori	€	276.500,00
importo dei fondi a disposizione	€	165.900,00
importo a finanziamento	€	442.400,00

04 - SESONA

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

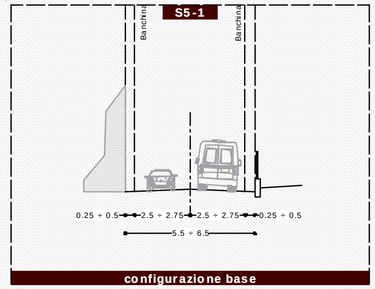
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

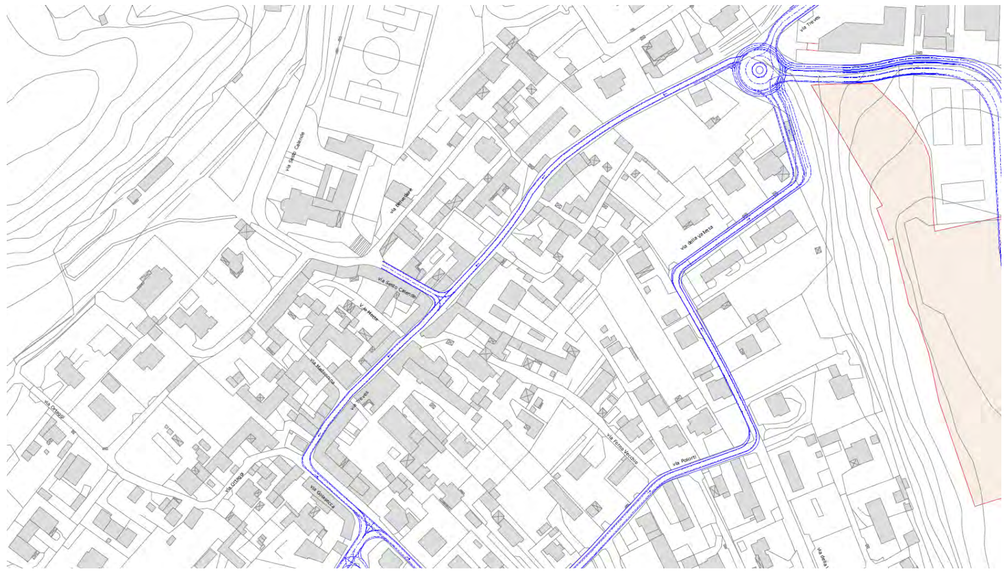
S5-1



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

- svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 18 - SP 17 ed insediamenti della sponda ovest-ticinese in ambito urbano,
- caratterizzato da condizioni di particolare inadeguatezza spaziale e sezionale
- accoglimento di quote di traffico interferente
- assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

- disincentivazione delle funzioni di collegamento
- allontanamento del traffico interferente
- incentivazione delle relazioni tra via Golasecca e SS 33 in parziale evitamento dell'abitato
- introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
- introduzione di ZTL (eventuale)

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

- presenza di nucleo di antica formazione con edifici religiosi e storici

linee-guida di intervento

- preservazione e valorizzazione del contesto e delle presenze

STIME ECONOMICHE

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

04 - SESONA

65 Riqualificazione di via Posorti

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

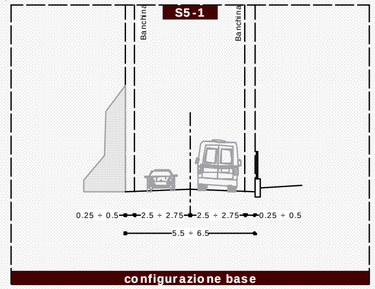
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

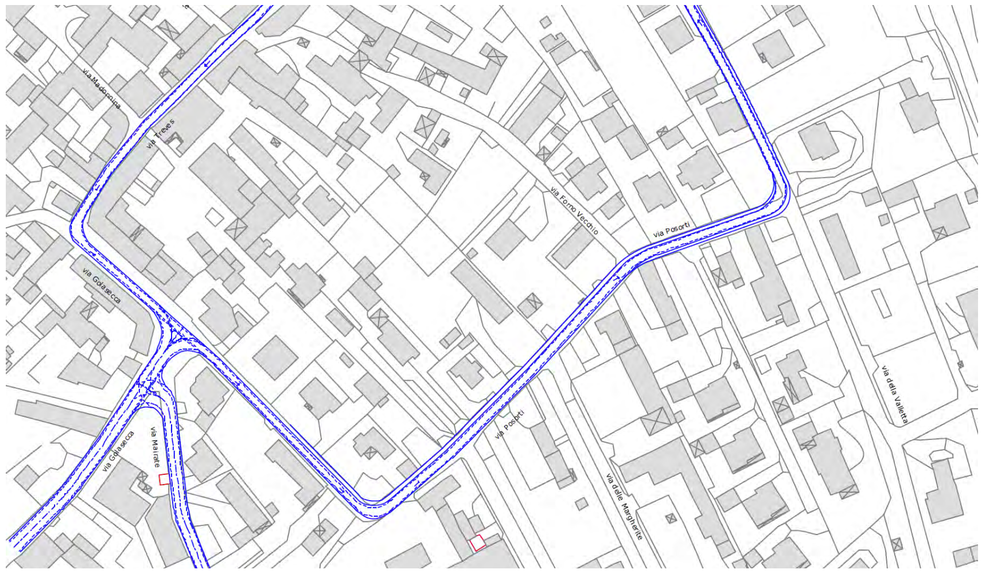
S5-1



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 18 - SP 17 ed insediamenti della sponda ovest-ticinese in ambito urbano,
caratterizzato da condizioni di particolare inadeguatezza spaziale e sezionale
accoglimento di quote di traffico interferente
assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

disincentivazione delle funzioni di collegamento
allontanamento del traffico interferente
incentivazione delle relazioni tra via Golasecca e SS 33 in parziale evitamento dell'abitato
introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
introduzione di ZTL (eventuale)

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

---

linee-guida di intervento

STIME ECONOMICHE

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

04 - SESONA

66 Riqualificazione di via della Valletta

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

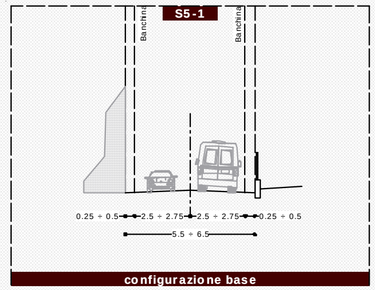
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

S5-1



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 18 - SP 17 ed insediamenti della sponda ovest-ticinese in ambito urbano,
caratterizzato da condizioni di particolare inadeguatezza spaziale e sezionale
accoglimento di quote di traffico interferente
assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

disincentivazione delle funzioni di collegamento
allontanamento del traffico interferente
incentivazione delle relazioni tra via Golasecca e SS 33 in parziale evitamento dell'abitato
introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
introduzione di ZTL (eventuale)

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

presenze boschive lungo i margini

linee-guida di intervento

compensazione dell'erosione delle presenze boschive

STIME ECONOMICHE

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

04 - SESONA

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	60		---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

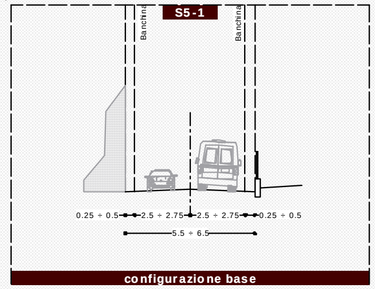
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

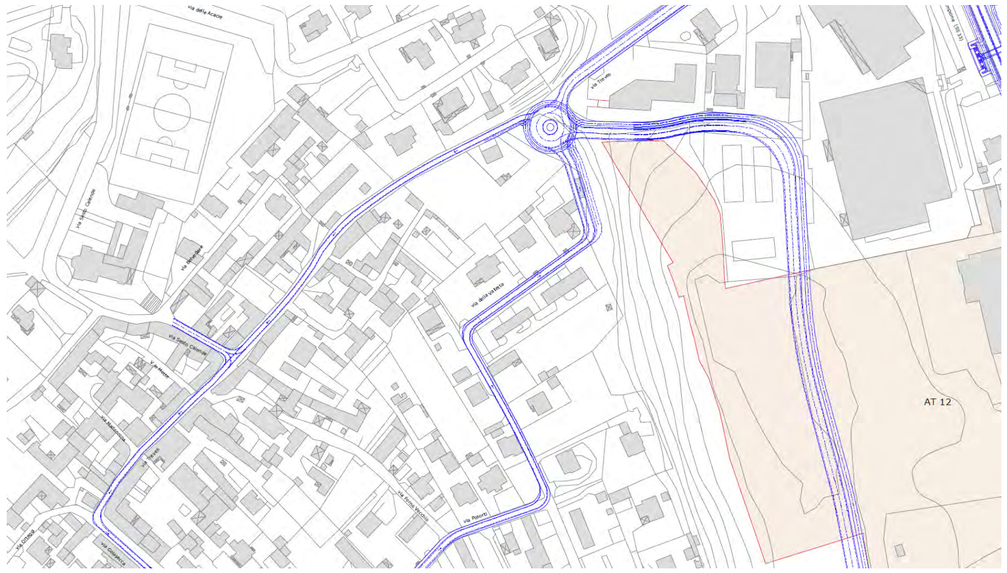
S5-1



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

- svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 18 - SP 17 ed insediamenti della sponda ovest-ticinese in ambito urbano,
- caratterizzato da condizioni di particolare inadeguatezza spaziale e sezionale
- accoglimento di quote di traffico interferente
- assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

- disincentivazione delle funzioni di collegamento
- allontanamento del traffico interferente
- incentivazione delle relazioni tra via Golasecca e SS 33 in parziale evitamento dell'abitato
- introduzione di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti
- introduzione di ZTL (eventuale)

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

- presenze boschive lungo i margini

linee-guida di intervento

- compensazione dell'erosione delle presenze boschive

STIME ECONOMICHE

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

04 - SESONA

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

lineare (ml)	280		---	planare (mq)

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

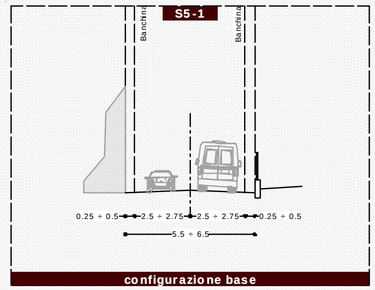
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

S5-1



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità: ---

linee-guida di intervento: ---

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità: assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

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

STIME ECONOMICHE

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

04 - SESONA

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

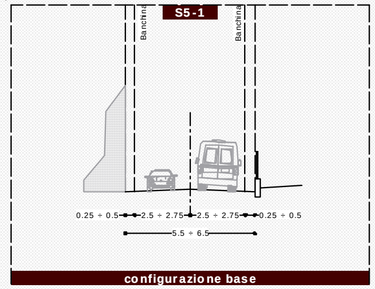
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

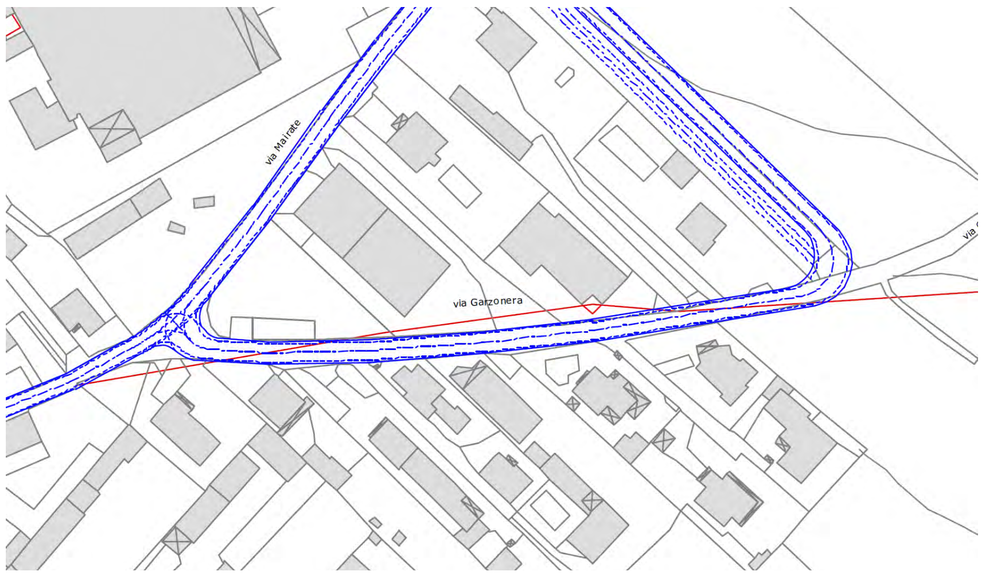
S5-1



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO



VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità: ---

linee-guida di intervento: ---

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità: assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

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

STIME ECONOMICHE

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

04 - SESONA

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

ESTENSIONE dell'INTERVENTO

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

LIVELLI FUNZIONALI del RAMO o del NODO di RETE

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

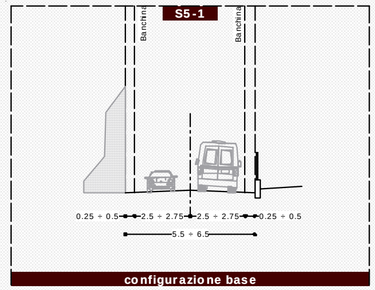
LEGENDA
L1 = 1° livello
L2 = 2° livello
L3 = 3° livello
L4 = 4° livello
L5 = 5° livello
L6 = 6° livello

STATO di FATTO

AMPIEZZA e SCHEMI SEZIONALI del RAMO di RETE

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

S5-1



COMPOSIZIONE SEZIONALE ed AMPIEZZA del NODO di RETE CONFIGURATO a ROTATORIA

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

STATO di PROGETTO

VALUTAZIONI EFFETTUATE in sede di DOCUMENTO STRATEGICO PRELIMINARE

criticità

---

linee-guida di intervento

ULTERIORI VALUTAZIONI

criticità

svolgimento di funzioni di collegamento tra via Golasecca ed SS 33 in ambito urbano
trasferimento di quote di traffico interferente
assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare
assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti

linee-guida di intervento

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

STIME ECONOMICHE

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

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

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

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

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

07-a - Valutazioni generali,

07-b - Il sistema viario SS 33,

07-c - Il sistema viario SP 17,

07-d - Il sistema viario SP 18.

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

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

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

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

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

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

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

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

Ne deriva il quadro di seguito sinteticamente riportato:

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

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

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

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

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

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

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

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

nr	tema
07-b1	Il sistema viario SS 33

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

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

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

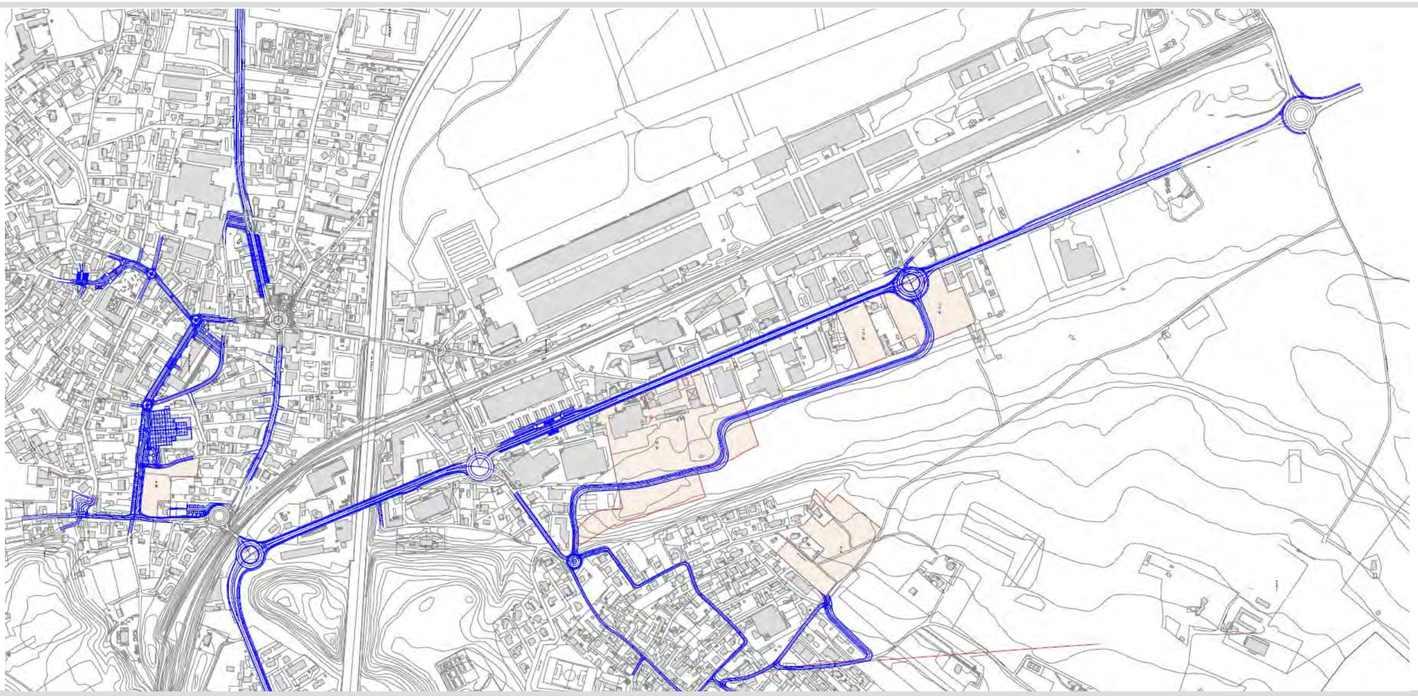
Sempre nello stato di fatto, inoltre, il sistema insediativo circostante risulta ampiamente interessato da insediamenti produttivi e commerciali.

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

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

1

2



nr	tema	
07-b2	Il sistema viario SS 33	(seguito)

Gli effetti indotti sul sistema viario considerato dall'attuazione delle previsioni di piano appaiono principalmente riconducibili alle previsioni di insediamenti commerciali.

Per la valutazione di tali effetti, è stato adottato il percorso metodologico di seguito delineato:

1 - sono stati assunti ed elaborati i dati relativi ai flussi di traffico rilevati nell'anno 2000 da Errevia per conto della Provincia di Varese;

2 - è stata effettuata negli anni 2011 - 2012 da parte della Polizia Locale un'ulteriore campagna di rilevazione dei flussi di traffico estesa al territorio comunale in generale ed all'intorno del sistema viario considerato in particolare;

3 - sono stati assunti ed elaborati i dati relativi ai flussi di traffico rilevati nel corso della campagna suddetta;

4 - sono stati integrati e coordinati i dati relativi ai flussi di traffico ricavati dalle due fonti suddette;

5-6-7-8 - sono stati conseguentemente delineati gli schemi interettivi ed assegnati i corrispondenti carichi veicolari in relazione alle intersezioni:

- SS 33 / SP 18 e SP 17 / SP 18,
- SS 33 / Dante / Treves,
- SS 33 / accesso a ZA / nuovo asse,
- SS 33 / SP 47;

9-10-11 - soono state assunte le risultanze dell'*Indagine Origine / Destinazione 2002* effettuata dal Servizio Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia per quanto attiene la distribuzione degli spostamenti per motivazione;

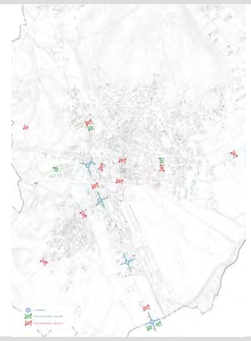
12 - sono stati infine ricavati i flussi di traffico rilevati allo stato di fatto nell'ora di punta feriale e nell'ora di punta pre-festiva e festiva riconducibili a motivazioni commerciali ed assimilabili, vale a dire:

- visitare clienti,
- effettuare commissioni personali,
- fare acquisti,
- svago-turismo, etc,

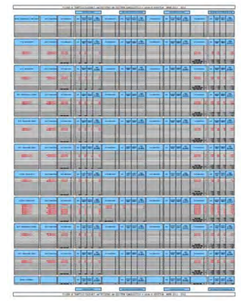
estrapolandone i corrispondenti flussi di traffico attesi allo stato di progetto nelle ore di punta suddette.

1

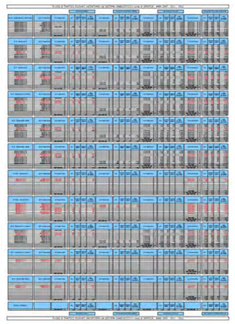
2



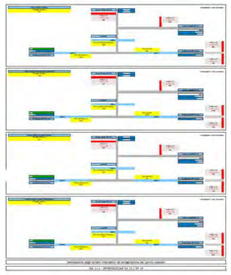
3



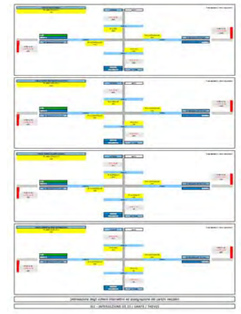
4



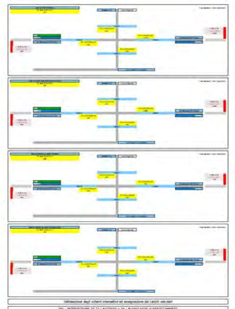
5



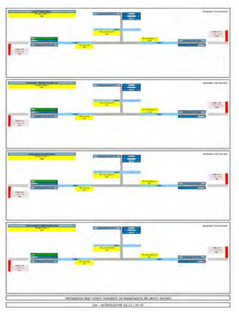
6



7

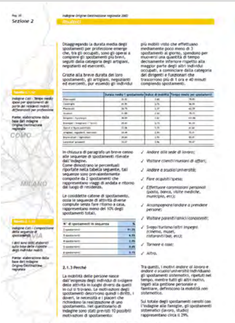


8

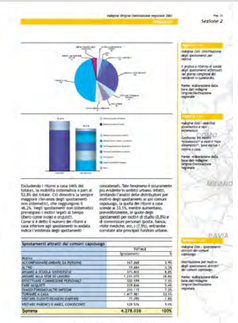


9

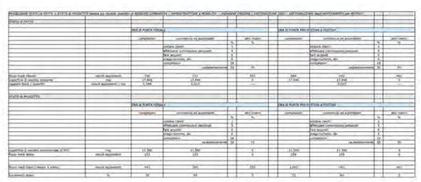
10



11



12



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

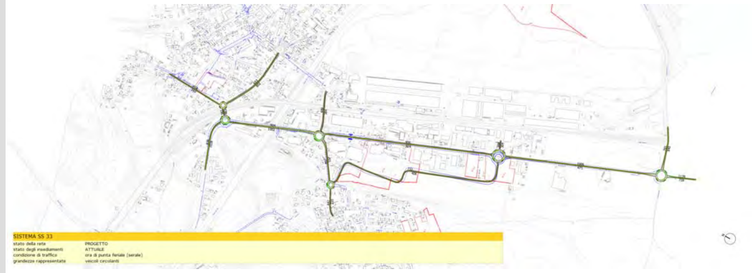
1-2 - sono stati quindi elaborati i diagrammi di confronto capacità / flusso relativi al sistema viario nella configurazione di progetto in assenza dei nuovi insediamenti programmati;

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

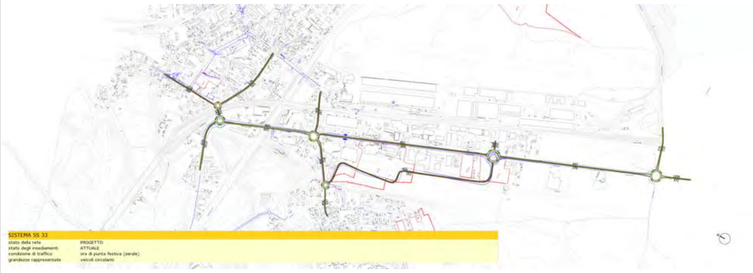
Le simulazioni modellistiche hanno delineato uno scenario di sostanziale compatibilità tra le previsioni di insediamenti commerciali e le corrispondenti indicazioni di miglioramento della rete viaria.

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

1

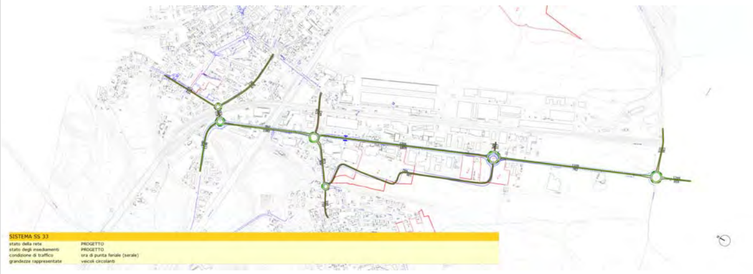


2



3

4



nr	tema
07-c1	Il sistema viario SP 17

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

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

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

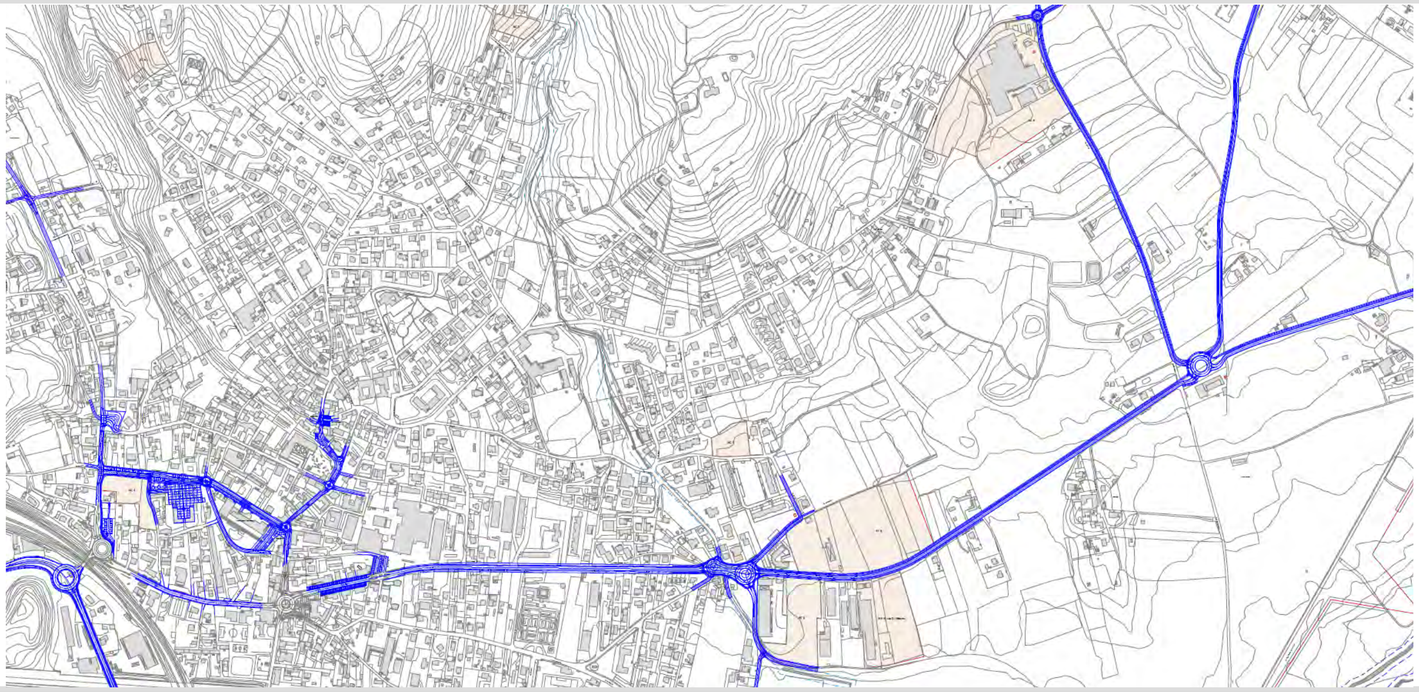
Sempre nello stato di fatto, inoltre, il sistema insediativo circostante risulta interessato da destinazioni sia residenziali che produttivie

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

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

1

2



nr	tema	
07-c2	Il sistema viario SP 17	(seguito)

Gli effetti indotti sul sistema viario considerato dall'attuazione delle previsioni di piano appaiono principalmente riconducibili agli insediamenti produttivi e poli-funzionali.

Per la valutazione di tali effetti, è stato adottato il percorso metodologico di seguito delineato:

1 - è stata effettuata negli anni 2011 - 2012 da parte della Polizia Locale una campagna di rilevazione dei flussi di traffico estesa al territorio comunale in generale, i cui dati sono stati assunti ed opportunamente elaborati;

2 - sono stati stimati gli incrementi di flusso riconducibili alle previsioni di insediamenti produttivi e poli-funzionali, sia in termini di contributo al TGM che di contributo all'ora di punta feriale;

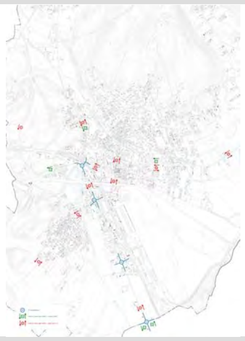
4-5 - sono stati elaborati i diagrammi di confronto capacità / flusso relativi al sistema viario nella configurazione di progetto in assenza dei nuovi insediamenti programmati;

7-8 - sono stati elaborati i diagrammi di confronto capacità / flusso relativi al sistema viario nella configurazione di progetto in presenza dei nuovi insediamenti programmati.

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

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

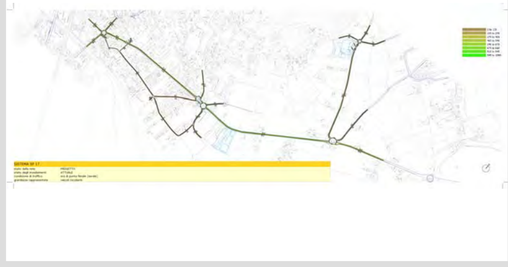
1



2

3

4

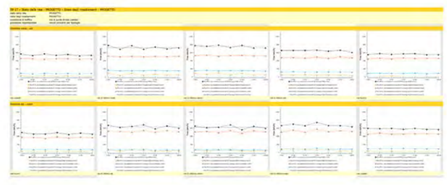


5

6

7

8



9

10

11

12

nr	tema
07-d1	Il sistema viario SP 18

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

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

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

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

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

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

1

2

nr	tema	
07-d2	Il sistema viario SP 18	(seguito)

Gli effetti indotti sul sistema viario considerato dall'attuazione delle previsioni di piano appaiono principalmente riconducibili agli insediamenti produttivi.

Per la valutazione di tali effetti, è stato adottato il percorso metodologico di seguito delineato:

1 - è stata effettuata negli anni 2011 - 2012 da parte della Polizia Locale una campagna di rilevazione dei flussi di traffico estesa al territorio comunale in generale, i cui dati sono stati assunti ed opportunamente elaborati;

2 - sono stati stimati gli incrementi di flusso riconducibili alle previsioni di insediamenti produttivi, sia in termini di contributo al TGM che di contributo all'ora di punta feriale;

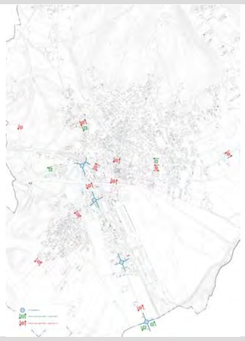
4-5 - sono stati elaborati i diagrammi di confronto capacità / flusso relativi al sistema viario nella configurazione di progetto in assenza dei nuovi insediamenti programmati;

7-8 - sono stati elaborati i diagrammi di confronto capacità / flusso relativi al sistema viario nella configurazione di progetto in presenza dei nuovi insediamenti programmati.

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

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

1



2

3

4

5

6

7

8

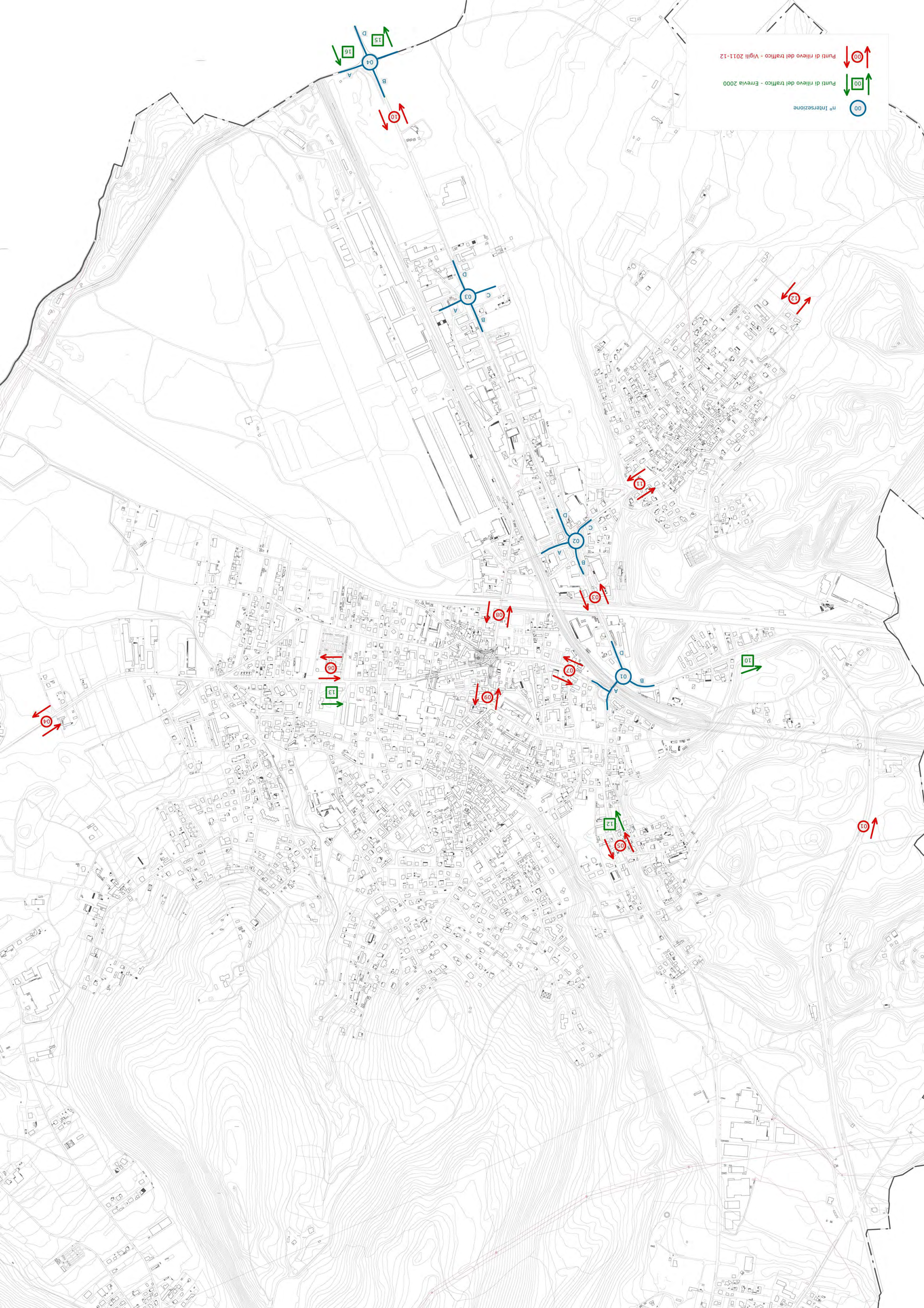
9

10

11

12

nr	tema
08	**Appendice**


00 n° Intersezione
00 Punti di rilievo del traffico - Errevia 2000
00 Punti di rilievo del traffico - Vigili 2011-12
01
02
03
04
A
B
C
D
10
12
13
15
16
00
01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13

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

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

Tabella 2.1.12

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

Fonte: elaborazione dalla base dati Indagine Origine/Destinazione regionale

	Durata media 1 spostamento	Indice di mobilità	Tempo medio per spostamenti
Disoccupati	30.32	2.60	78.82
Casalinghe	20.90	2.72	56.84
Pensionati	26.75	2.37	63.39
Studenti	31.89	2.50	79.72
Dirigenti / Funzionari	38.89	2.62	101.88
Impiegati / Insegnanti / Tecnici	29.43	2.73	80.33
Operai e figure assimilate	22.56	2.73	61.60
Artigiani, negozianti, esercenti	24.49	2.94	72.01
Imprenditori / Agricoltori	28.60	2.93	83.81
Lavoratori autonomi	33.07	2.86	94.57

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

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

Tabella 2.1.13

Indagine Cati - Composizione delle sequenze di spostamento

I dati sono stati elaborati sulla base delle risposte degli individui mobili.

Fonte: elaborazione dalla base dati Indagine Origine/Destinazione regionale

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

2.1.3 Perché

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

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

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

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

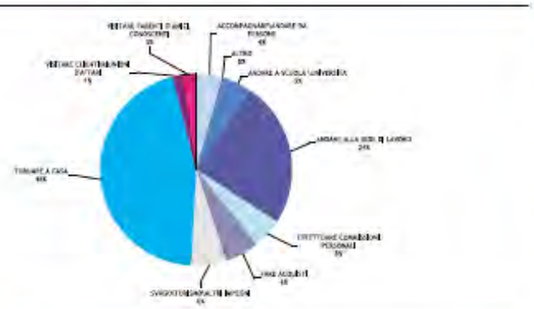
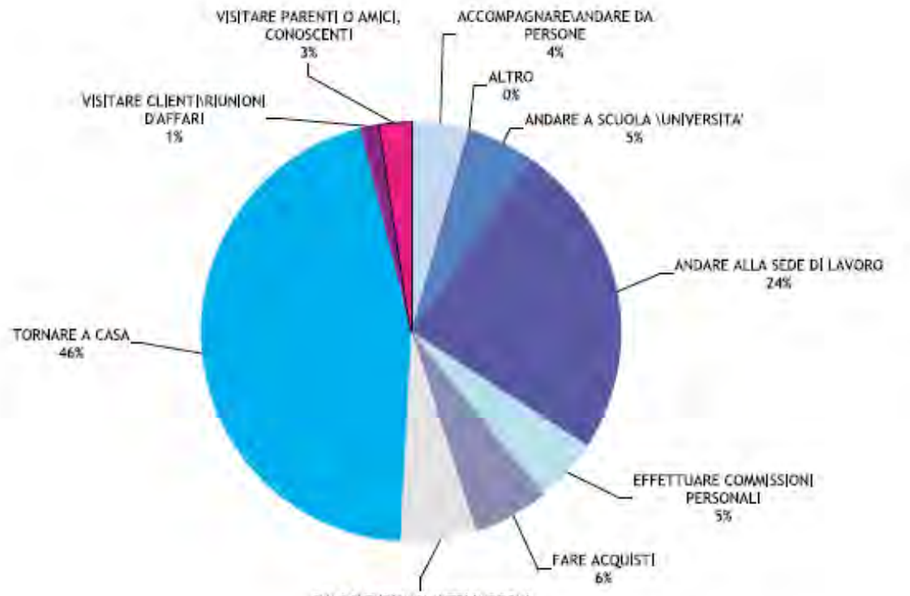


Figura 2.1.14

Indagine Cati -Distribuzione degli spostamenti per motivo

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

Fonte: elaborazione dalla base dati Indagine Origine/Destinazione regionale



Escludendo i ritorni a casa (46
totale), la mobilità sistematic
53,8% del totale. Ciò dimostra
maggiore rilevanza degli spost
non sistematici, che raggiungo
46,2%. Negli spostamenti non
prevalgono i motivi legati al t
libero come *svago* e *acquisti*.
Come si è detto il numero dei
casa inferiore agli spostamenti
indica l'esistenza degli spostam

Spostamenti attratti dai co

Motivo		
ACCOMPAGNARE\ANDARE DA PERSONE	167.266	3.9%
ALTRO	19.684	0.5%
ANDARE A SCUOLA \UNIVERSITA'	375.802	8.8%
ANDARE ALLA SEDE DI LAVORO	1.231.072	28.8%
EFFETTUARE COMMISSIONI PERSONALI	320.599	7.5%
FARE ACQUISTI	229.846	5.4%
SVAGO\TURISMO\ALTRI IMPEGNI	310.115	7.2%
TORNARE A CASA	1.417.981	33.1%
VISITARE CLIENTI\RIUNIONI D'AFFARI	77.095	1.8%
VISITARE PARENTI O AMICI, CONOSCENTI	128.576	3.0%
Somma	**4.278.038**	**100%**

degli spostamenti attratti dai comuni capoluogo.

Fonte: elaborazione dalla base dati Indagine Origine/Destinazione regionale

FLUSSI di TRAFFICO RILEVATI nell'INTORNO del SISTEMA VIABILISTICO in corso di VERIFICA - ANNO 2000

	ORE di PUNTA FERIALI				ORE di PUNTA PRE-FESTIVE e FESTIVE				ORE DIURNE (07.00-20.00)				ORE DIURNE e NOTTURNE (00.00-24.00)			
SS 629 - direzione Besozzo - Sesto Calende	ore di osservazione	giorni di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 10		lunedì 04.12.00																			
rilevatore Errevia nr 10		martedì 05.12.00																			
rilevatore Errevia nr 10		mercoledì 06.12.00																			
rilevatore Errevia nr 10		giovedì 07.12.00	1	563	45	20	773														
rilevatore Errevia nr 10		sabato 09.12.00																			
rilevatore Errevia nr 10		venerdì 08.12.00																			
rilevatore Errevia nr 10		domenica 10.12.00																			
rilevatore Errevia nr 15		lunedì 04.12.00																			
rilevatore Errevia nr 15		martedì 05.12.00	1	733	61	31	1.041														
rilevatore Errevia nr 15		mercoledì 06.12.00																			
rilevatore Errevia nr 15		giovedì 07.12.00																			
rilevatore Errevia nr 15		venerdì 08.12.00																			
rilevatore Errevia nr 15		sabato 09.12.00	1	751	31	26	969														
rilevatore Errevia nr 15		domenica 10.12.00	1	842	35	-	912														
rilevatore Errevia nr 13		lunedì 04.12.00																			
rilevatore Errevia nr 13		martedì 05.12.00																			
rilevatore Errevia nr 13		mercoledì 06.12.00																			
rilevatore Errevia nr 13		giovedì 07.12.00																			
rilevatore Errevia nr 13		venerdì 08.12.00																			
rilevatore Errevia nr 13		sabato 09.12.00	1	419	17	14	537														
rilevatore Errevia nr 13		domenica 10.12.00	1	525	22	-	569														
rilevatore Errevia nr 12		lunedì 04.12.00																			
rilevatore Errevia nr 12		martedì 05.12.00																			
rilevatore Errevia nr 12		mercoledì 06.12.00																			
rilevatore Errevia nr 12		giovedì 07.12.00																			
rilevatore Errevia nr 12		venerdì 08.12.00																			
rilevatore Errevia nr 12		sabato 09.12.00																			
rilevatore Errevia nr 12		domenica 10.12.00																			
rilevatore Errevia nr 16		lunedì 04.12.00																			
rilevatore Errevia nr 16		martedì 05.12.00																			
rilevatore Errevia nr 16		mercoledì 06.12.00	1	782	60	27	1.064														
rilevatore Errevia nr 16		giovedì 07.12.00																			
rilevatore Errevia nr 16		venerdì 08.12.00																			
rilevatore Errevia nr 16		sabato 09.12.00																			
rilevatore Errevia nr 16		domenica 10.12.00																			
SS 33 - direzione Sesto Calende	ore di osservazione	giorni di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 15		lunedì 04.12.00																			
rilevatore Errevia nr 15		martedì 05.12.00																			
rilevatore Errevia nr 15		mercoledì 06.12.00																			
rilevatore Errevia nr 15		giovedì 07.12.00																			
rilevatore Errevia nr 15		venerdì 08.12.00																			
rilevatore Errevia nr 15		sabato 09.12.00																			
rilevatore Errevia nr 15		domenica 10.12.00																			
SS 33 - direzione Somma Lombardo	ore di osservazione	giorni di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 15		lunedì 04.12.00																			
rilevatore Errevia nr 15		martedì 05.12.00	1	733	61	31	1.041														
rilevatore Errevia nr 15		mercoledì 06.12.00																			
rilevatore Errevia nr 15		giovedì 07.12.00																			
rilevatore Errevia nr 15		venerdì 08.12.00																			
rilevatore Errevia nr 15		sabato 09.12.00	1	751	31	26	969														
rilevatore Errevia nr 15		domenica 10.12.00	1	842	35	-	912														
SP 17 - direzione SS 33	ore di osservazione	giorni di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 13		lunedì 04.12.00																			
rilevatore Errevia nr 13		martedì 05.12.00																			
rilevatore Errevia nr 13		mercoledì 06.12.00																			
rilevatore Errevia nr 13		giovedì 07.12.00																			
rilevatore Errevia nr 13		venerdì 08.12.00																			
rilevatore Errevia nr 13		sabato 09.12.00																			
rilevatore Errevia nr 13		domenica 10.12.00																			
SP 18 - direzione SS 33	ore di osservazione	giorni di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 12		lunedì 04.12.00																			
rilevatore Errevia nr 12		martedì 05.12.00	1	419	35	17	591														
rilevatore Errevia nr 12		mercoledì 06.12.00																			
rilevatore Errevia nr 12		giovedì 07.12.00																			
rilevatore Errevia nr 12		venerdì 08.12.00																			
rilevatore Errevia nr 12		sabato 09.12.00																			
rilevatore Errevia nr 12		domenica 10.12.00																			
rilevatore Errevia nr 16		lunedì 04.12.00																			
rilevatore Errevia nr 16		martedì 05.12.00																			
rilevatore Errevia nr 16		mercoledì 06.12.00	1	782	60	27	1.064														
rilevatore Errevia nr 16		giovedì 07.12.00																			
rilevatore Errevia nr 16		venerdì 08.12.00																			
rilevatore Errevia nr 16		sabato 09.12.00																			
rilevatore Errevia nr 16		domenica 10.12.00																			
SS 33 - direzione Sesto Calende	ore di osservazione	giorni di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 16		lunedì 04.12.00																			
rilevatore Errevia nr 16		martedì 05.12.00																			
rilevatore Errevia nr 16		mercoledì 06.12.00	1	782	60	27	1.064														
rilevatore Errevia nr 16		giovedì 07.12.00																			
rilevatore Errevia nr 16		venerdì 08.12.00																			
rilevatore Errevia nr 16		sabato 09.12.00																			
rilevatore Errevia nr 16		domenica 10.12.00																			
SS 33 - direzione Somma Lombardo	ore di osservazione	giorni di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 13		lunedì 04.12.00																			
rilevatore Errevia nr 13		martedì 05.12.00																			
rilevatore Errevia nr 13		mercoledì 06.12.00																			
rilevatore Errevia nr 13		giovedì 07.12.00																			
rilevatore Errevia nr 13		venerdì 08.12.00																			
rilevatore Errevia nr 13		sabato 09.12.00																			
rilevatore Errevia nr 13		domenica 10.12.00																			
rilevatore Errevia nr 15		lunedì 04.12.00																			
rilevatore Errevia nr 15		martedì 05.12.00																			
rilevatore Errevia nr 15		mercoledì 06.12.00																			
rilevatore Errevia nr 15		giovedì 07.12.00																			
rilevatore Errevia nr 15		venerdì 08.12.00																			
rilevatore Errevia nr 15		sabato 09.12.00																			
rilevatore Errevia nr 15		domenica 10.12.00																			
SS 33 - direzione Sesto Calende	ore di osservazione	giorni di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 16		lunedì 04.12.00																			
rilevatore Errevia nr 16		martedì 05.12.00																			
rilevatore Errevia nr 16		mercoledì 06.12.00	1	782	60	27	1.064														
rilevatore Errevia nr 16		giovedì 07.12.00																			
rilevatore Errevia nr 16		venerdì 08.12.00																			
rilevatore Errevia nr 16		sabato 09.12.00																			
rilevatore Errevia nr 16		domenica 10.12.00																			

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

			ORE di PUNTA FERIALI				ORE di PUNTA PRE-FESTIVE e FESTIVE				ORE DIURNE (07:00-20:00)				ORE DIURNE e NOTTURNE (00:00-24:00)			
SS 629 - direzione Besozzo - Sesto Calende	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
SP 18 - direzione SS 33	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 5	giovedì 21.07.11	17:00-18:00 1	118	296	1	716											17:00-24:00 7	484	1.150	8	2.832
rilevatore PL nr 5	venerdì 22.07.11	08:00-09:00 1	86	322	5	760											00:00-15:00 15	628	2.028	34	4.888
																	valori totali	1.112	3.178	42	7.720
																	valori medi periodali 11	556	1.589	21	3.860
		valori medi orari	102	309	3	738											valori medi orari	51	144	2	351
SP 17 - direzione SS 33	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 7	mercoledì 27.07.11	17:00-18:00 1	468	86	8	688											13:00-24:00 11	2.654	457	24	3.712
rilevatore PL nr 7	giovedì 28.07.11	08:00-09:00 1	369	114	3	615											00:00-10:00 10	1.093	259	22	1.743
																	valori totali	3.747	716	46	5.455
																	valori medi periodali 11	1.874	358	23	2.728
		valori medi orari	419	100	6	652											valori medi orari	170	33	2	248
SS 33 - direzione Somma Lombardo	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 3	martedì 26.07.11	19:00-20:00 1	550	127	7	846											11:00-24:00 13	4.858	1.212	122	8.014
rilevatore PL nr 3	mercoledì 27.07.11	09:00-10:00 1	528	144	15	906											00:00-10:00 10	1.424	350	35	2.334
																	valori totali	6.282	1.562	157	10.348
																	valori medi periodali 12	3.141	781	79	5.174
		valori medi orari	539	136	11	876											valori medi orari	262	65	7	431
SS 33 - direzione Sesto Calende	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 3	martedì 26.07.11	20:00-21:00 1	651	145	4	965											11:00-24:00 13	5.341	1.590	130	9.301
rilevatore PL nr 3	mercoledì 27.07.11	09:00-10:00 1	287	119	15	615											00.00-10.00 10	1.118	360	30	2.018
																	valori totali	6.459	1.950	160	11.319
																	valori medi periodali 12	3.230	975	80	5.660
		valori medi orari	469	132	10	790											valori medi orari	269	81	7	472
SS 33 - direzione Sesto Calende	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 10	mercoledì 20.07.11	17:00-18:00 1	672	195	5	1.092											11:00-24:00 13	5.498	1.841	116	9.876
rilevatore PL nr 10	giovedì 21.07.11	08:00-09:00 1	455	208	18	979											00:00-11:00 10	2.240	939	87	4.640
																	valori totali	7.738	2.780	203	14.516
																	valori medi periodali 12	3.869	1.390	102	7.258
		valori medi orari	564	202	12	1.036											valori medi orari	322	116	8	605
via Dante - direzione SS 33	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 8	martedì 26.07.11	17:00-18:00 1	382	35	1	458											10:00-24:00 14	3.025	499	9	4.077
rilevatore PL nr 8	mercoledì 27.07.11	07:00-08:00 1	281	65	3	429											00:00-08:00 8	484	101	3	704
																	valori totali	3.509	600	12	4.781
																	valori medi periodali 11	1.755	300	6	2.391
		valori medi orari	332	50	2	444											valori medi orari	160	27	1	217
via Treves - direzione SS 33	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 11	venerdì 24.02.12	16:00-17:00 1	135	11	1	163											16:00-24:00 8	628	81	4	814
rilevatore PL nr 11	sabato 25.02.12						15:00-16:00 1	141	7	1	161						00:00-24:00 24	1.716	125	6	2.002
rilevatore PL nr 11	domenica 26.02.12						18:00-19:00 1	180	16	1	218						00:00-24:00 24	1.363	105	7	1.615
rilevatore PL nr 11	lunedì 27.02.12	08:00-09:00 1	153	29	2	223											00:00-24:00 24	1.709	220	10	2.209
rilevatore PL nr 11	martedì 28.02.12	08:00-09:00 1	168	24	3	234											00:00-24:00 24	1.733	270	17	2.375
rilevatore PL nr 11	mercoledì 29.02.12	08:00-09:00 1	148	32	5	242											00:00-24:00 24	1.697	240	19	2.291
rilevatore PL nr 11	giovedì 01.03.12	08:00-09:00 1	165	27	2	231											00:00-09:00 9	374	55	6	520
																	valori totali	9.220	1.096	69	11.826
																	valori medi periodali 20	1.317	157	10	1.689
		valori medi orari	154	25	3	219	valori medi orari	161	12	1	190						valori medi orari	66	8	0	84
SS 33 - direzione Somma Lombardo	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 10	mercoledì 20.07.11	17:00-18:00 1	489	130	16	845											11:00-24:00 13	4.453	1.111	131	7.461
rilevatore PL nr 10	giovedì 21.07.11	08:00-09:00 1	454	152	24	902											00:00-11:00 11	2.321	632	99	4.179
																	valori totali	6.774	1.743	230	11.640
																	valori medi periodali 12	3.387	872	115	5.820
		valori medi orari	472	141	20	874											valori medi orari	282	73	10	485
SS 33 - direzione Sesto Calende	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 10	mercoledì 20.07.11	17:00-18:00 1	672	195	5	1.092											11:00-24:00 13	5.498	1.841	116	9.876
rilevatore PL nr 10	giovedì 21.07.11	08:00-09:00 1	455	208	18	979											00:00-11:00 11	2.240	939	87	4.640
																	valori totali	7.738	2.780	203	14.516
																	valori medi periodali 12	3.869	1.390	102	7.258
		valori medi orari	564	202	12	1.036											valori medi orari	322	116	8	605
SISTEMA COMPLESSIVO			auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)		auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)		auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)		auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
		valori medi orari	401	144	9	740											valori medi orari	212	74	5	389

ORE di PUNTA FERIALI | ORE di PUNTA PRE-FESTIVE e FESTIVE | ORE DIURNE (07:00-20:00) | ORE DIURNE e NOTTURNE (00:00-24:00)

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

FLUSSI di TRAFFICO RILEVATI nell'INTORNO del SISTEMA VIABILISTICO in corso di VERIFICA - ANNI 2000 - 2011 - 2012

			ORE di PUNTA FERIALI					ORE di PUNTA PRE-FESTIVE e FESTIVE					ORE DIURNE (07:00-20:00)					ORE DIURNE e NOTTURNE (00:00-24:00)			
SS 629 - direzione Besozzo - Sesto Calende	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 10	lunedì 04.12.00											07:00-20:00 13	4.631	418	182	6.559	00:00-24:00 24	5.595	495	221	7.911
rilevatore Errevia nr 10	martedì 05.12.00											07:00-20:00 13	4.464	361	174	6.230	00:00-24:00 24	5.308	426	207	7.402
rilevatore Errevia nr 10	mercoledì 06.12.00											07:00-20:00 13	4.695	310	169	6.329	00:00-24:00 24	5.665	375	206	7.651
rilevatore Errevia nr 10	giovedì 07.12.00	18:00-19:00 1	563	45	20	773						07:00-20:00 13	4.982	401	179	6.858	00:00-24:00 24	6.043	486	216	8.311
rilevatore Errevia nr 10	venerdì 08.12.00											07:00-20:00 13	4.881	372	169	6.639	00:00-24:00 24	6.256	479	217	8.516
rilevatore Errevia nr 10	sabato 09.12.00						10:00-11:00 1	469	34	16	633	07:00-20:00 13	5.298	271	154	6.764	00:00-24:00 24	6.865	345	193	8.713
rilevatore Errevia nr 10	domenica 10.12.00						18:00-19:00 1	782	16	-	814	07:00-20:00 13	6.267	216	-	6.699	00:00-24:00 24	8.174	294	-	8.762
												valori totali	35.218	2.349	1.027	46.078	valori totali	43.906	2.900	1.260	57.266
												valori medi periodali 13	5.031	336	147	6.583	valori medi periodali 24	6.272	414	180	8.181
		valori medi orari	563	45	20	773	valori medi orari	626	25	8	724	valori medi orari	387	26	11	506	valori medi orari	261	17	8	341

SP 18 - direzione SS 33	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 12	lunedì 04.12.00	15:00-16:00 1	419	35	17	591						07:00-20:00 13	3.944	328	166	5.596	00:00-24:00 24	4.498	369	187	6.358
rilevatore Errevia nr 12	martedì 05.12.00											07:00-20:00 13	3.560	274	135	4.918	00:00-24:00 24	4.120	328	154	5.700
rilevatore Errevia nr 12	mercoledì 06.12.00											07:00-20:00 13	3.647	276	131	4.985	00:00-24:00 24	4.266	323	153	5.830
rilevatore Errevia nr 12	giovedì 07.12.00											07:00-20:00 13	3.648	262	121	4.898	00:00-24:00 24	4.322	310	143	5.800
rilevatore PL nr 5	giovedì 21.07.11	17:00-18:00 1	118	296	1	716											17:00-24:00 7	484	1.150	8	2.832
rilevatore PL nr 5	venerdì 22.07.11	08:00-09:00 1	86	322	5	760											00:00-15:00 15	628	2.028	34	4.888
rilevatore Errevia nr 12	venerdì 08.12.00											07:00-20:00 13	3.633	285	134	5.007	00:00-24:00 24	4.337	342	157	5.963
rilevatore Errevia nr 12	sabato 09.12.00						16:00-17:00 1	334	14	11	428	07:00-20:00 13	3.448	182	94	4.376	00:00-24:00 24	4.277	220	116	5.413
rilevatore Errevia nr 12	domenica 10.12.00						18:00-19:00 1	565	14	-	593	07:00-20:00 13	3.022	100	-	3.222	00:00-24:00 24	3.910	132	-	4.174
												valori totali	24.902	1.707	781	33.002	valori totali	30.842	5.202	952	46.958
												valori medi periodali 13	3.557	244	112	4.715	valori medi periodali 21	3.427	578	106	5.218
		valori medi orari	208	218	8	689	valori medi orari	450	14	6	511	valori medi orari	274	19	9	363	valori medi orari	163	28	5	248

SP 17 - direzione SS 33	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 13	lunedì 04.12.00	17:00-18:00 1	472	39	20	670						07:00-20:00 13	4.452	371	185	6.304	00:00-24:00 24	5.156	429	215	7.304
rilevatore Errevia nr 13	martedì 05.12.00											07:00-20:00 13	4.213	329	150	5.771	00:00-24:00 24	4.944	385	176	6.770
rilevatore Errevia nr 13	mercoledì 06.12.00											07:00-20:00 13	4.206	320	144	5.710	00:00-24:00 24	4.971	377	169	6.739
rilevatore PL nr 7	mercoledì 27.07.11	17:00-18:00 1	468	86	8	688											13:00-24:00 11	2.654	457	24	3.712
rilevatore PL nr 7	giovedì 28.07.11	08:00-09:00 1	369	114	3	615											00:00-10:00 10	1.093	259	22	1.743
rilevatore Errevia nr 13	giovedì 07.12.00											07:00-20:00 13	4.014	316	149	5.540	00:00-24:00 24	4.842	383	182	6.700
rilevatore Errevia nr 13	venerdì 08.12.00											07:00-20:00 13	4.174	335	150	5.744	00:00-24:00 24	5.247	421	187	7.211
rilevatore Errevia nr 13	sabato 09.12.00						15:00-16:00 1	419	17	14	537	07:00-20:00 13	4.390	236	142	5.714	00:00-24:00 24	5.790	307	189	7.538
rilevatore Errevia nr 13	domenica 10.12.00						15:00-16:00 1	525	22	-	569	07:00-20:00 13	3.650	179	-	4.008	00:00-24:00 24	4.831	236	-	5.303
												valori totali	29.099	2.086	920	38.791	valori totali	39.528	3.254	1.164	53.020
												valori medi periodali 13	4.157	298	131	5.542	valori medi periodali 21	4.392	362	129	5.891
		valori medi orari	436	80	10	658	valori medi orari	472	20	7	553	valori medi orari	320	23	10	426	valori medi orari	209	17	6	281

SS 33 - direzione Somma Lombardo	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 15	lunedì 04.12.00	18:00-19:00 1	733	61	31	1.041						07:00-20:00 13	6.644	554	278	9.420	00:00-24:00 24	7.782	648	324	11.022
rilevatore Errevia nr 15	martedì 05.12.00											07:00-20:00 13	7.261	562	259	9.939	00:00-24:00 24	8.799	686	314	12.055
rilevatore PL nr 3	martedì 26.07.11	19:00-20:00 1	550	127	7	846											11:00-24:00 13	4.858	1.212	122	8.014
rilevatore PL nr 3	mercoledì 27.07.11	09:00-10:00 1	528	144	15	906											00:00-10:00 10	1.424	350	35	2.334
rilevatore Errevia nr 15	mercoledì 06.12.00											07:00-20:00 13	7.278	554	247	9.868	00:00-24:00 24	8.990	682	306	12.190
rilevatore Errevia nr 15	giovedì 07.12.00											07:00-20:00 13	7.279	585	260	10.009	00:00-24:00 24	9.117	733	326	12.539
rilevatore Errevia nr 15	venerdì 08.12.00											07:00-20:00 13	7.351	573	262	10.069	00:00-24:00 24	9.590	748	342	13.138
rilevatore Errevia nr 15	sabato 09.12.00						15:00-16:00 1	751	31	26	969	07:00-20:00 13	7.581	405	244	9.855	00:00-24:00 24	10.503	555	343	13.671
rilevatore Errevia nr 15	domenica 10.12.00						14:00-15:00 1	842	35	-	912	07:00-20:00 13	6.888	343	-	7.574	00:00-24:00 24	9.471	468	-	10.407
												valori totali	50.282	3.576	1.550	66.734	valori totali	70.534	6.082	2.112	95.370
												valori medi periodali 13	7.183	511	221	9.533	valori medi periodali 21	7.837	676	235	10.597
		valori medi orari	604	111	18	931	valori medi orari	797	33	13	941	valori medi orari	553	39	17	733	valori medi orari	373	32	11	505

SS 33 - direzione Sesto Calende	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 16	lunedì 04.12.00											07:00-20:00 13	6.729	609	267	9.549	00:00-24:00 24	8.343	754	330	11.831
rilevatore Errevia nr 16	martedì 05.12.00											07:00-20:00 13	7.549	590	270	10.349	00:00-24:00 24	8.865	691	316	12.143
rilevatore PL nr 3	martedì 26.07.11	20:00-21:00 1	651	145	4	965											11:00-24:00 13	5.341	1.590	130	9.301
rilevatore PL nr 3	mercoledì 27.07.11	09:00-10:00 1	287	119	15	615											00:00-10:00 10	1.118	360	30	2.018
rilevatore Errevia nr 16	mercoledì 06.12.00	17:00-18:00 1	782	60	27	1.064						07:00-20:00 13	7.588	574	260	10.296	00:00-24:00 24	9.151	691	310	12.393
rilevatore Errevia nr 16	giovedì 07.12.00											07:00-20:00 13	7.616	613	273	10.480	00:00-24:00 24	9.366	753	334	12.876
rilevatore Errevia nr 16	venerdì 08.12.00											07:00-20:00 13	7.656	597	272	10.482	00:00-24:00 24	9.460	737	337	12.956
rilevatore Errevia nr 16	sabato 09.12.00						17:00-18:00 1	789	32	27	1.015	07:00-20:00 13	7.455	403	240	9.701	00:00-24:00 24	10.124	554	331	13.218
rilevatore Errevia nr 16	domenica 10.12.00						19:00-20:00 1	1.082	33	-	1.148	07:00-20:00 13	6.895	321	-	7.537	00:00-24:00 24	10.654	494	-	11.642
												valori totali	51.488	3.707	1.582	68.394	valori totali	72.422	6.624	2.118	98.378
												valori medi periodali 13	7.355	530	226	9.771	valori medi periodali 21	8.047	736	235	10.931
		valori medi orari	573	108	15	881	valori medi orari	936	33	14	1.082	valori medi orari	566	41	17	752	valori medi orari	383	35	11	521

SS 33 - direzione Sesto Calende	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 16	lunedì 04.12.00											07:00-20:00 13	6.729	609	267	9.549	00:00-24:00 24	8.343	754	330	11.831
rilevatore Errevia nr 16	martedì 05.12.00											07:00-20:00 13	7.549	590	270	10.349	00:00-24:00 24	8.865	691	316	12.143
rilevatore PL nr 10	mercoledì 20.07.11	17:00-18:00 1	672	195	5	1.092											11:00-24:00 13	5.498	1.841	116	9.876
rilevatore PL nr 10	giovedì 21.07.11	08:00-09:00 1	455	208	18	979											00:00-11:00 10	2.240	939	87	4.640
rilevatore Errevia nr 16	mercoledì 06.12.00	17:00-18:00 1	782	60	27	1.064						07:00-20:00 13	7.588	574	260	10.296	00:00-24:00 24	9.151	691	310	12.393
rilevatore Errevia nr 16	giovedì 07.12.00											07:00-20:00 13	7.616	613	273	10.480	00:00-24:00 24	9.366	753	334	12.876
rilevatore Errevia nr 16	venerdì 08.12.00											07:00-20:00 13	7.656	597	272	10.482	00:00-24:00 24	9.460	737	337	12.956
rilevatore Errevia nr 16	sabato 09.12.00						17:00-18:00 1	789	32	27	1.015	07:00-20:00 13	7.455	403	240	9.701	00:00-24:00 24	10.124	554	331	13.218
rilevatore Errevia nr 16	domenica 10.12.00						19:00-20:00 1	1.082	33	-	1.148	07:00-20:00 13	6.895	321	-	7.537	00:00-24:00 24	10.654	494	-	11.642
												valori totali	51.488	3.707	1.582	68.394	valori totali	73.701	7.454	2.161	101.575
												valori medi periodali 13	7.355	530	226	9.771	valori medi periodali 21	8.189	828	240	11.286
		valori medi orari	636	154	17	1.045	valori medi orari	936	33	14	1.082	valori medi orari	566	41	17	752	valori medi orari	390	39	11	537

via Dante - direzione SS 33	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 8	martedì 26.07.11	17:00-18:00 1	382	35	1	458											10:00-24:00 14	3.025	499	9	4.077
rilevatore PL nr 8	mercoledì 27.07.11	07:00-08:00 1	281	65	3	429											00:00-08:00 8	484	101	3	704
																	valori totali	3.509	600	12	4.781
																	valori medi periodali 11	1.755	300	6	2.391
		valori medi orari	332	50	2	444											valori medi orari	160	27	1	217

via Treves - direzione SS 33	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 11	venerdì 24.02.12	16:00-17:00 1	135	11	1	163											16:00-24:00 8	628	81	4	814
rilevatore PL nr 11	sabato 25.02.12						15:00-16:00 1	141	7	1	161						00:00-24:00 24	1.716	125	6	2.002
rilevatore PL nr 11	domenica 26.02.12						18:00-19:00 1	180	16	1	218						00:00-24:00 24	1.363	105	7	1.615
rilevatore PL nr 11	lunedì 27.02.12	08:00-09:00 1	153	29	2	223											00:00-24:00 24	1.709	220	10	2.209
rilevatore PL nr 11	martedì 28.02.12	08:00-09:00 1	168	24	3	234											00:00-24:00 24	1.733	270	17	2.375
rilevatore PL nr 11	mercoledì 29.02.12	08:00-09:00 1	148	32	5	242											00:00-24:00 24	1.697	240	19	2.291
rilevatore PL nr 11	giovedì 01.03.12	08:00-09:00 1	165	27	2	231											00:00-09:00 9	374	55	6	520
																	valori totali	9.220	1.096	69	11.826
																	valori medi periodali 20	1.317	157	10	1.689
		valori medi orari	154	25	3	219	valori medi orari	161	12	1	190						valori medi orari	66	8	0	84

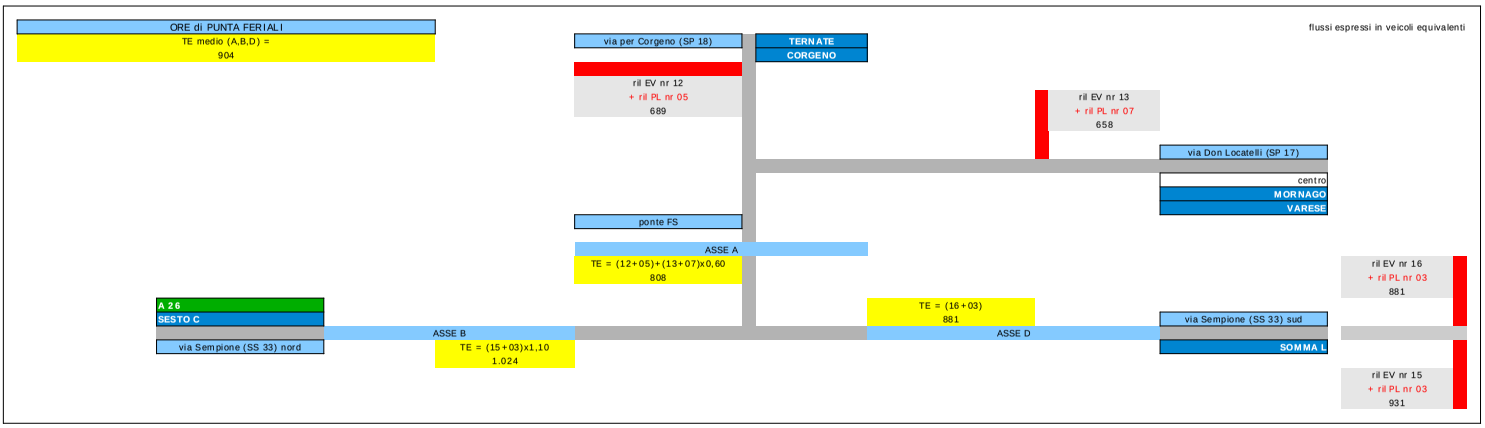
SS 33 - direzione Somma Lombardo	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore Errevia nr 15	lunedì 04.12.00	18:00-19:00 1	733	61	31	1.041						07:00-20:00 13	6.644	554	278	9.420	00:00-24:00 24	7.782	648	324	11.022
rilevatore Errevia nr 15	martedì 05.12.00											07:00-20:00 13	7.261	562	259	9.939	00:00-24:00 24	8.799	686	314	12.055
rilevatore PL nr 10	mercoledì 20.07.11	17:00-18:00 1	489	130	16	845											11:00-24:00 13	4.453	1.111	131	7.461
rilevatore PL nr 10	giovedì 21.07.11	08:00-09:00 1	454	152	24	902											00:00-11:00 11	2.321	632	99	4.179
rilevatore Errevia nr 15	mercoledì 06.12.00											07:00-20:00 13	7.278	554	247	9.868	00:00-24:00 24	8.990	682	306	12.190
rilevatore Errevia nr 15	giovedì 07.12.00											07:00-20:00 13	7.279	585	260	10.009	00:00-24:00 24	9.117	733	326	12.539
rilevatore Errevia nr 15	venerdì 08.12.00											07:00-20:00 13	7.351	573	262	10.069	00:00-24:00 24	9.590	748	342	13.138
rilevatore Errevia nr 15	sabato 09.12.00						15:00-16:00 1	751	31	26	969	07:00-20:00 13	7.581	405	244	9.855	00:00-24:00 24	10.503	555	343	13.671
rilevatore Errevia nr 15	domenica 10.12.00						14:00-15:00 1	842	35	-	912	07:00-20:00 13	6.888	343	-	7.574	00:00-24:00 24	9.471	468	-	10.407
												valori totali	50.282	3.576	1.550	66.734	valori totali	71.026	6.263	2.185	96.662
												valori medi periodali 13	7.183	511	221	9.533	valori medi periodali 21	7.892	696	243	10.740
		valori medi orari	559	114	24	929	valori medi orari	797	33	13	941	valori medi orari	553	39	17	733	valori medi orari	376	33	12	511

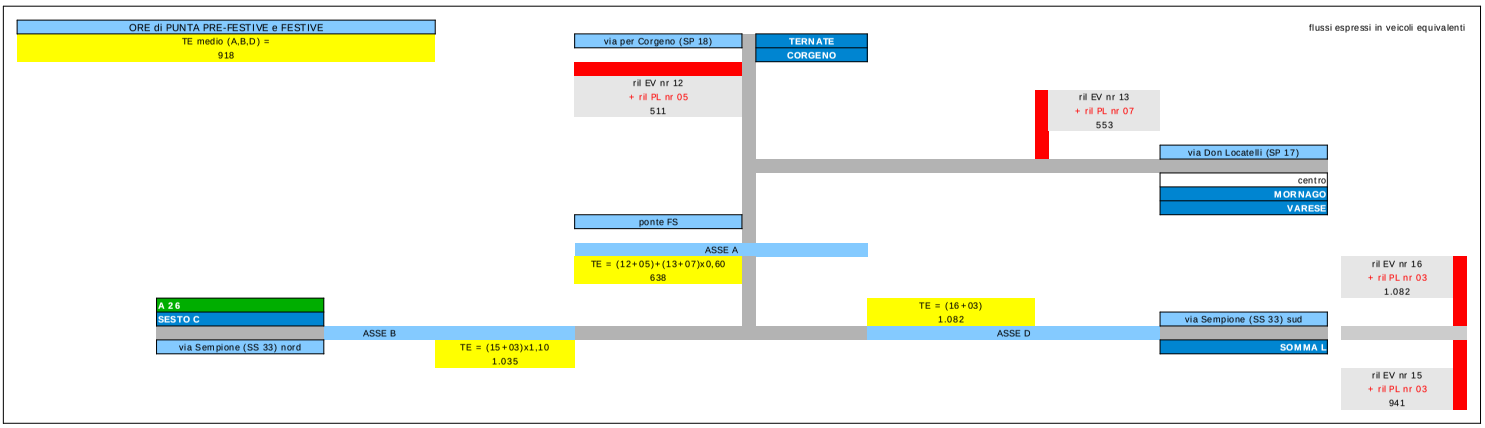
SS 33 - direzione Somma Lombardo	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 10	mercoledì 20.07.11	17:00-18:00 1	489	130	16	845											11:00-24:00 13	4.453	1.111	131	7.461
rilevatore PL nr 10	giovedì 21.07.11	08:00-09:00 1	454	152	24	902											00:00-11:00 11	2.321	632	99	4.179
																	valori totali	6.774	1.743	230	11.640
																	valori medi periodali 12	3.387	872	115	5.820
		valori medi orari	472	141	20	874											valori medi orari	282	73	10	485

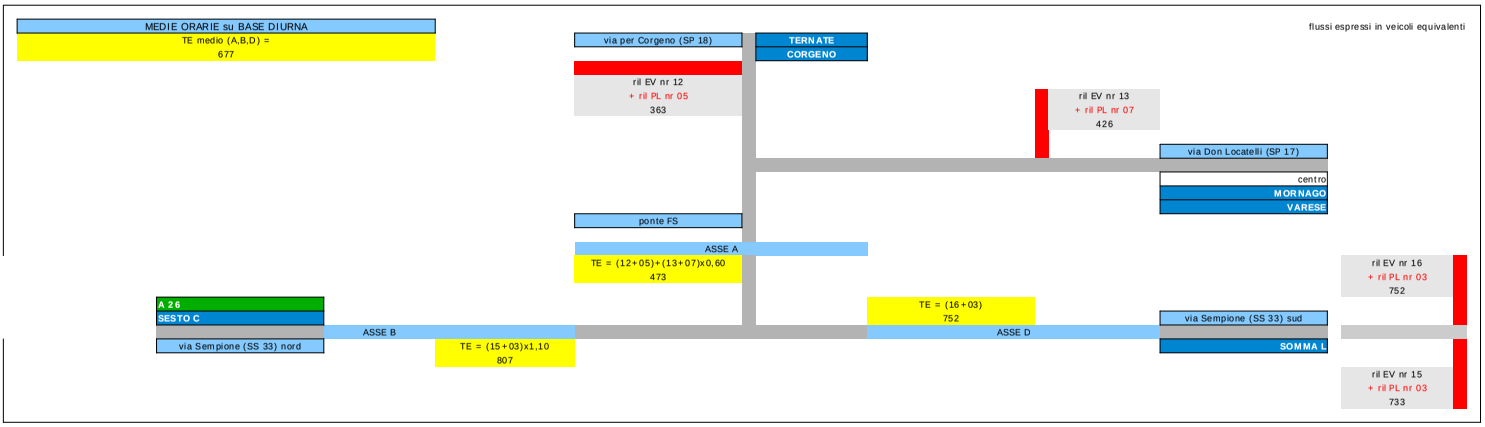
SS 33 - direzione Sesto Calende	giorni di osservazione	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)	ore di osservazione	auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
rilevatore PL nr 10	mercoledì 20.07.11	17:00-18:00 1	672	195	5	1.092											11:00-24:00 13	5.498	1.841	116	9.876
rilevatore PL nr 10	giovedì 21.07.11	08:00-09:00 1	455	208	18	979											00:00-11:00 11	2.240	939	87	4.640
																	valori totali	7.738	2.780	203	14.516
																	valori medi periodali 12	3.869	1.390	102	7.258
		valori medi orari	564	202	12	1.036											valori medi orari	322	116	8	605

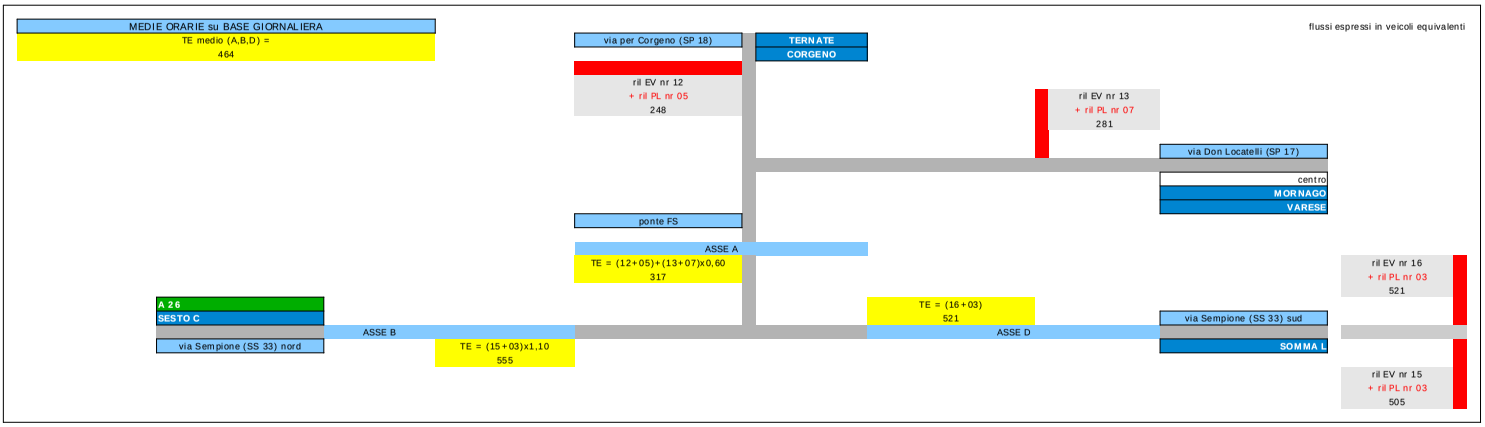
SISTEMA COMPLESSIVO			auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)		auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)		auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)		auto	trasporti leggeri	trasporti pesanti	totali (in veicoli equivalenti)
		valori medi orari	464	113	13	771	valori medi orari	646	25	9	753	valori medi orari	460	33	14	609	valori medi orari	271	39	8	394
			ORE di PUNTA FERIALI					ORE di PUNTA PRE-FESTIVE e FESTIVE					ORE DIURNE (07:00-20:00)					ORE DIURNE e NOTTURNE (00:00-24:00)			

FLUSSI di TRAFFICO RILEVATI nell'INTORNO del SISTEMA VIABILISTICO in corso di VERIFICA - ANNI 2000 - 2011 - 2012



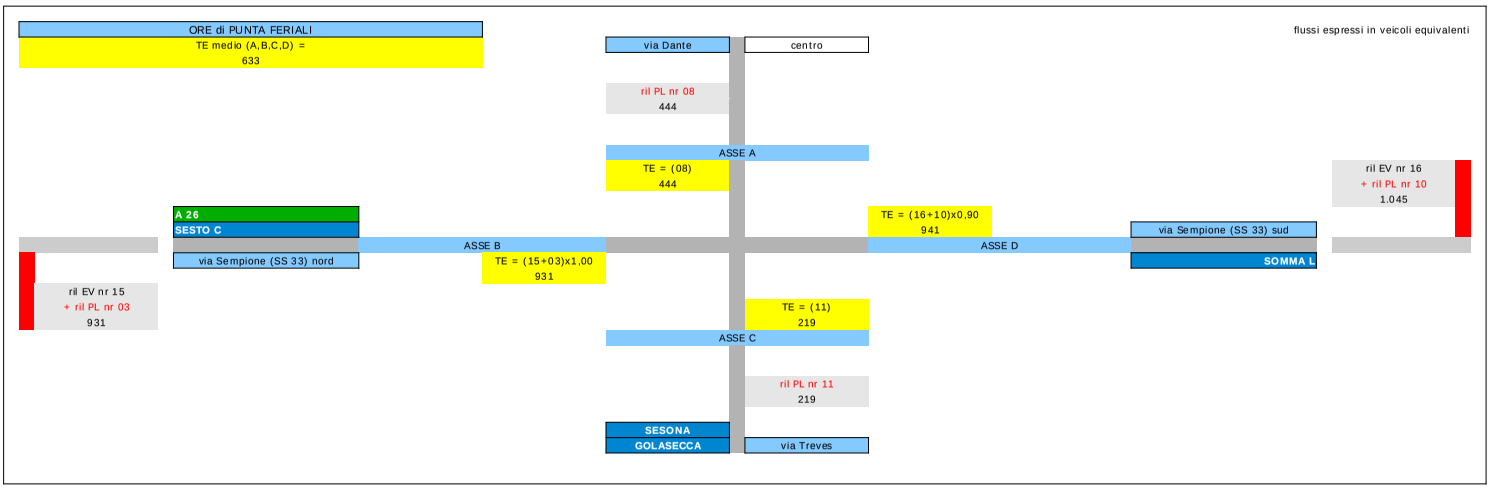


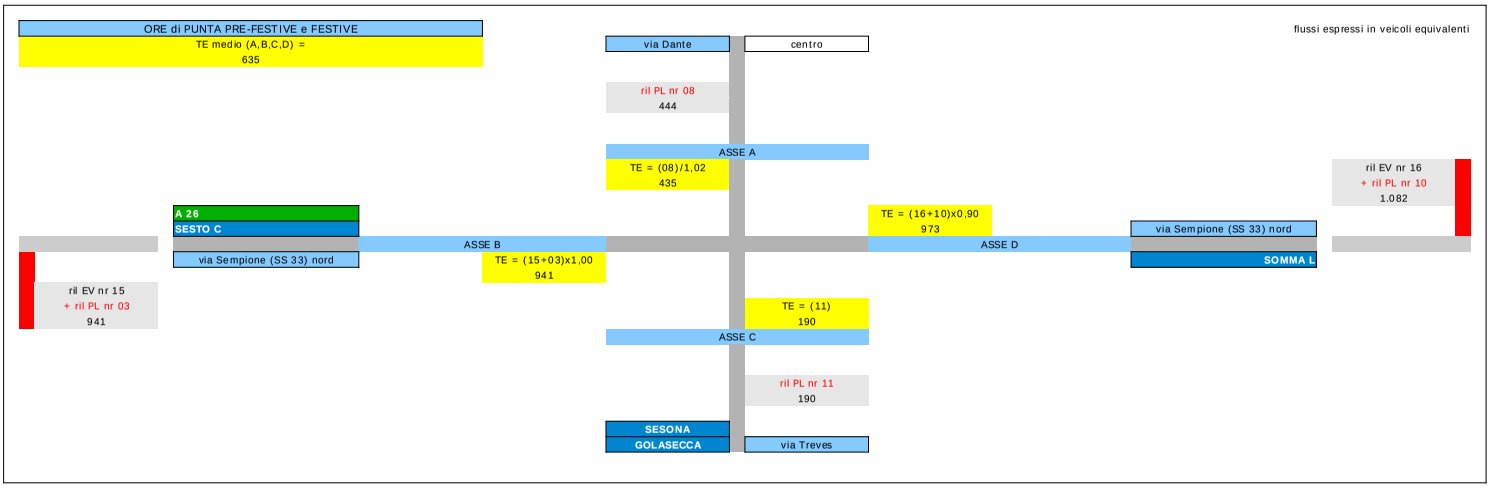


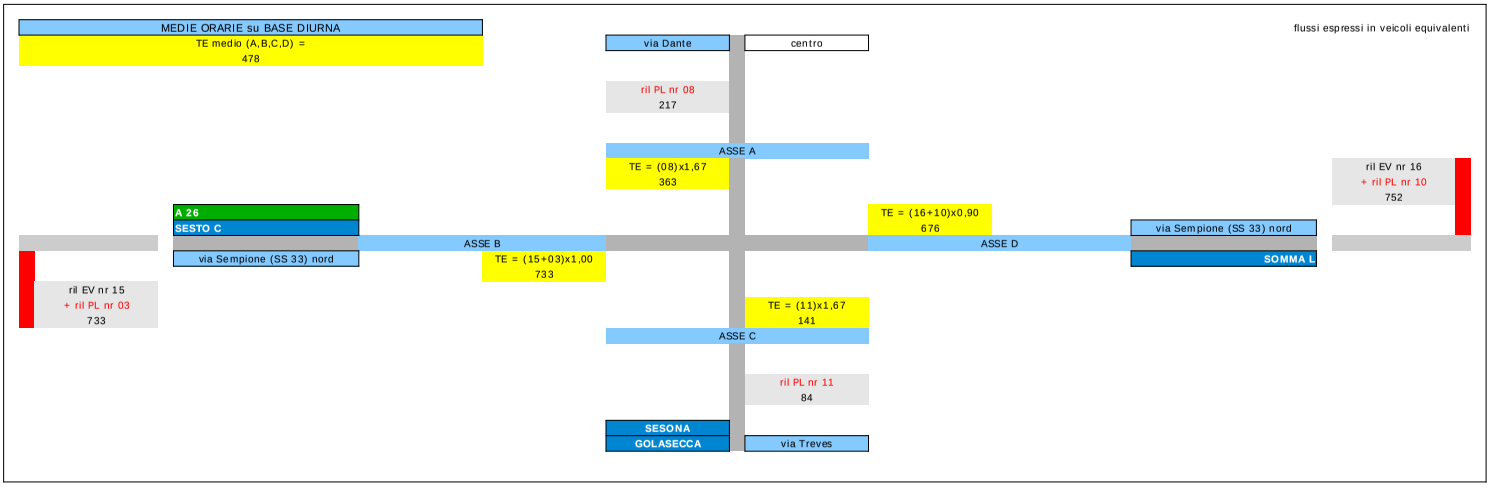


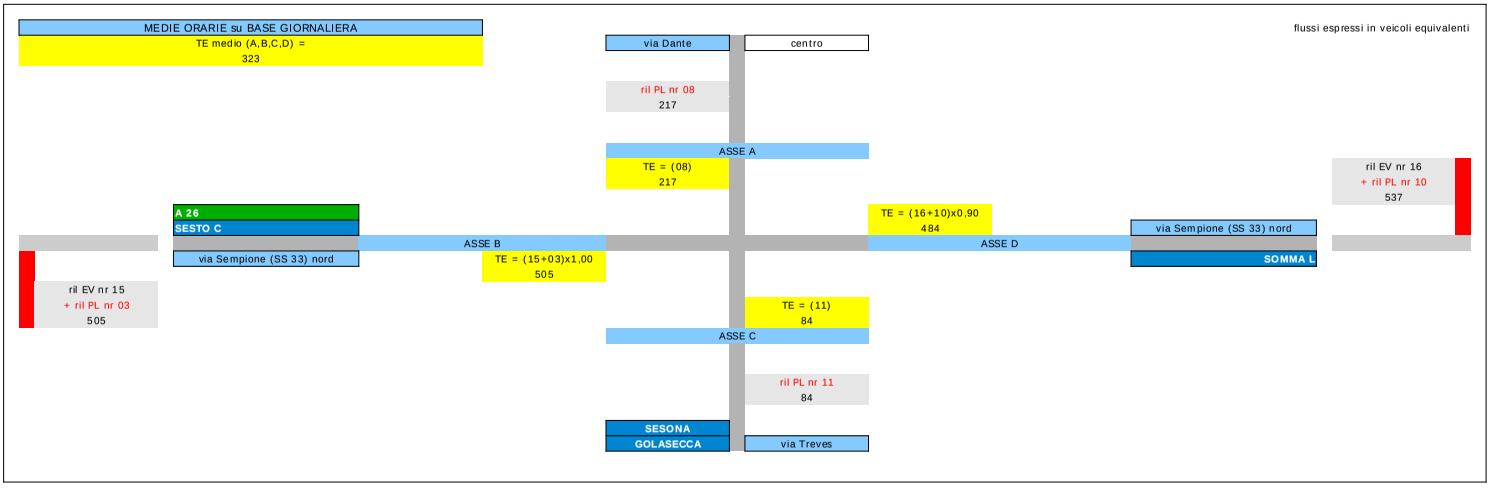
Delineazione degli schemi intersettivi ed assegnazione dei carichi veicolari

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



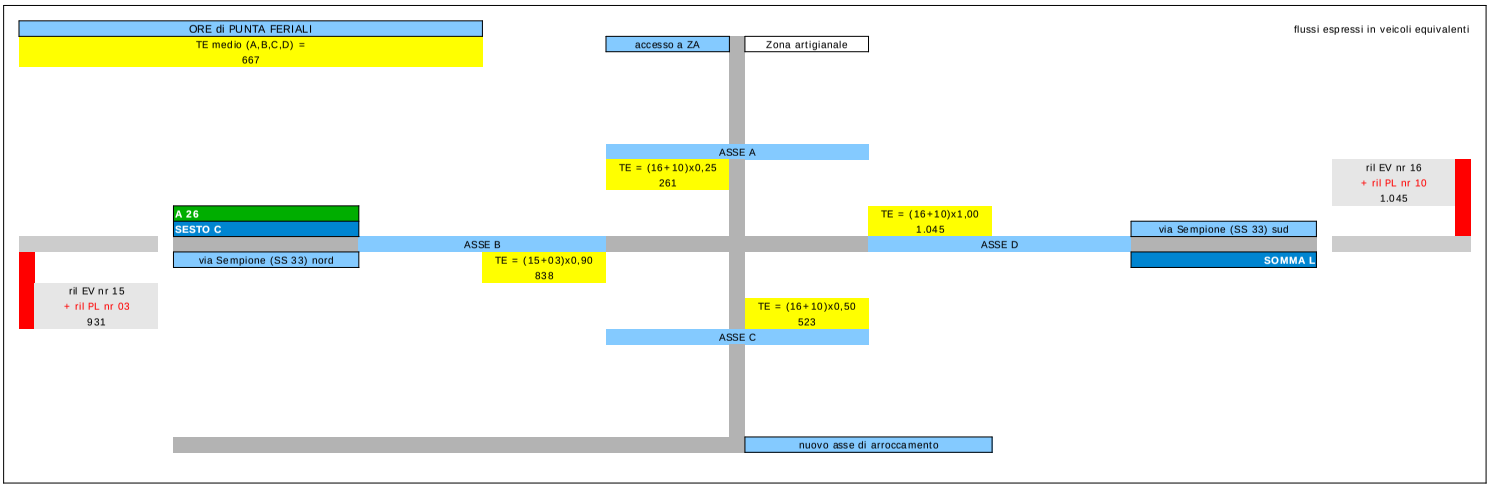


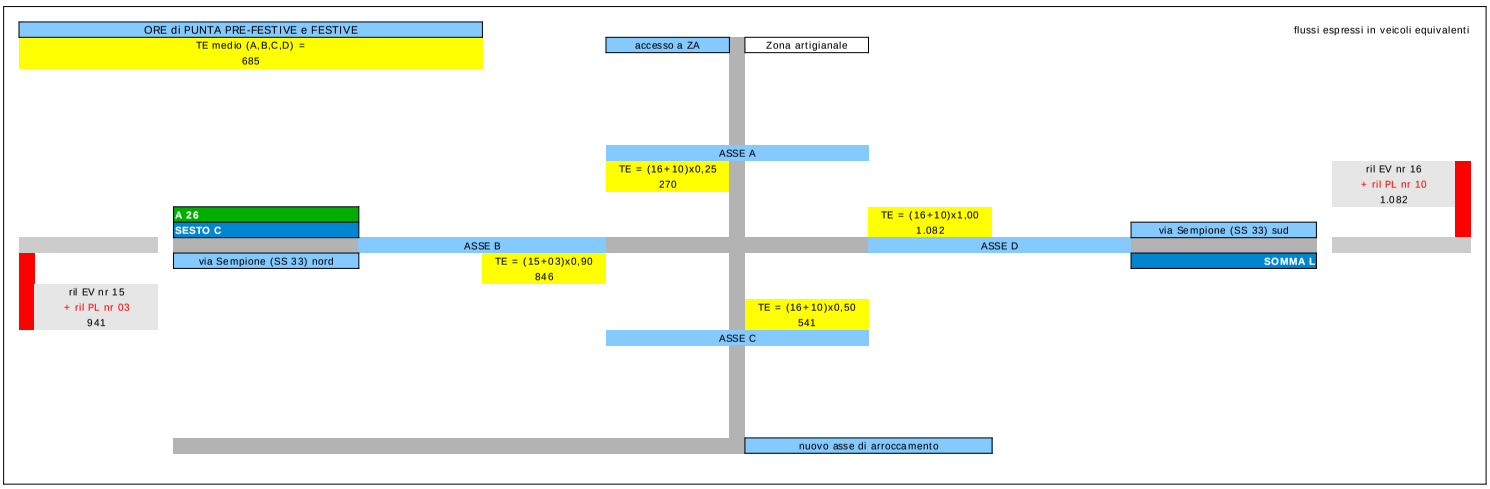


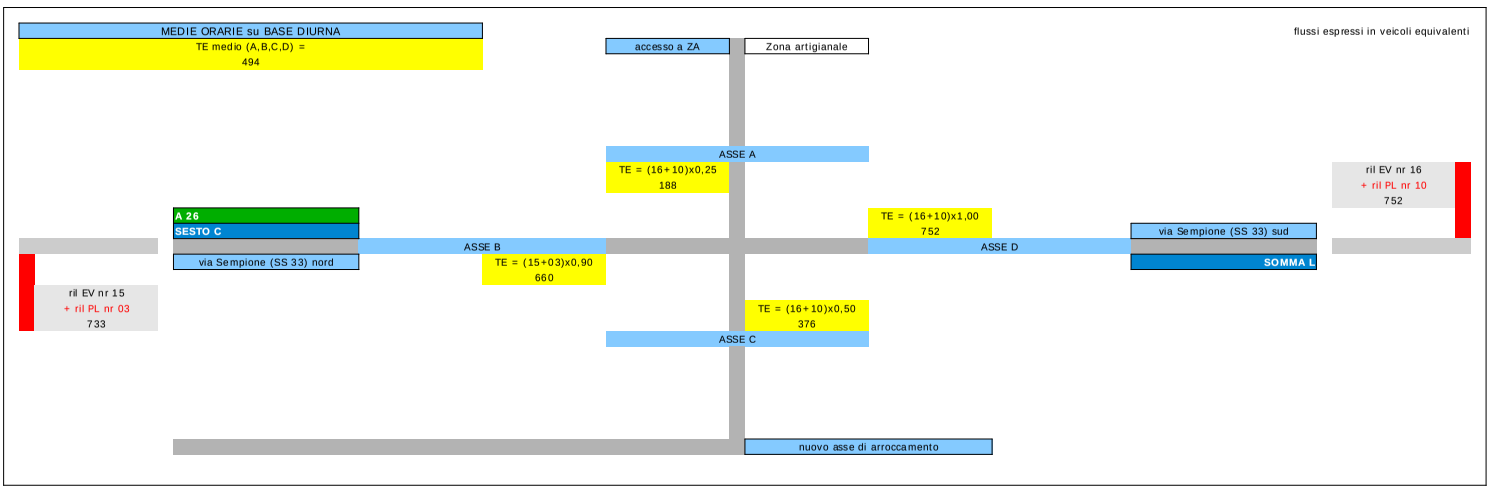


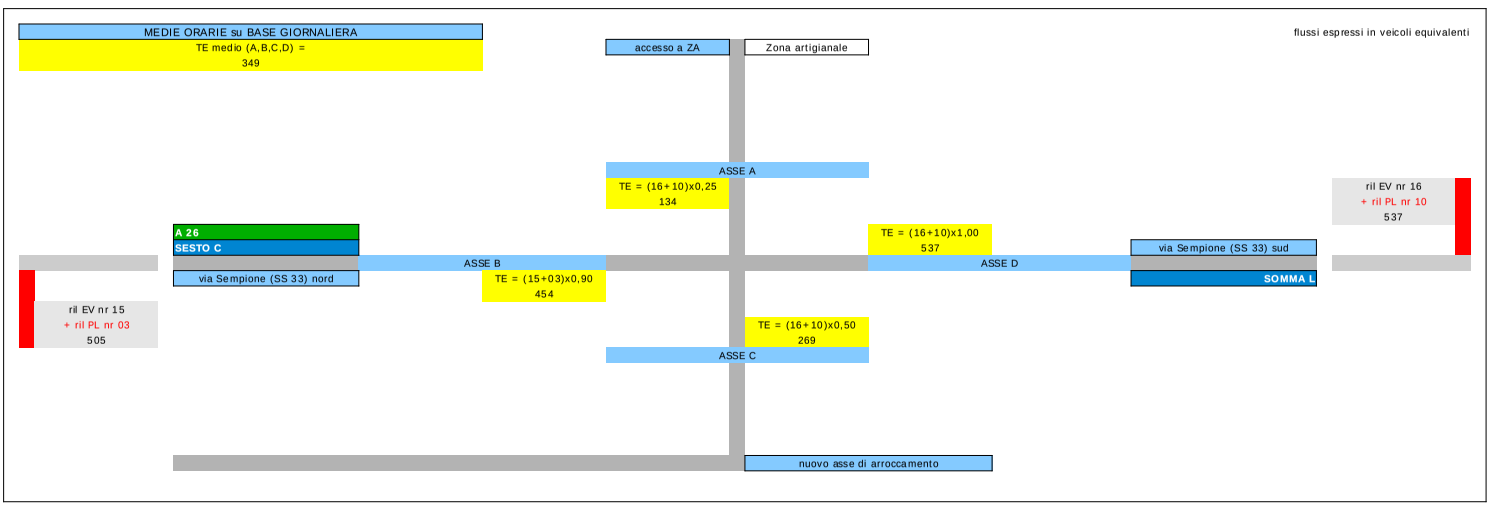
Delineazione degli schemi intersettivi ed assegnazione dei carichi veicolari

I02 - INTERSEZIONE SS 33 / DANTE / TREVES



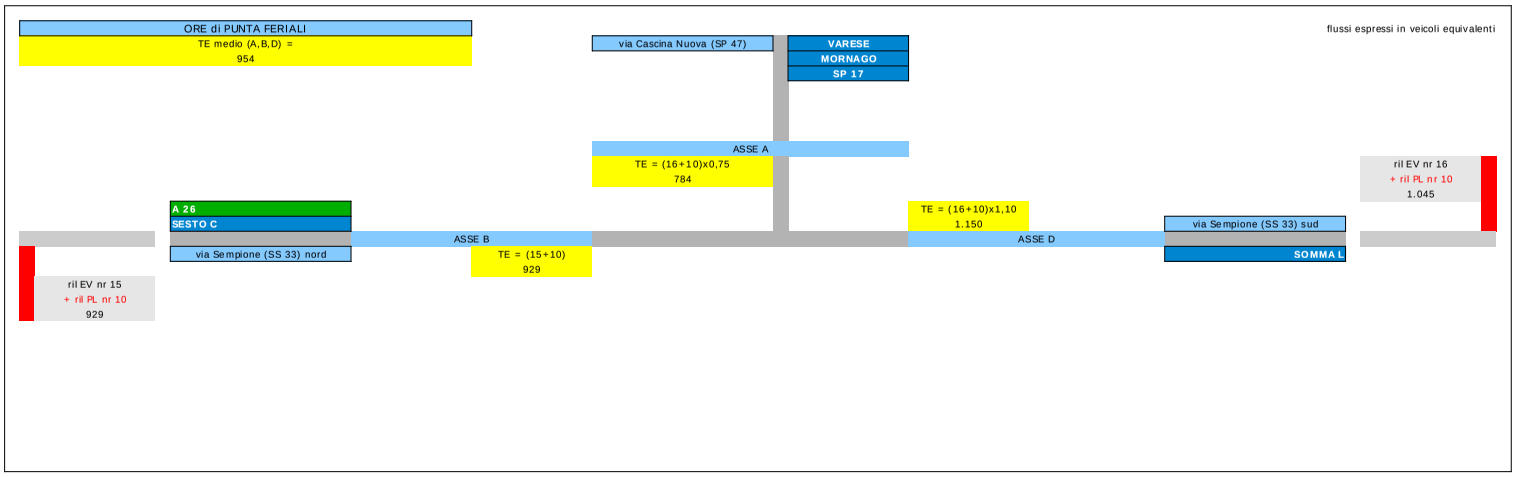


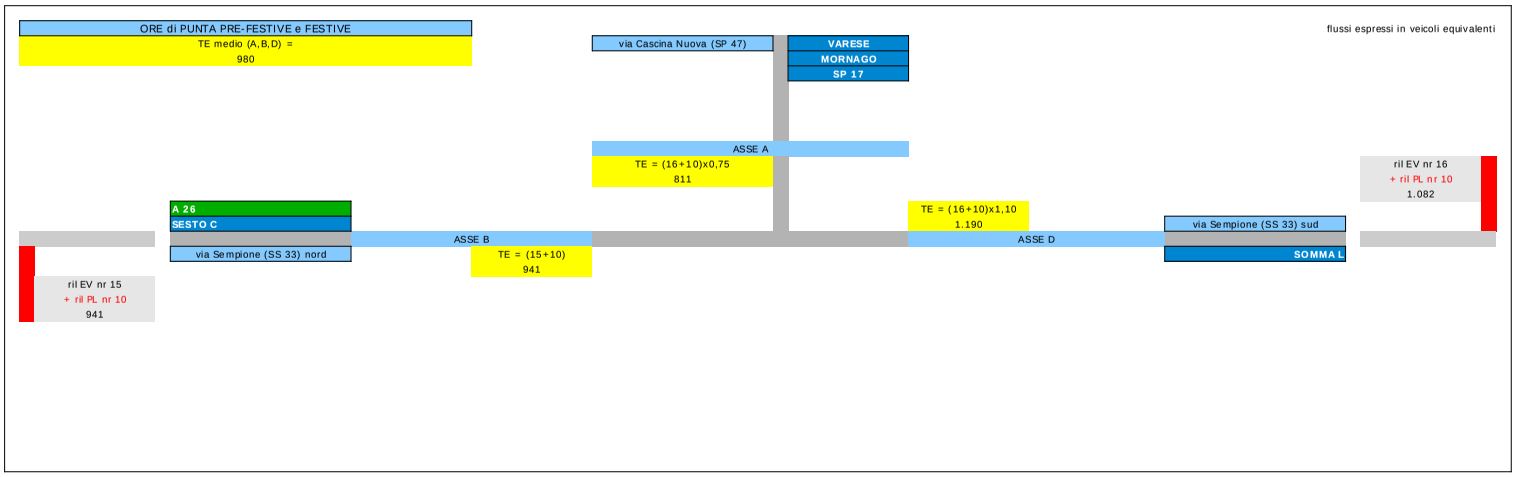


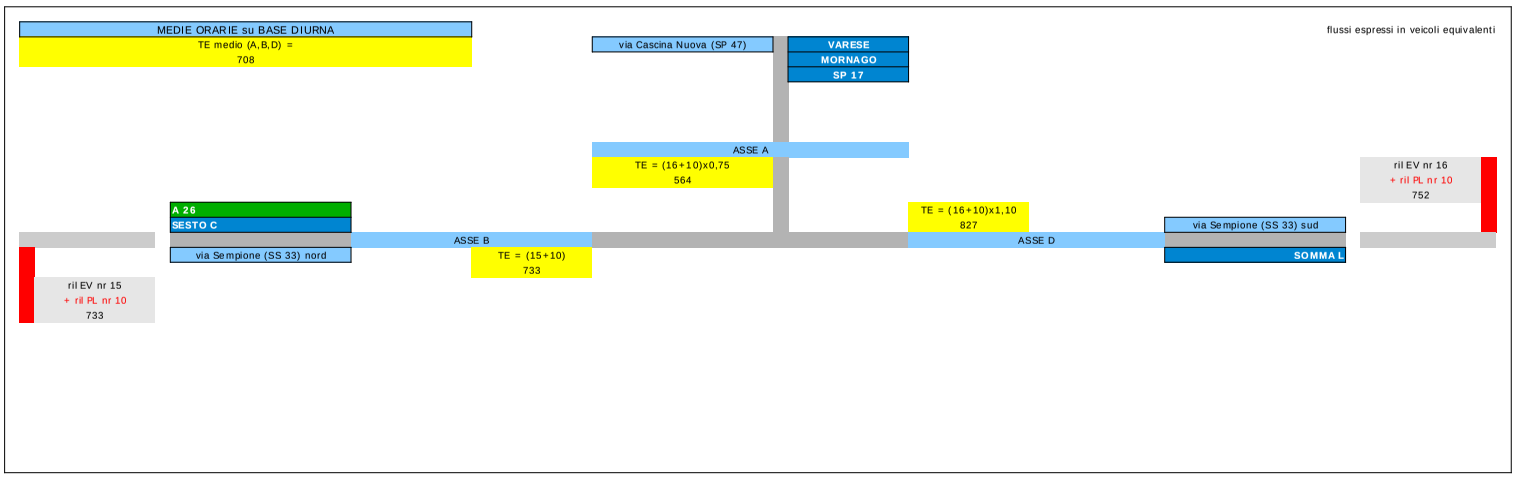


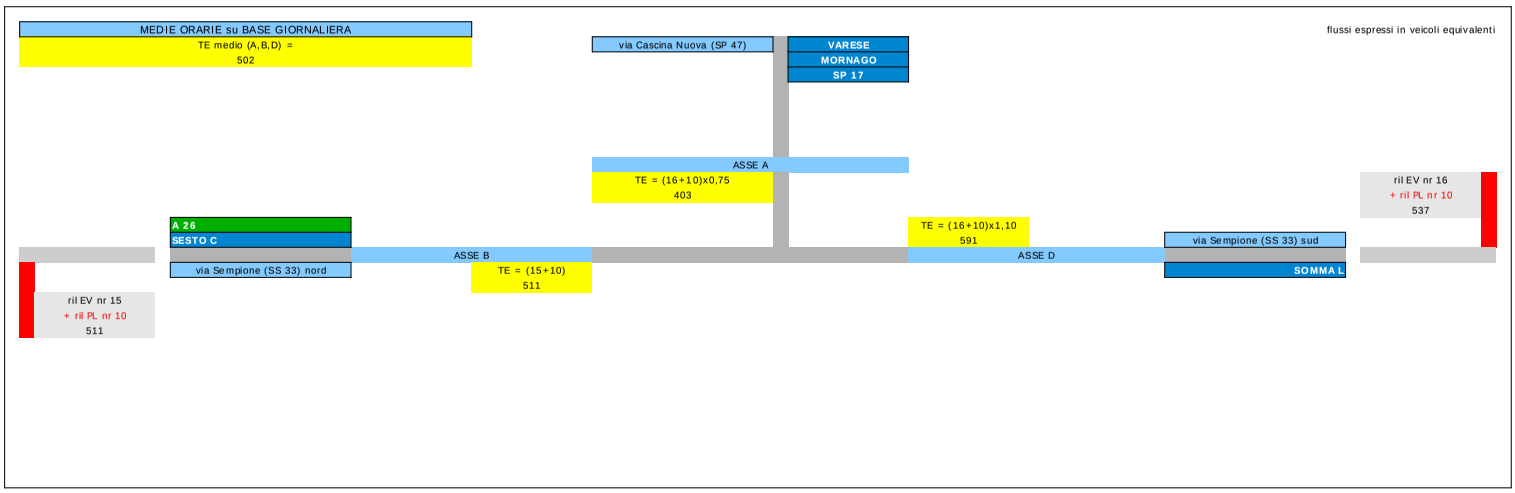
Delineazione degli schemi intersettivi ed assegnazione dei carichi veicolari

I03 - INTERSEZIONE SS 33 / ACCESSO a ZA / NUOVO ASSE di ARROCCAMENTO





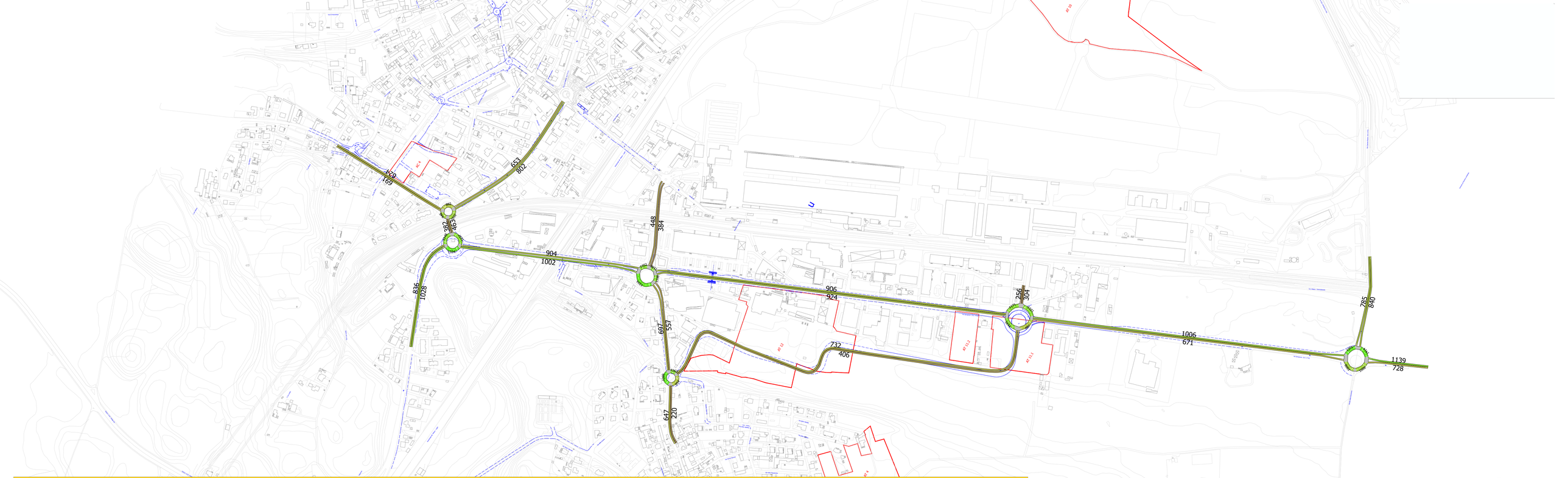




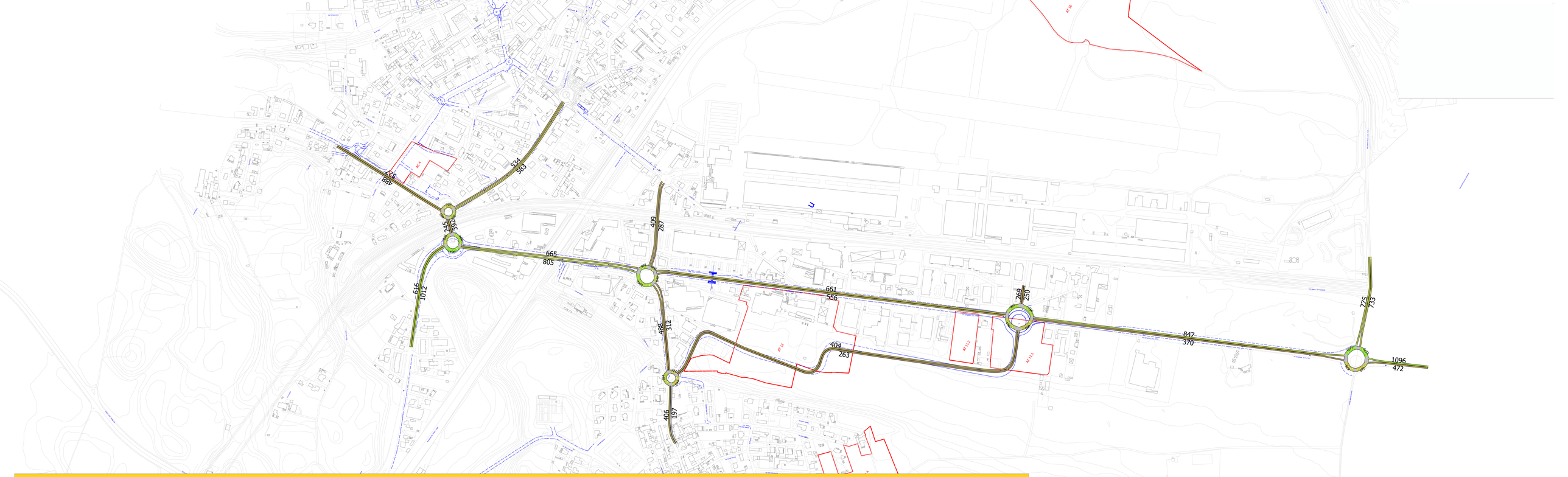
Delineazione degli schemi intersettivi ed assegnazione dei carichi veicolari

I04 - INTERSEZIONE SS 33 / SP 47

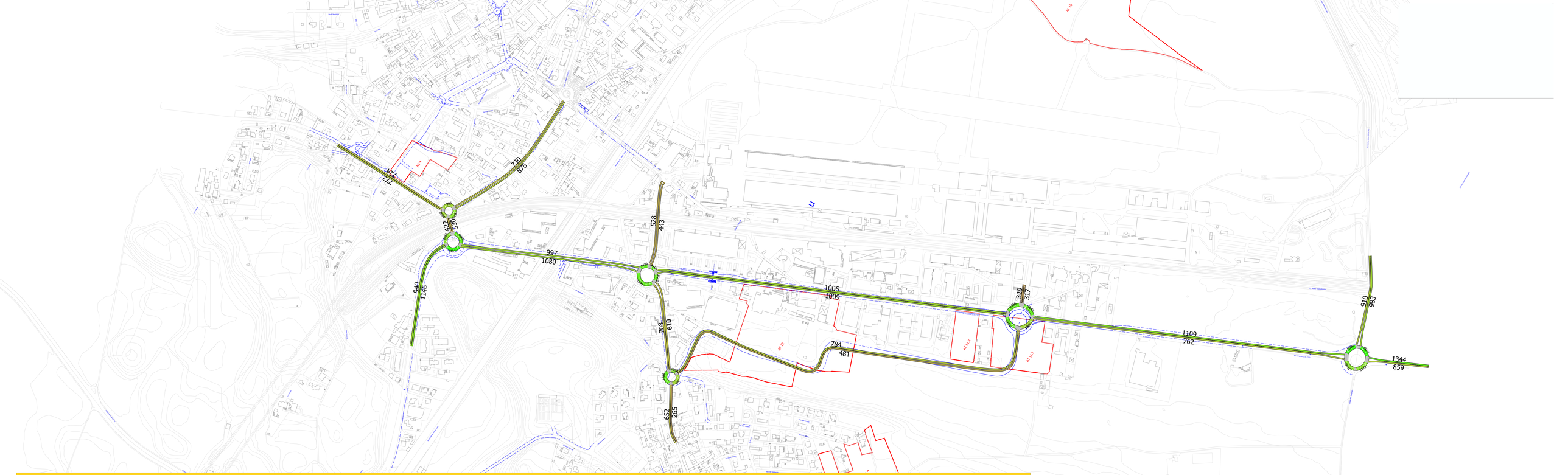
PROIEZIONE STATO di FATTO > STATO di PROGETTO basata sui risultati statistici di *REGIONE LOMBARDIA – INFRASTRUTTURE e MOBILITA' – INDAGINE ORIGINE / DESTINAZIONE 2002 – DISTRIBUZIONE degli SPOSTAMENTI per MOTIVO*											
STATO di FATTO											
		ORA di PUNTA FERIALE					ORA di PUNTA PRE-FESTIVA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



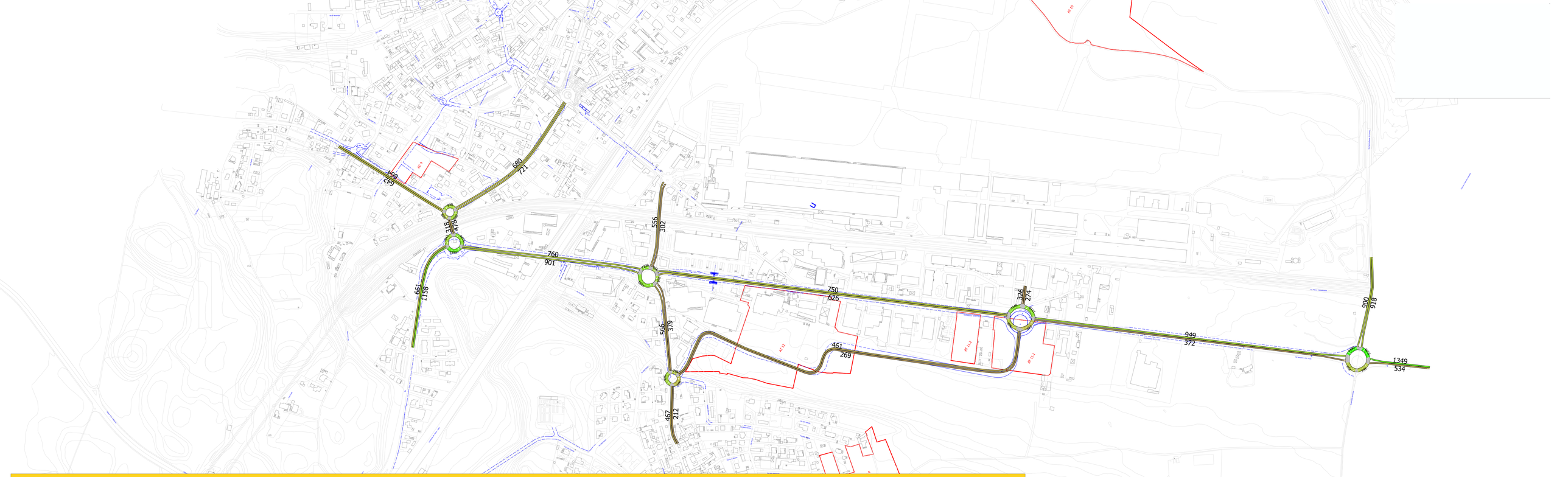
SISTEMA SS 33	
stato della rete	PROGETTO
stato degli insediamenti	ATTUALE
condizione di traffico	ora di punta feriale (serale)
grandezze rappresentate	veicoli circolanti



SISTEMA SS 33	
stato della rete	PROGETTO
stato degli insediamenti	ATTUALE
condizione di traffico	ora di punta festiva (serale)
grandezze rappresentate	veicoli circolanti



SISTEMA SS 33	
stato della rete	PROGETTO
stato degli insediamenti	PROGETTO
condizione di traffico	ora di punta feriale (serale)
grandezze rappresentate	veicoli circolanti



SISTEMA SS 33	
stato della rete	PROGETTO
stato degli insediamenti	PROGETTO
condizione di traffico	ora di punta festiva (serale)
grandezze rappresentate	veicoli circolanti

SISTEMA SP 17 – DATI ed ELABORAZIONI per SIMULAZIONE MODELLISTICA

AC 06 (IRCA) – Elaborazioni basate sull'osservazione di analoghi insediamenti presenti sul territorio

SC		parametri	veicoli/giorno
Stato di fatto		0,5 veicoli pesanti / 1.000 mq	5
10.270	mq	1 veicolo / 7.500 mq (dovuto a visitatori occasionali)	1
51,35	addetti	2 veicoli / addetto	103

SLP		parametri	veicoli/giorno
Progetto PGT		1 veicolo pesante / 5.600 mq (dovuto ad approvvigionamento merci)	4
7.505	mq	1 veicolo / 7.500 mq (dovuto a visitatori occasionali)	1
37,53	addetti	2 veicoli / addetto	75

veicoli totali			
sdf	leggeri		104
	pesanti		5
prog	leggeri		76
	pesanti		4
totali	leggeri	in ingresso al sistema	181
	pesanti	in ingresso al sistema	9

conversione in traffico di ora di punta feriale serale		12 % veicoli / giorno per mezzi pesanti	fonte: ITE – *Trip Generation Manual*
sdf	leggeri		52
	pesanti		1
prog	leggeri		38
	pesanti		0
totali	leggeri	in ingresso al sistema	91
	pesanti	in ingresso al sistema	2

AT 08 (Polo sportivo-commerciale) – Elaborazioni basate su normativa DGR nr 8/5054 del 04.07.07 e ITE – *Trip Generation Manual*

SLP commerciale		parametri	veicoli/ora (di punta)
Progetto PGT		veicoli pesanti	0
1.586,40	mq	veicoli	79

SLP sportiva		parametri	veicoli/ora (di punta)
Progetto PGT		veicoli pesanti	0
6.345,60	mq	veicoli	76

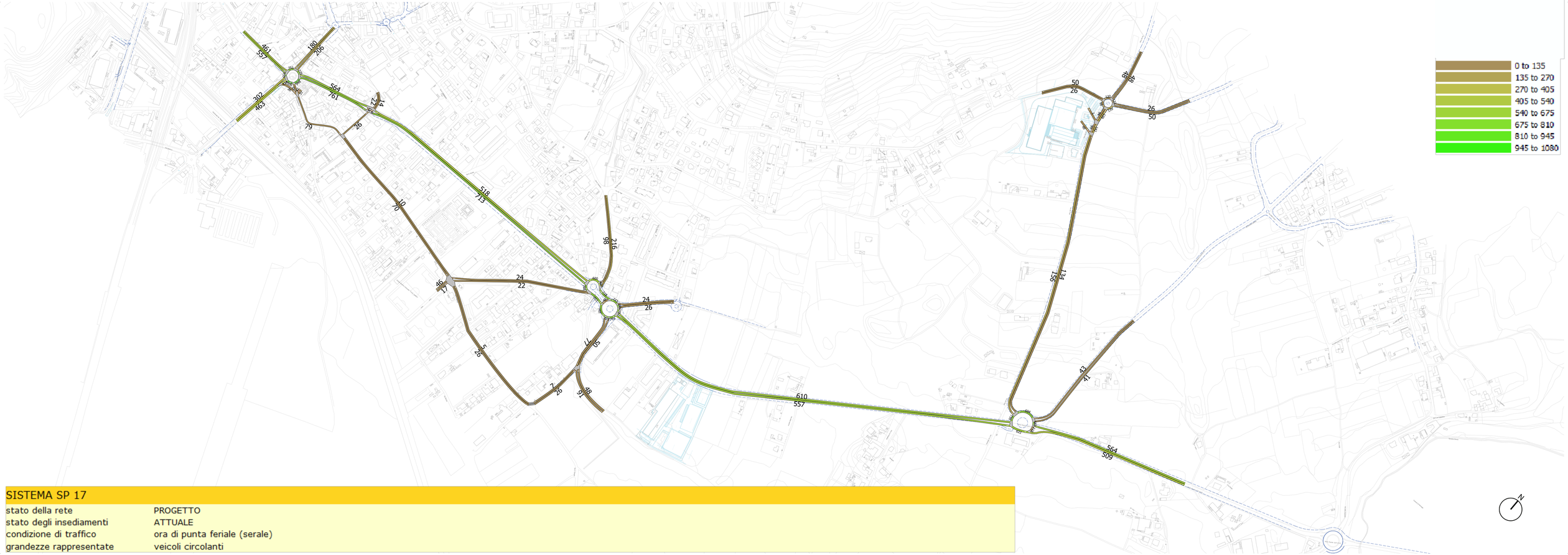
veicoli totali			
totali	leggeri	in ingresso al sistema	59
		in uscita dal sistema	97

AT 09 – Elaborazioni basate sull'osservazione di analoghi insediamenti presenti sul territorio

SLP		parametri	veicoli/giorno
Progetto PGT		0,7 veicolo pesante / 1000 mq SC	4
5.225	mq	1 veicolo / 7500 mq SC (dovuto a visitatori occasionali)	1
52,25	addetti	2 veicoli / addetto	105

veicoli totali			
sdf	leggeri		0
	pesanti		0
prog	leggeri		105
	pesanti		4
totali	leggeri	in ingresso al sistema	106
	pesanti	in ingresso al sistema	4

conversione in traffico di ora di punta serale		12 % veicoli / giorno per mezzi pesanti	fonte: ITE – *Trip Generation Manual*
sdf	leggeri		0
	pesanti		0
prog	leggeri		53
	pesanti		0
totali	leggeri		53
	pesanti		1



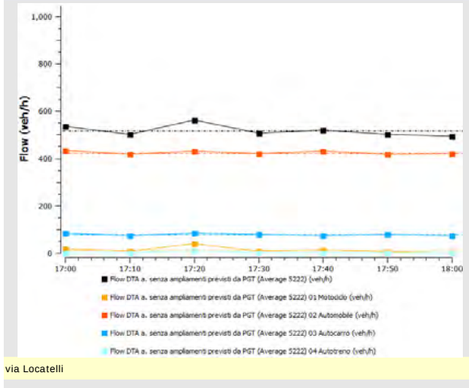
SISTEMA SP 17	
stato della rete	PROGETTO
stato degli insediamenti	ATTUALE
condizione di traffico	ora di punta feriale (serale)
grandezze rappresentate	veicoli circolanti

SISTEMA SP 17	
stato della rete	PROGETTO
stato degli insediamenti	PROGETTO
condizione di traffico	ora di punta feriale (serale)
grandezze rappresentate	veicoli circolanti

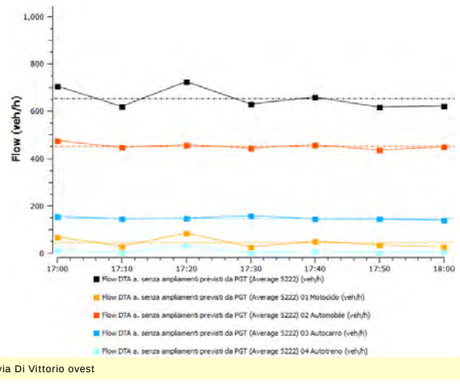
SP 17 – Stato della rete : PROGETTO – Stato degli insediamenti : PROGETTO

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

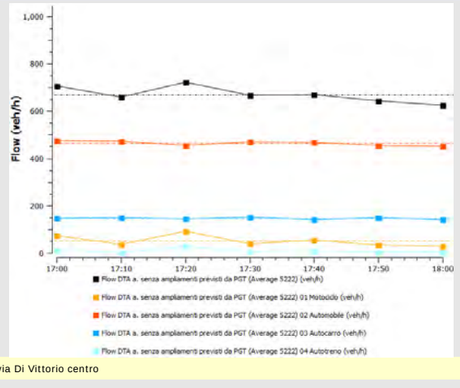
Direzione ovest → est



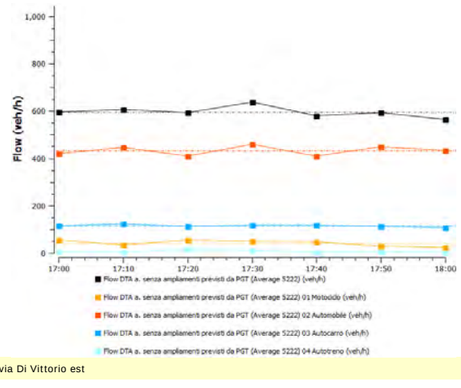
via Locatelli



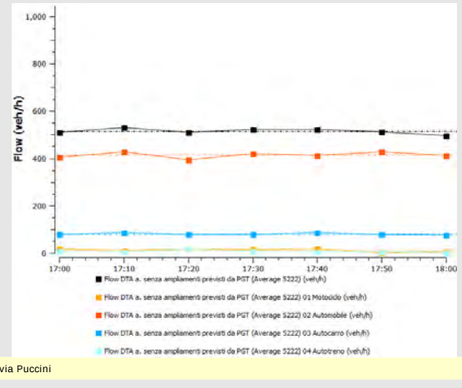
via Di Vittorio ovest



via Di Vittorio centro

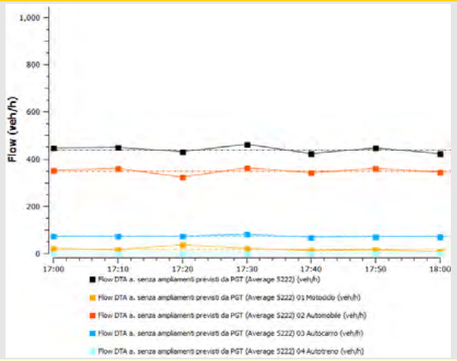


via Di Vittorio est

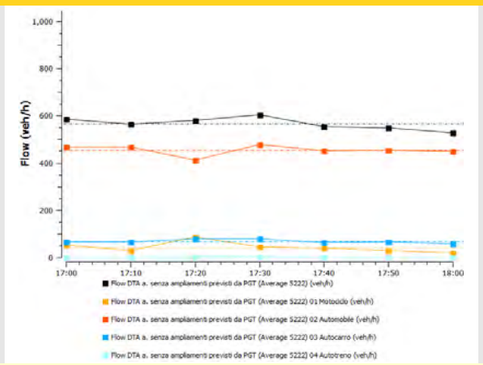


via Puccini

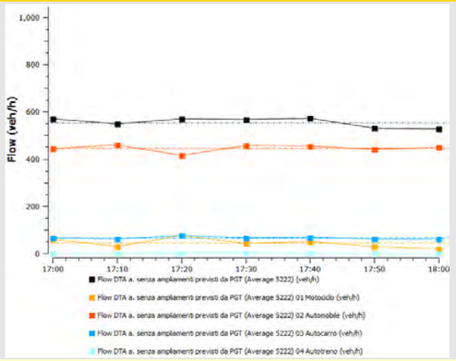
Direzione est → ovest



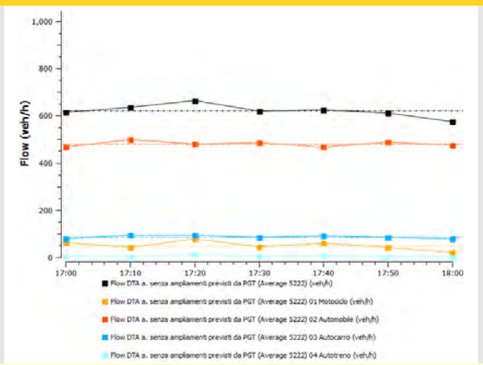
via Puccini



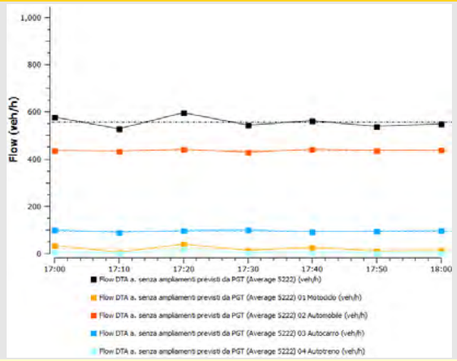
via Di Vittorio est



via Di Vittorio centro



via Di Vittorio ovest

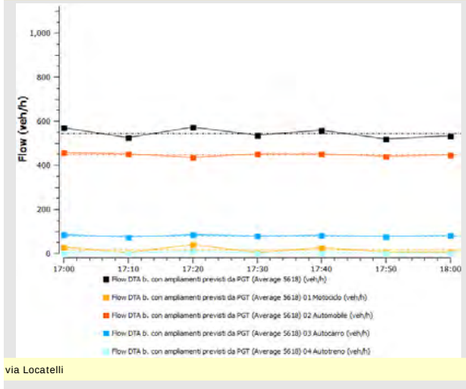


via Locateli

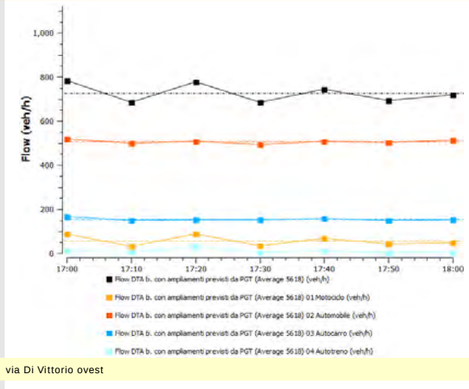
SP 17 – Stato della rete : PROGETTO – Stato degli insediamenti : PROGETTO

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

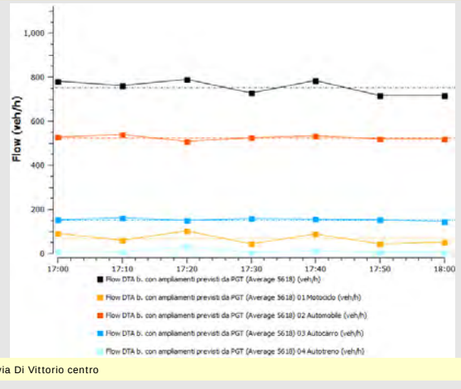
Direzione ovest → est



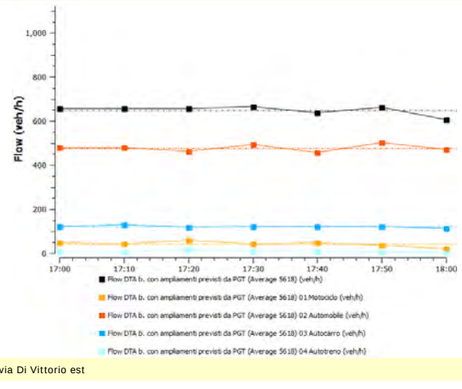
via Locatelli



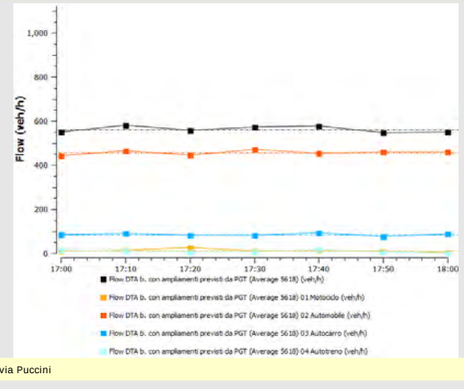
via Di Vittorio ovest



via Di Vittorio centro

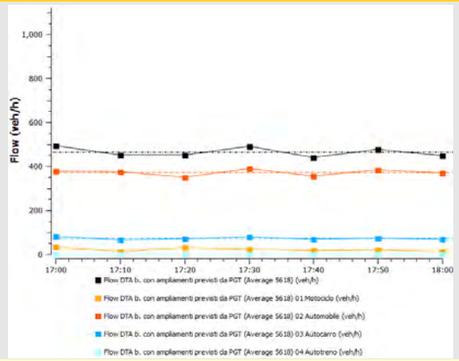


via Di Vittorio est

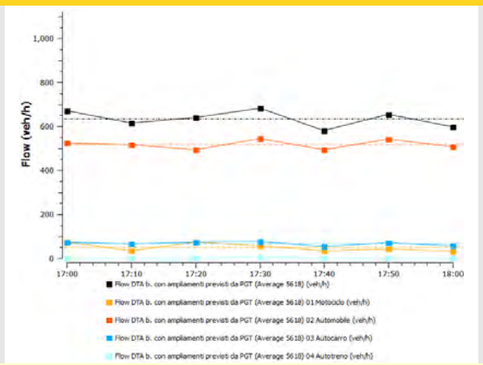


via Puccini

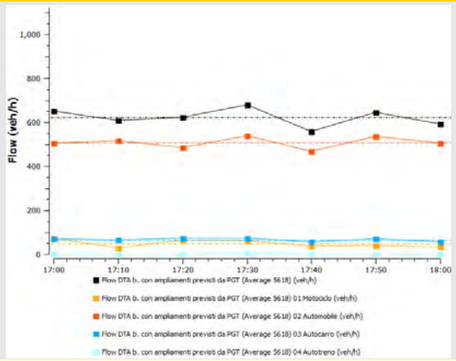
Direzione est → ovest



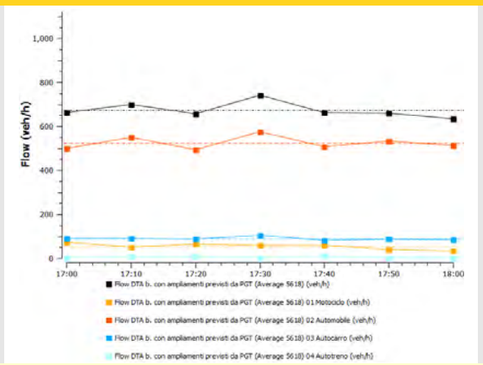
via Puccini



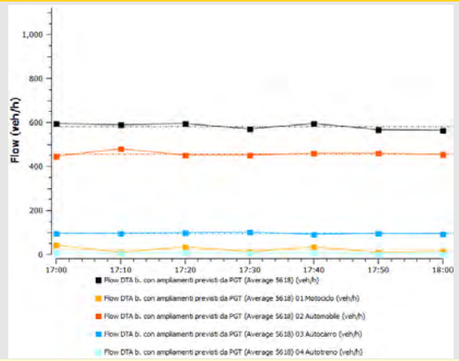
via Di Vittorio est



via Di Vittorio centro



via Di Vittorio ovest



via Locateli

SISTEMA SP 18 – DATI ed ELABORAZIONI per SIMULAZIONE MODELLISTICA

PLP Corgeno – Elaborazioni basate sull'osservazione di analoghi insediamenti presenti sul territorio

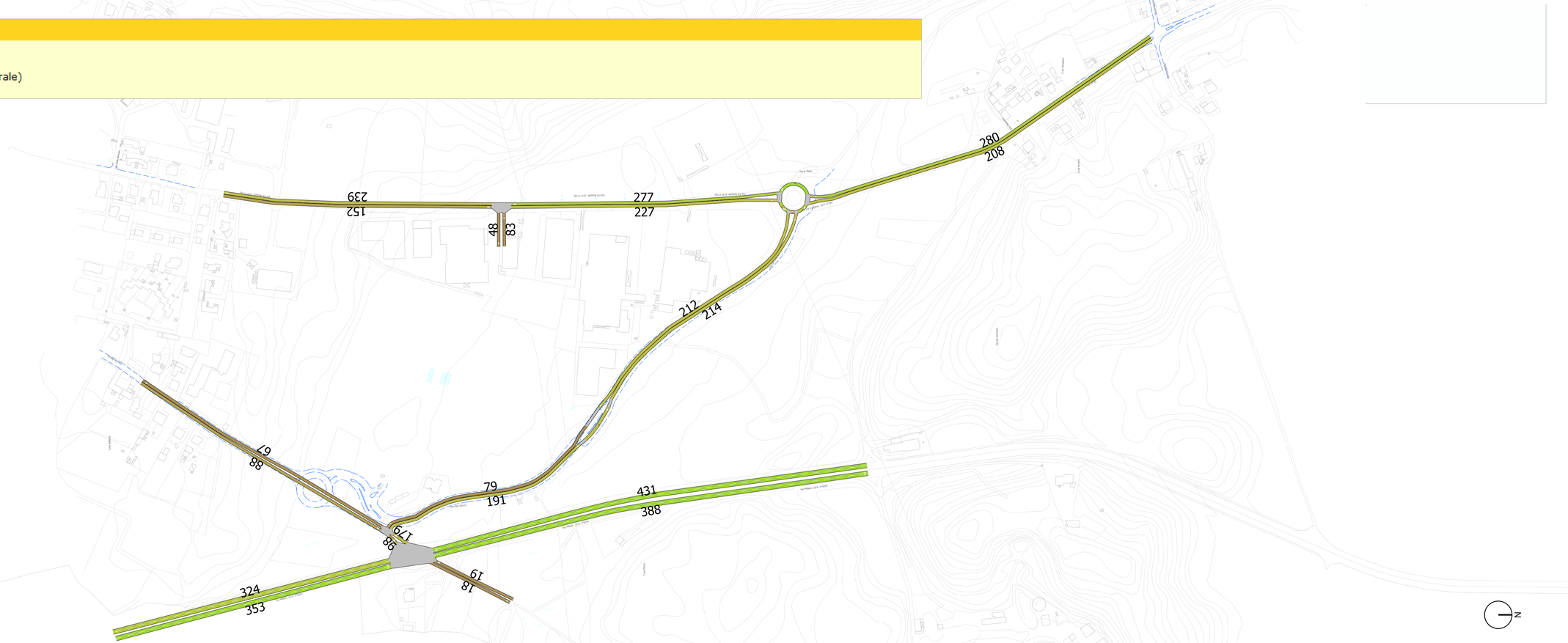
SLP		parametri	veicoli/giorno
Progetto PGT		0,7 veicoli pesanti / 1.000 mq	18
26.375	mq	1 veicolo / 7.500 mq (dovuto a visitatori occasionali)	4
263,75	addetti	2 veicoli / addetto	528

veicoli totali

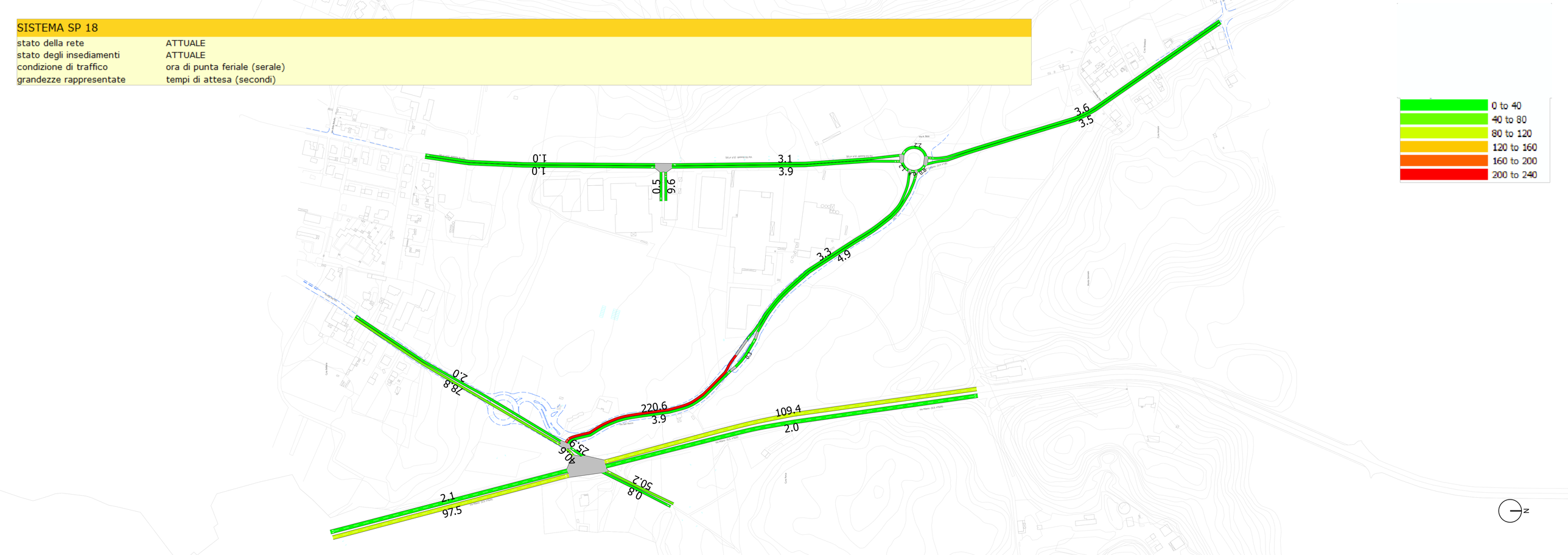
sdf	leggeri		0
	pesanti		0
prog	leggeri		531
	pesanti		18
totali	leggeri	in ingresso al sistema	532
	pesanti	in ingresso al sistema	19

conversione in traffico di ora di punta feriale serale		12 % veicoli / giorno per mezzi pesanti	fonte: ITE – *Trip Generation Manual*
sdf	leggeri		0
	pesanti		0
prog	leggeri		266
	pesanti		2
totali	leggeri		266
	pesanti		3

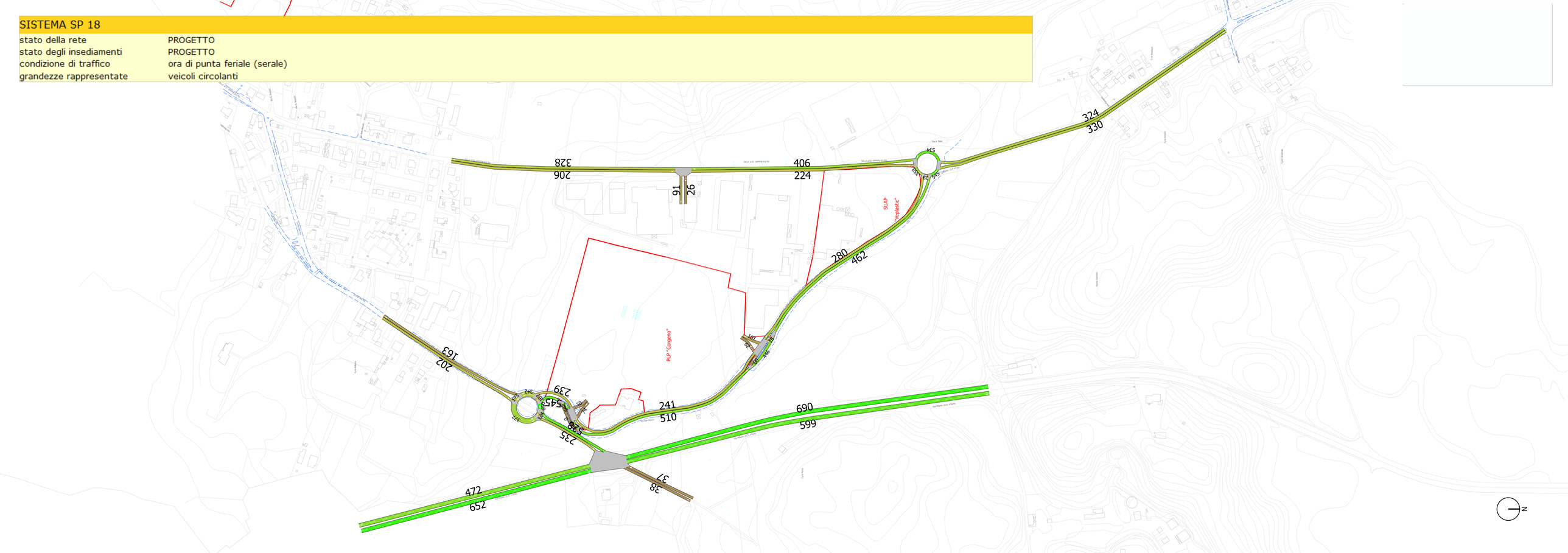
SISTEMA SP 18	
stato della rete	ATTUALE
stato degli insediamenti	ATTUALE
condizione di traffico	ora di punta feriale (serale)
grandezze rappresentate	veicoli circolanti



SISTEMA SP 18	
stato della rete	ATTUALE
stato degli insediamenti	ATTUALE
condizione di traffico	ora di punta feriale (serale)
grandezze rappresentate	tempi di attesa (secondi)



SISTEMA SP 18	
stato della rete	PROGETTO
stato degli insediamenti	PROGETTO
condizione di traffico	ora di punta feriale (serale)
grandezze rappresentate	veicoli circolanti



SISTEMA SP 18	
stato della rete	PROGETTO
stato degli insediamenti	PROGETTO
condizione di traffico	ora di punta feriale (serale)
grandezze rappresentate	tempi di attesa (secondi)