

SETTORE PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE MOBILITA'  
E TRASPORTO PUBBLICO

Allegato alla proposta di Deliberazione n. 642

Composto da n. 12.... pagine

Milano



Comune  
di Milano

Il Direttore del Settore  
Ing. Stefano Riazzola

ALLEGATO 3

**AREA TERRITORIO  
DIREZIONE CENTRALE MOBILITA' TRASPORTI, AMBIENTE  
SETTORE PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE  
MOBILITA' E TRASPORTO PUBBLICO**

IL SEGRETARIO GENERALE  
(Dott.ssa *Luciana Musicò*)

**ADOZIONE DEFINITIVA DELL'AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL  
TRAFFICO URBANO (PGTU) DEL COMUNE DI MILANO**

**PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI  
PROPOSTA DI PARZIALE ACCOGLIMENTO**

IL DIRETTORE DEL SETTORE  
PIANIFICAZIONE E  
PROGRAMMAZIONE MOBILITA' E  
TRASPORTO PUBBLICO  
Ing. Stefano Riazzola

Milano, 27/03/2013

**Testo emendato a seguito di deliberazione di Consiglio Comunale**



## INDICE

PREMESSA.....	5
PROPOSTA DI PARZIALE ACCOGLIMENTO.....	6
Osservazione 7 - Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UITP .....	6
Osservazione 11 - Tommaso Franchi .....	8
Osservazione 57 - Comitato Stadera Baia del Re .....	10
Osservazione 123 - Altroconsumo .....	11
Osservazione 124 – Monica Tortoreto .....	13
Osservazione 131 - Andrea Giorcelli.....	17



## PREMESSA

Il presente documento "*Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di parziale accoglimento*" raggruppa:

- le osservazioni che, essendo articolate in più oggetti, catalogati con sub progressivo, rispetto ad ogni singolo oggetto, e controdedotti separatamente, sono state considerate meritevoli di accoglimento solo per alcuni dei sub individuati e comunque in maniera parziale in quanto il loro recepimento ha riguardato solo in parte la richiesta dell'osservante
- l'osservazione riguardante un unico oggetto considerata meritevole di parziale accoglimento in quanto il suo recepimento ha riguardato solo in parte la richiesta dell'osservante

## PROPOSTA DI PARZIALE ACCOGLIMENTO

### Osservazione 7 - Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UITP

Osservazione	7/a
Sintesi dell'osservazione	Lavori di riqualificazione sede tranviaria di via Mac Mahon . Contiamo su un approfondito studio e valutazione, con il mantenimento e miglioramento della sede in via esclusiva per il transito dei tram; in un'ottica di velocizzazione per una linea tranviaria di forza, complementare al servizio delle metropolitane.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Trasporto pubblico
Esame/Valutazione	Si propone di <b>accogliere</b> la parte di osservazione in quanto il progetto di riqualificazione di via Mac Mahon, già inserito nel Programma Triennale delle Opere, già prevede il mantenimento esclusivo della sede propria tranviaria.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	L'accoglimento non comporta modifiche testuali in quanto i concetti espressi sono già presenti nel documento

Osservazione	7/b
Sintesi dell'osservazione	Cambio d'uso delle corsie riservate in Cenisio – Nono – Cimitero Monumentale – Ferrari e viale Regina Giovanna. Se per la prima è da valutare il ripristino del transito, come esisteva prima dei lavori per la M5, in via Ferrari, per tutti gli altri tratti: Cenisio – Nono – Monumentale e viale Regina Giovanna, siamo contrari (vale anche quanto indicato in premessa).
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Trasporto pubblico
Esame/Valutazione	Si propone di <b>non accogliere</b> la parte di osservazione in quanto come riportato nel testo l'eventuale cambio d'uso delle corsie di Ferrari-Cenisio e Regina Giovanna, dovranno essere verificati in ragione delle caratteristiche geometriche delle carreggiate, della presenza delle alberature e della riqualificazione post M5. Coerentemente con la volontà di dare priorità agli interventi a miglior impatto ambientale, nel testo del PGTU è stato scritto che la fattibilità delle corsie riservate, dovrà comunque essere verificata anche sotto l'aspetto della compatibilità ambientale, nel quadro del processo di monitoraggio degli indicatori individuati dal Rapporto Ambientale.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Osservazione	7/c
Sintesi dell'osservazione	Eliminazione rotaie tranviarie non utilizzate: favorevoli. MA: prima deve essere fatto un completo censimento di tutte le rotaie <i>considerate</i> non utilizzate, ed intervenire con la rimozione solo dove effettivamente le rotaie sono isolate e compromettano la circolazione per i pedoni e per tutti gli altri veicoli. Ancora fino ad un recente passato sono stati eliminati tratti di binari che in una attenta e corretta gestione di un trasporto su ferro non sarebbero stati tolti (sempre che la rimozione non sia voluta, ed i progetti futuri non comunicati ai cittadini).
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Trasporto pubblico
Esame/Valutazione	Si propone di <b>accogliere parzialmente</b> la parte di osservazione in quanto tale indirizzo è già contenuto nel PGTU Paragrafo 5.1.2. La possibilità di rimuovere le rotaie non più in esercizio sarà valutata secondo un criterio di priorità dettato dalla messa in sicurezza della mobilità ciclo pedonale, anticipando gli interventi sugli itinerari ciclistici portanti da privilegiare, e previa consultazione e approvazione da parte della Sovrintendenza laddove necessaria.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	L'accoglimento non comporta modifiche testuali in quanto i concetti espressi sono già presenti nel documento

Osservazione	7/d
Sintesi dell'osservazione	Anche se non direttamente collegato al PGTU, ma che comunque è indicato a pagina 33 del Documento PGTU Stato di Attuazione (punto 3.2.3.2). Per l'evoluzione della flotta sono compresi anche gli interventi di revamping, cioè di ammodernamento delle vetture di vecchia generazione. A questo proposito non si sa più nulla delle vetture tranviarie rinnovate (o in fase di rinnovo?) gruppo 4900 ("jumbo tram"), il cui primo esemplare venne presentato, e mai visto in circolazione,
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Trasporto pubblico
Esame/Valutazione	L'istanza <b>non ha natura di osservazione</b> in quanto non formula proposte di integrazione e/o modifica dei documenti.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

## Osservazione 11 - Tommaso Franchi

Osservazione	11/a
Sintesi dell'osservazione	Ho avuto modo di notare dalla documentazione del PGTU che nel sottopassaggio di via Spoleto è in programma la realizzazione di una pista ciclabile. Da qui la mia proposta di prolungarla fino a viale Monza, passando da Popoli Uniti. Marcare quindi la corsia stradale, realizzando apposita corsia ciclabile, con lo scopo di obbligare le auto a mettersi in colonna su una sola corsia e lasciare in tal modo spazio anche alle biciclette (e moto) che libererebbero il marciapiede.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	<p>Si propone di <b>accogliere parzialmente</b> la parte di osservazione</p> <p>Il disegno complessivo di rete è demandato al Piano Urbano della Mobilità (PUM), in fase di redazione, dove lo sviluppo della mobilità ciclistica rappresenta tema centrale.</p> <p>Si è in tal senso attivato un percorso di confronto con le Zone di Decentramento al fine di verificare la possibilità che si attuino interventi ciclabili a valenza locale e di collegamento con le reti principali.</p> <p>Ulteriore elencazione di interventi non attiene pertanto al documento di piano generale ma è rinviata al PUM, ad approfondimenti di settore ed a progettazione di dettaglio.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Al Paragrafo 5.1.2. dopo l'ultimo elenco puntato si inserisce la frase: <i>“Inoltre si manterrà attivo un percorso di confronto con le Zone di Decentramento, anche in relazione ai contributi pervenuti nelle diverse fasi di formazione dell'aggiornamento del Piano, al fine di verificare la possibilità che si attuino interventi a valenza locale e di collegamento con le reti principali.</i></p> <p><i>In tal senso l'elencazione di interventi non attiene al presente documento di piano generale ma è rinviata ad approfondimenti di settore ed a progettazione di dettaglio.”</i></p>

Osservazione	11/b
Sintesi dell'osservazione	<p><b>Concludo con un brevissimo accenno al parcheggio in doppia fila lungo viale Monza. Mi chiedo se sia mai stato calcolato il beneficio che si avrebbe per la circolazione di tutta la zona se non vi fossero più auto parcheggiate in doppia fila lungo il viale. Per esempio basterebbe iniziare col tracciare la segnaletica orizzontale e richiedere alle auto dei vigili urbani di fermarsi ogni qual volta vedessero un'auto in sosta sulla corsia di transito. Ogni giorno da piazzale Loreto fino alla fermata MM di Precotto ve ne sono centinaia.</b></p>

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano  
Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di parziale accoglimento

<b>Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione</b>	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
<b>Tema oggetto dell'osservazione</b>	Azioni di controllo e sanzionamento
<b>Esame/Valutazione</b>	L'istanza <b>non ha natura di osservazione</b> in quanto non formula proposte di integrazione e/o modifica dei documenti.
<b>Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione</b>	

## Osservazione 57 - Comitato Stadera Baia del Re

Osservazione	57
<b>Sintesi dell'osservazione</b>	<p>Il Consiglio di zona 5 ha approvato in data 27.6.2012, con delibera n 126 (che si allega alla presente), un percorso ciclabile di circa 5 km che, dal quartiere Gratosoglio, dovrebbe raggiungere il centro della città;</p> <p>Si chiede</p> <p>che il percorso indicato nelle premesse, così come approvato dal Consiglio di zona 5, sia inserito nel PGTU in fase di definizione tra le opere prioritarie da realizzare.</p>
<b>Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione</b>	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
<b>Tema oggetto dell'osservazione</b>	Mobilità ciclistica
<b>Esame/Valutazione</b>	<p>Si propone di <b>accogliere parzialmente</b> l'osservazione</p> <p>Il disegno complessivo di rete è demandato al Piano Urbano della Mobilità (PUM), in fase di redazione, dove lo sviluppo della mobilità ciclistica rappresenta tema centrale.</p> <p>Si è in tal senso attivato un percorso di confronto con le Zone di Decentramento al fine di verificare la possibilità che si attuino interventi ciclabili a valenza locale e di collegamento con le reti principali.</p> <p>Ulteriore elencazione di interventi non attiene pertanto al documento di piano generale ma è rinviata al PUM, ad approfondimenti di settore ed a progettazione di dettaglio.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
<b>Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione</b>	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Al Paragrafo 5.1.2. dopo l'ultimo elenco puntato si inserisce la frase: <i>“Inoltre si manterrà attivo un percorso di confronto con le Zone di Decentramento, anche in relazione ai contributi pervenuti nelle diverse fasi di formazione dell'aggiornamento del Piano, al fine di verificare la possibilità che si attuino interventi a valenza locale e di collegamento con le reti principali.</i> <i>In tal senso l'elencazione di interventi non attiene al presente documento di piano generale ma è rinviata ad approfondimenti di settore ed a progettazione di dettaglio.”</i></p>

## Osservazione 123 - Altroconsumo

Osservazione	123/a
<b>Sintesi dell'osservazione</b>	<p>rileva, anche su segnalazione di nostri associati, delle criticità che, da una parte:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. penalizzano in maniera impropria una quota di lavoratori pendolari costretti ad utilizzare l'auto perché il trasporto pubblico interurbano, tra Milano e i loro luoghi di residenza, o è carente o non esistente,</li><li>2. dall'altra discriminano tra i residenti di una stessa zona per come sono state concepite e attuate le ZPRU e la sosta regolamentata.</li></ol> <p>Sul <b>primo punto</b>, l'introduzione della sosta regolamentata nelle nuove ZPRU esterne alla cerchia filoviaria, comporta una spesa di quasi 1.000 € all'anno (poco meno di 90 € al mese) per tutti quei pendolari che, non avendo valide alternative e arrivando da fuori, sostavano in quelle zone per recarsi al lavoro.</p> <p>In tempi di crisi economica, come quella in corso, e di continui aumenti delle spese correnti, l'introduzione della <b>sosta a pagamento</b> in quelle zone <b>senza che sia prevista la possibilità di usufruire</b> di una sorta di "<b>abbonamento al parcheggio</b>" (sebbene in stalli all'aperto su strada), viene percepita come un nuovo balzello sulle spalle di gente che non può sottrarsi altrimenti.</p> <p>Vista l'attuale assenza di parcheggi di interscambio su alcune direttrici di ingresso, <b>si propone di estendere le forme di abbonamento previste per chi lascia l'auto ai parcheggi gestiti da ATM<sup>1</sup>, anche alla sosta su strada nelle ZPRU di nuova istituzione.</b></p>
<b>Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione</b>	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
<b>Tema oggetto dell'osservazione</b>	Regolamentazione della sosta su strada
<b>Esame/Valutazione</b>	<p>Si propone di <b>non accogliere</b> la parte di osservazione</p> <p>Come indicato nel paragrafo 5.4 del documento "Stato di attuazione e aggiornamento" l'approccio integrato alla pianificazione della sosta è volto prioritariamente a promuovere il pieno utilizzo dell'offerta di sosta in struttura, liberando il suolo pubblico dalla sosta di lunga durata, condizione necessaria per il recupero di spazi da dedicare alla protezione del trasporto pubblico, alla mobilità ciclistica e pedonale e, più in generale, alla riqualificazione ambientale urbana. È inoltre confermata la volontà dell'amministrazione di realizzare, nei limiti delle capacità economiche, parcheggi di interscambio oltre che in ogni caso favorire l'interscambio pubblico/pubblico con adeguate reti di trasporto pubblico di adduzione alle linee di forza.</p> <p>È inoltre prevista la possibilità di introdurre tariffe agevolate per aziende e per i servizi a supporto della residenza e delle aziende, con l'attenzione a definire una tariffa ottimale che garantisca l'equilibrio del sistema e il mantenimento della funzione dissuasiva della sosta a pagamento.</p>
<b>Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione</b>	

Osservazione	123/b
<p><b>Sintesi dell'osservazione</b></p>	<p>Sul <b>secondo punto</b>, si rileva che <u>la netta (e innaturale) divisione in "ambiti" per la sosta</u>, con il conseguente (di fatto) divieto di andare a parcheggiare appena al di là del confine su cui ti sei trovato (tuo malgrado) ad abitare, invece di promuovere la riduzione del traffico, dell'inquinamento atmosferico e il risparmio energetico, obbliga a spostamenti non funzionali e inutili (che comportano traffico, dispendio di energia e inquinamento) e <u>discrimina tra i cittadini residenti/dimoranti sulle linee di confine e quelli che invece risiedono/dimorano nel cuore dell'ambito delimitato.</u></p> <p><b>Per evitare queste prevedibili conseguenze</b> e i sentimenti di insofferenza e risentimento che possono generare <b>basterebbe prevedere delle aree di "transizione" a cavallo dei confini tracciati</b>, fisiologiche con la morfologia delle zone interessate e la densità abitativa, cui possono avere "diritto" solo i residenti/dimoranti dei numeri civici sulle linee di confine e delle vie esistenti nel raggio di 100 mt dal confine stesso.</p> <p>Gli <b>ambiti resterebbero gli stessi</b>, ma avrebbero su <b>entrambi i lati dei loro tracciati delle aree cuscinetto</b> (individuabili con una tratteggiatura) che andrebbero a formare dei "<u>sub-ambiti</u>" di sosta per gli abitanti che vivono nell'area ricompresa nel tratteggio, gli unici a cui viene permesso di "sfiorare" per un certo tratto nella zona limitrofa dell'altro ambito, delimitata dal tratteggio.</p>
<p><b>Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione</b></p>	<p>Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5</p>
<p><b>Tema oggetto dell'osservazione</b></p>	<p>Regolamentazione della sosta su strada</p>
<p><b>Esame/Valutazione</b></p>	<p>Si propone di <b>accogliere parzialmente</b> la parte di osservazione Si condivide la rilevazione della criticità relativa alle aree di confine tra ambiti di sosta.</p> <p>Nel contempo, a fronte degli obiettivi che tale strategia della regolamentazione della sosta si prefigge, si ritiene necessario mantenere la suddivisione in ambiti. L'obiettivo di contenimento della mobilità con mezzo privato è infatti mirato sia ai non residenti che ai residenti. Si ritiene pertanto opportuno che nelle procedure attuative della regolamentazione si individui uno strumento idoneo alla soluzione di tale criticità.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
<p><b>Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione</b></p>	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Al Paragrafo 5.4.1. si inserisce la frase: <i>"A fronte della necessità di ottimizzare l'offerta di sosta per i residenti nelle aree di confine tra ambiti differenti si dovrà, nelle procedure attuative della regolamentazione, individuare uno strumento che, garantendo ai residenti maggiore fruibilità degli spazi, tenga comunque conto dell'obiettivo di contenimento della mobilità con mezzo privato."</i></p>

## Osservazione 124 – Monica Tortoreto

Osservazione	124/a
<b>Sintesi dell'osservazione</b>	<p>1- Inserire alla pagina 93 dello Stato Attuazione e Aggiornamento PGTU tra i principali itinerari ciclistici di previsione (punto 5.1.2) anche le seguenti tratte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- M. Gioia-Bicocca. Vie interessate: tutta via De Marchi.</li> <li>- Loreto-Gobba. Vie interessate: via Costa, via Leoncavallo, controviale Palmanova.</li> <li>- Stazione Centrale-Martesana. Vie interessate: via Ferrante Aporti e via Sammartini con collegamento alla pista ciclopedonale del naviglio Martesana.</li> <li>- P.za Durante-Martesana. Vie interessate: via Predabissi, via Giacosa e innesto nella Zona 30 "Governio Provvisorio" di futura previsione.</li> <li>- Precotto-Martesana. Vie interessate: via Aristotele, via Apelle</li> <li>- Monza-Adriano. Completare collegando gli spezzoni esistenti lungo la via Tremelloni.</li> <li>- San Mamete-Idro. Collegare la rete ciclabile del parco Adriano con la pista ciclopedonale del naviglio martesana con la costruzione di un ponte ciclopedonale tra la via san Mamete e via Padova ang. via Idro</li> </ul>
<b>Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione</b>	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
<b>Tema oggetto dell'osservazione</b>	Mobilità ciclistica
<b>Esame/Valutazione</b>	<p>Si propone di <b>accogliere parzialmente</b> la parte di osservazione</p> <p>Il disegno complessivo di rete è demandato al Piano Urbano della Mobilità (PUM), in fase di redazione, dove lo sviluppo della mobilità ciclistica rappresenta tema centrale.</p> <p>Si è in tal senso attivato un percorso di confronto con le Zone di Decentramento al fine di verificare la possibilità che si attuino interventi ciclabili a valenza locale e di collegamento con le reti principali.</p> <p>Ulteriore elencazione di interventi non attiene pertanto al documento di piano generale ma è rinviata al PUM, ad approfondimenti di settore ed a progettazione di dettaglio.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
<b>Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione</b>	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Al Paragrafo 5.1.2. dopo l'ultimo elenco puntato si inserisce la frase:  <i>"Inoltre si manterrà attivo un percorso di confronto con le Zone di Decentramento, anche in relazione ai contributi pervenuti nelle diverse fasi di formazione dell'aggiornamento del Piano, al fine di verificare la possibilità che si attuino interventi a valenza locale e di collegamento con le reti principali.</i></p> <p><i>In tal senso l'elencazione di interventi non attiene al presente documento di piano generale ma è rinviata ad approfondimenti di settore ed a progettazione di dettaglio."</i></p>

Osservazione	124/b
<b>Sintesi dell'osservazione</b>	Inserire alla pagina 92 dello Stato Attuazione e Aggiornamento PGTU nelle Zone a Traffico Limitato e Aree a pedonalità privilegiata (punto 5.1.1) anche la chiusura al traffico motorizzato del Ponte Vecchio (e solo del ponte) di Gorla.
<b>Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione</b>	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
<b>Tema oggetto dell'osservazione</b>	ZTL
<b>Esame/Valutazione</b>	Si propone di <b>non accogliere</b> la parte di osservazione La specificità della richiesta non è coerente con la scala di programmazione del Piano in adozione. Valutazioni puntuali potranno essere effettuate nel quadro del processo di attuazione della contigua Zona 30 "Governo Provvisorio" (Cfr Paragrafo 5.1.1)
<b>Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione</b>	

Osservazione	124/c
<b>Sintesi dell'osservazione</b>	Inserire alla pagina 93 dello Stato Attuazione e Aggiornamento PGTU anche lo sviluppo del servizio BikeMi (punto 5.1.2) lungo la pista ciclopedonale del naviglio Martesana in territorio milanese, in corrispondenza delle radiali di Melchiorre Gioia, viale Monza, via Padova/p.za Costantino.
<b>Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione</b>	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
<b>Tema oggetto dell'osservazione</b>	Mobilità ciclistica - BikeMi
<b>Esame/Valutazione</b>	Si propone di <b>accogliere parzialmente</b> la parte di osservazione in quanto già valutata quale contributo nella precedente fase di formazione del piano (VAS) nella quale è stato appositamente modificato il testo dell'Aggiornamento del Piano inserendo l'esplicita indicazione che tra le principali linee d'azione dell'aggiornamento del PGTU si individuano come strategie fondamentali per lo sviluppo della mobilità ciclistica, l'ampliamento dei parcheggi per biciclette e del Bike Sharing, senza però indicare le puntuali nuove ubicazioni delle stazioni BikeMI, in quanto la pianificazione delle stesse è demandata a un Piano di Settore.
<b>Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione</b>	L'accoglimento non comporta modifiche testuali in quanto già recepite nella precedente fase istruttoria

Osservazione	124/d
<b>Sintesi dell'osservazione</b>	Inserire all'interno del punto 5.2.2 dello Stato Attuazione e Aggiornamento PGTU a pagina 96 anche il collegamento Greco-M1 con una nuova linea o con la modifica di percorso di una delle linee già esistenti.
<b>Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione</b>	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
<b>Tema oggetto dell'osservazione</b>	Trasporto pubblico
<b>Esame/Valutazione</b>	Si propone di <b>non accogliere</b> la parte di osservazione in quanto non di competenza del PGTU. La definizione di nuovi servizi di TPL di superficie o la deviazione di servizi esistenti viene demandata al Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale (PTS).
<b>Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione</b>	

Osservazione	124/e
<b>Sintesi dell'osservazione</b>	Inserire alla pagina 96 dello Stato Attuazione e Aggiornamento PGTU dove si parla di Pedibus (punto 5.1.4) il tema del Pedibus di q.re Adriano ( p.za Costantino, via Amalfi, via San Mamete) che deve poter passare attraverso un cortile di casa popolare.
<b>Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione</b>	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
<b>Tema oggetto dell'osservazione</b>	Mobilità sostenibile - Pedibus
<b>Esame/Valutazione</b>	Si propone di <b>accogliere parzialmente</b> la parte di osservazione in quanto già valutata quale contributo nella precedente fase di formazione del piano (VAS) nella quale è stato appositamente modificato il testo dell'Aggiornamento del Piano inserendo l'indicazione che il progetto Pedibus sarà esteso individuando nuove località di intervento attraverso il coinvolgimento di Consigli di Zona, uffici comunali, rappresentanti dei plessi scolastici, rappresentanti dei genitori ed associazioni, senza indicare preventivamente, nel documento di Piano, alcuna nuova localizzazione.
<b>Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione</b>	L'accoglimento non comporta modifiche testuali in quanto già recepite nella precedente fase istruttoria

Osservazione	124/f
<b>Sintesi dell'osservazione</b>	Inserire alla pagina 96 dello Stato Attuazione e Aggiornamento PGTU le seguenti possibili vie da inserire nel sistema "scuole car free" (punto 5.1.4):  Via Muzio  Via Carnovali
<b>Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione</b>	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
<b>Tema oggetto dell'osservazione</b>	Mobilità sostenibile - Car Free
<b>Esame/Valutazione</b>	Si propone di <b>accogliere parzialmente</b> la parte di osservazione in quanto già valutata quale contributo nella precedente fase di formazione del piano (VAS) nella quale è stato appositamente modificato il testo dell'Aggiornamento del Piano inserendo l'indicazione che il progetto <i>Scuole Car Free</i> sarà esteso individuando nuove località di intervento attraverso il coinvolgimento di Consigli di Zona, uffici comunali, rappresentanti dei plessi scolastici, rappresentanti dei genitori ed associazioni, senza indicare preventivamente, nel documento di Piano, alcuna nuova localizzazione.
<b>Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione</b>	L'accoglimento non comporta modifiche testuali in quanto già recepite nella precedente fase istruttoria

## Osservazione 131 - Andrea Giorcelli

Osservazione	131/a
Sintesi dell'osservazione	È necessario stabilire una più espressiva e corretta denominazione (secondo riferimenti storici e ragioni urbanistiche) delle isole ambientali, per evitare il rischio di perdere dalla memoria collettiva importanti antichi o consolidati toponimi:
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità sostenibile: Isole Ambientali, Zone 30
Esame/Valutazione	Si propone di <b>non accogliere</b> la parte di osservazione Le indicazioni puramente di variazione lessicale sui toponimi non hanno alcuna rilevanza ai fini della formazione del documento di piano.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Osservazione	131/b
Sintesi dell'osservazione	Tenuto conto del grave problema dell'inquinamento atmosferico e acustico, causato in special modo dal traffico veicolare privato, e dei danni per la salute prodotti dallo stesso e riconoscendo l'importanza di una pluralità d'interventi di breve-medio e lungo periodo capaci di incidere con gradualità, ma decisione, nella direzione giusta, per una mobilità urbana sostenibile, in coerenza con il referendum ambientale del 2011 n.º 1 e per le stesse motivazioni, si ritiene necessario programmare l'estensione del pedaggio di congestione alla cerchia ferroviaria (chiusa a ovest con una linea immaginaria che dev'essere individuata per quel tratto nella circonvallazione esterna).
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Road pricing
Esame/Valutazione	Si propone di <b>non accogliere</b> la parte di osservazione L'estensione alla cerchia filoviaria dell'area sottoposta a <i>pricing</i> non è stata considerata compatibile con l'orizzonte temporale previsto dal presente Aggiornamento del PGTU; la sua sostenibilità richiede inoltre l'attuazione concomitante di un insieme di azioni e interventi, primariamente sul trasporto pubblico locale, che sono tipicamente oggetto del Piano Urbano della Mobilità (PUM) e la cui definizione e valutazione è quindi ad esso demandata. Qualora il Piano Urbano della Mobilità ne verifici l'efficacia e la sostenibilità e assuma tale indirizzo di evoluzione del sistema di <i>road pricing</i> a Milano, lo stesso dovrà essere recepito come variante dei PGTU e dei piani attuativi sott'ordinati.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Osservante/i	131/c
Sintesi dell'osservazione	Si chiede l'eliminazione definitiva della previsione della strada di scorrimento lungo via Cusago, da piazza Pertini, perché il "Collegamento stradale tra la S.S. 11 Padana superiore a Magenta e la tangenziale ovest di Milano" porterebbe ulteriore traffico, intenso e anche pesante, sulla zona e sulla città, e danneggerebbe il paesaggio del parco agricolo Sud Milano.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Rete stradale
Esame/Valutazione	Si propone di <b>non accogliere</b> la parte di osservazione La classifica funzionale della rete stradale, assunta dall'Aggiornamento del PGTU è stata determinata in funzione delle norme del Codice della Strada e dal DM 5/11/2001, in base ai quali alle strade sono assegnate le caratteristiche derivanti dal ruolo funzionale e geometrico. Nel caso della via Cusago il tratto classificato come scorrimento scambia, mediante via Sandro Pertini, direttamente con lo svincolo della tangenziale ovest ed è geometricamente definito da due corsie per senso di marcia (caratteristiche che lo portano, in base alla norma, ad essere classificata come strada di scorrimento). Il tratto più urbano di via Cusago, invece, che va a servire direttamente l'abitato di Baggio, è classificato come locale interzonale, con l'obiettivo di eliminare da questa strada i traffici di attraversamento indirizzati sul tratto di via Cusago/via Pertini caratterizzati da una classifica funzionale di rango superiore.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Osservazione	131/d
Sintesi dell'osservazione	Si chiede che siano previste aree pedonali anche nei borghi periferici, al fine di rivitalizzarli anche commercialmente, garantendo una più animata e qualificata frequentazione: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Baggio (che si snodi in via delle Forze Armate, da via Sant'Apollinare compresa, via Ceriani, via II Giugno, fino a piazza Anita Garibaldi);</li> <li>• Quarto Cagnino (in via Fratelli Zoia, nel tratto da via Marchesi a via Luigi Zoja);</li> <li>• Quinto Romano (da piazza Madonna della Provvidenza all'incrocio di via Caldera con via Di Vittorio).</li> </ul>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Isole ambientali e interventi a favore della pedonalità

<p>Esame/Valutazione *</p>	<p>Si propone di <b>accogliere parzialmente</b> la parte di osservazione</p> <p><del>Si propone di non accogliere la richiesta riguardante il contesto di Baggio, dal momento che la programmazione dello stesso è già indicata nell'Aggiornamento del PGTU. Si propone altresì di non accogliere l'osservazione riguardante la specifica modalità di regolamentazione dell'ambito dal momento che la stessa attiene alle successive fasi attuative.</del></p> <p>Si propone di accogliere l'indicazione relativa alla previsione di aree pedonali all'interno degli interventi di riqualificazione di borghi storici al fine di rivitalizzarli commercialmente e per garantirne la frequentazione.</p> <p><del>Si propone di accogliere la parte di osservazione riguardante l'inserimento nella programmazione del contesto di Quinto Romano, Quarto Cagnino.</del></p> <p>Si propone di non accogliere l'indicazione puntuale relativa agli ambiti puntuali che vengono indicati ai fini dell'estensione delle aree pedonali demandandone la fattibilità a successive fasi di programmazione attuativa.</p> <p>Si propone di integrare il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
<p>Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione *</p>	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p><del>Paragrafo 5.1.1 dopo le parole “Quarto Oggiaro” saranno inserite le seguenti parole “Quinto Romano, Quarto Cagnino”.</del></p> <p>Paragrafo 5.1.1 prima delle parole “ Saranno altresì effettuate valutazioni di dettaglio...”</p> <p>Si inserisce la seguente frase:</p> <p><i>“Parimenti e con i medesimi vincoli di verifica, in fase di programmazione attuativa si prevedranno ambiti pedonali nei borghi storici periferici, al fine di rivitalizzarli anche commercialmente, garantendo una più animata e qualificata frequentazione.”</i></p>

\* Testo emendato a seguito di deliberazione di Consiglio Comunale

Osservazione	131/e
<p><b>Sintesi dell'osservazione</b></p>	<p>Pertanto le seguenti sono le modifiche/aggiunte ai percorsi previsti che si possono richiedere:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. il percorso tangenziale ovest dovrebbe passare, – piuttosto che dal parco delle Cave (cui comunque dovrebbe rimanere connesso) – da Figino a Quinto Romano, poi per via Piccoli, via Airaghi, via Diotti, il futuro parco Diotti-Manaresi, via Manaresi, via Pistoia, via B. M. da Carcano e via Alberico da Rosciate, e/o piazza Sant'Apollinare e via Albona (connessione con il parco Valsesia), e/o via Palmi (miglior connessione con il futuro parco sul deviatore dell'Olonia);</li> <li>2. il percorso radiale potrebbe piú agevolmente passare, dopo via Viterbo, dal parco Annarumma (delibera del C.d.Z. 7 n.º 72/2008 del 26/5/2008, P.G. 446070/2008) - via Saint Bon - via Labus - via Boldini - via Tonezza - via Orsini - via Anguissola - via Trivulzio, per poi collegarsi alla rete prevista in via Giotto da un lato (da cui potrebbe proseguire su via Guido D'Arezzo e via Boccaccio) e a quella esistente in via Cimarosa dall'altro;</li> <li>3. si dovrebbero inserire nella rete prevista anche: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. via Fratelli Zoia (per collegare il percorso nord-sud sull'asse di via Bisceglie - via Olivieri al parco di Trenno da una parte e alla pista prevista su via Harar dall'altra);</li> <li>b. via Mosca (collegandosi alla passerella su via Pertini, con connessione a Bisceglie M1 passando a sud di via Parri) – via Castrovillari – via Bagarotti.</li> </ol> </li> </ol> <p>Si rilevano anche da risolvere (con eccezioni o percorsi ciclabili) tutti quei punti critici dove ora bisogna forzatamente scendere dalla bicicletta e condurla a mano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• da via Colombi a via Val Devero;</li> <li>• da via Labus a via Boldini;</li> <li>• da via Fratelli Zoia a via Olivieri;</li> <li>• da via San Giusto a via Fleming;</li> <li>• da via Lamennais a via Fratelli Bozzi e a via B. Visconti;</li> <li>• da via Cacciatori a via Marx;</li> <li>• da via Novara a via Harar;</li> <li>• da via Novara a via Corno di Cavento;</li> <li>• da via Fausto Coppi a via Mancini.</li> </ul> <p>Si ritiene poi prioritario, ai fini oltre che della continuità del percorso anche della sicurezza, prevedere l'attraversamento ciclabile di via Legnano e l'istituzione della segnaletica di pista ciclabile mancante fino a piazza Marengo.</p> <p>Si segnala infine che in via Alberto da Giussano, sul lato dei numeri pari, esiste solo una pista a senso unico in direzione periferia, mentre non esiste, per tutta la lunghezza della strada, la pista a senso unico in direzione opposta, verso il centro, perché soppressa e non piú ripristinata.</p>
<p><b>Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione</b></p>	<p>Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5</p>
<p><b>Tema oggetto dell'osservazione</b></p>	<p>Mobilità ciclistica</p>
<p><b>Esame/Valutazione</b></p>	<p>Si propone di <b>accogliere parzialmente</b> la parte di osservazione</p> <p>Il disegno complessivo di rete è demandato al Piano Urbano della Mobilità (PUM), in fase di redazione, dove lo sviluppo della mobilità ciclistica rappresenta tema centrale.</p> <p>Si è in tal senso attivato un percorso di confronto con le Zone di Decentramento al fine di verificare la possibilità che si attuino interventi ciclabili a valenza locale e di collegamento con le reti principali.</p> <p>Ulteriore elencazione di interventi non attiene pertanto al documento di piano generale ma è rinviata al PUM, ad approfondimenti di settore ed a progettazione di dettaglio.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>

<p><b>Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione</b></p>	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Al Paragrafo 5.1.2. dopo l'ultimo elenco puntato si inserisce la frase:  <i>"Inoltre si manterrà attivo un percorso di confronto con le Zone di Decentramento, anche in relazione ai contributi pervenuti nelle diverse fasi di formazione dell'aggiornamento del Piano, al fine di verificare la possibilità che si attuino interventi a valenza locale e di collegamento con le reti principali.</i></p> <p><i>In tal senso l'elencazione di interventi non attiene al presente documento di piano generale ma è rinviata ad approfondimenti di settore ed a progettazione di dettaglio."</i></p>
---	--

<p><b>Osservazione</b></p>	<p><b>131/f</b></p>
<p><b>Sintesi dell'osservazione</b></p>	<p>Si propone l'aumento delle protezioni delle seguenti tratte di linee di trasporto pubblico (in cui è ricompresa la tratta di cui alla trasmissione n. 112)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• via Novara (tratto da piazza Melozzo da Forlì a via Sant'Elena);</li> <li>• via Harar (tratto da via Novara a via Tesio) (con promiscuità ciclabile);</li> <li>• via Olivieri (lato numeri pari) – via F. M. Beltrami (lato numeri dispari) (con promiscuità ciclabile);</li> <li>• via delle Forze Armate (tratto da via Saint Bon a via Olivieri) (lato numeri pari) (con promiscuità ciclabile);</li> <li>• via Washington;</li> <li>• via Sardegna;</li> <li>• viale Pisa – viale Aretusa;</li> <li>• via Parri (tratto da via Bisceglie a via Spagliardi) (delibere del C.d.Z. 7 n.° 292 dell'11/12/2002, P.G. 4443.117/2002, n.° 199 del 3/12/2003, P.G. 891975/2003, e n.° 68 del 15/6/2010, P.G. 491770/2010);</li> <li>• via Nitti;</li> <li>• via Zurigo (lato numeri dispari);</li> <li>• cavalcavia Bacula (c.d. ponte della Ghisolfa), viale Serra (da via Traiano a viale Scarampo), piazzale Zavattari (taglio aiuola centrale), piazzale Brescia (corsie laterali circolari) (delibere del C.d.Z. 7 n.° 164 del 1°/7/2002, P.G./ 2602.117/2002, n.° 84 del 20/6/2005, P.G. 6190077/2005, e n.° 135 del 12/11/2007, P.G. 1001804/2007).</li> </ul> <p>La discontinuità della protezione della linea filoviaria circolare 90/91 interessa anche piazzale Piola – viale Romagna – viale Campania – viale Mugello – viale Molise – piazzale Cuoco – via Carabelli – piazza Saigari – via Caroncini – via Tertulliano e poi piazzale Lodi, pertanto si chiede di valutarne il completamento il più possibile continuo.</p> <p>Infine si chiede che sia prevista nuovamente una corsia preferenziale in via San Vittore, ove si verificano particolarmente rallentamenti e incagli per i mezzi pubblici che vi transitano.</p>
<p><b>Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione</b></p>	<p>Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5</p>
<p><b>Tema oggetto dell'osservazione</b></p>	<p>Trasporto Pubblico</p>
<p><b>Esame/Valutazione</b></p>	<p>Si propone di <b>accogliere</b> la parte di osservazione  L'istituzione di corsie riservate e in generale la protezione e l'efficientamento della rete di trasporto pubblico è infatti coerente con gli obiettivi di Piano. Le tratte indicate potranno integrare la programmazione prevista, ad eccezione di Bacula, in quanto già presente, subordinandone l'attuazione a ulteriori approfondimenti e nelle modalità più idonee alla tratta indicata.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>

<p><b>Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione</b></p>	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Al Paragrafo 5.2.1 il testo tra “...  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Piazza Cappelli (incremento controllo ZTL )”</li> </ul> e “A maggiore protezione del trasporto pubblico...”  è sostituito come segue:  <i>“Si verificheranno inoltre altri ambiti di intervento con modalità di attuazione coerenti con il contesto e con le criticità puntuali nelle seguenti località:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Via Novara (Melozzo da Forlì – via Sant’Elena);</li> <li>• Via Haraar (Novara – Tesio)</li> <li>• Via Olivieri- Beltrami;</li> <li>• Via delle Forza Armate;</li> <li>• Via Washington;</li> <li>• Via Sardegna;</li> <li>• Viale Pisa – Aretusa;</li> <li>• Via Parri;</li> <li>• Via Nitti;</li> <li>• Via Zurigo;</li> <li>• Completamento linea Circolare 90/91;</li> <li>• Via San Vittore”</li> </ul> <p><i>Gli interventi relativi agli ultimi due gruppi, afferenti alle fasi attuative del Piano, qualora trovassero riscontro negli strumenti di programmazione anche economica, dovranno essere verificati anche sotto l’aspetto della compatibilità ambientale, nel quadro del processo di monitoraggio degli indicatori individuati dal Rapporto Ambientale.”</i></p> </p>
---	---

Osservazione	131/g
<b>Sintesi dell’osservazione</b>	Per ragioni di congestione della rete stradale, di minor frequenza e di minore controllabilità di quello che avviene sui mezzi pubblici, non si ritiene positivo il mantenimento e l’aumento dei veicoli ad alta capacità (tram lunghi e autosnodati).
<b>Documento e/o capitolo specifico oggetto dell’osservazione</b>	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
<b>Tema oggetto dell’osservazione</b>	Trasporto Pubblico
<b>Esame/Valutazione</b>	Si propone di <b>non accogliere</b> la parte di osservazione in quanto, nel documento viene indicata la correlazione tra l’introduzione di veicoli ad elevata capacità e l’impatto sul traffico indicandone l’opportunità solo in concomitanza con una riduzione del traffico veicolare, con particolare riferimento al centro. Tale valutazione, di carattere generale, sarà comunque tenuta in conto anche sulle linee di collegamento delle parti periferiche della città.

<b>Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione</b>	
<b>Osservazione</b>	<b>131/h</b>
<b>Sintesi dell'osservazione</b>	<p>Si chiede, al fine di far cessare i disagi per i pedoni, di prevedere di ristabilire la regolare sosta in carreggiata in luogo della sosta a cavallo del marciapiede senza protezione tra lo stesso e gli stalli (predisposta provvisoriamente durante i lavori di realizzazione della sede riservata delle linee 90/91 da piazzale delle Milizie a piazzale Zavattari, completati nel 2006) istituita nelle seguenti strade:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• largo Gavirate;</li> <li>• via Abbiati;</li> <li>• via Ghiberti;</li> <li>• via Paris Bordone;</li> <li>• via Pelizza da Volpedo;</li> <li>• via Previati;</li> <li>• via Alberto Mario;</li> <li>• via Osoppo;</li> <li>• via Caccialepori;</li> <li>• via dei Gracchi;</li> <li>• via Marchesi de' Taddei;</li> <li>• via Clefi;</li> <li>• via Trieste;</li> <li>• via Del Maino;</li> <li>• via Cavalcabò;</li> <li>• via Digione;</li> <li>• via Marostica;</li> <li>• via Massaua;</li> <li>• via Gessi;</li> <li>• via Cecchi;</li> <li>• via del Fusaro;</li> <li>• via Volterra;</li> <li>• piazzale Tripoli;</li> <li>• via Tagiura;</li> <li>• via Tobruk;</li> <li>• via Garian;</li> <li>• via Fra Bartolomeo;</li> <li>• via Cola di Rienzo;</li> <li>• via Stendhal;</li> <li>• via Trezzo d'Adda;</li> <li>• via Tolstoj;</li> <li>• via Pesto;</li> <li>• via Tortona.</li> </ul>
<b>Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione</b>	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
<b>Tema oggetto dell'osservazione</b>	Regolamentazione della sosta su strada
<b>Esame/Valutazione *</b>	<p><b>Si propone di non accogliere la parte di osservazione. Gli interventi indicati, di carattere puntuale, non sono congruenti con il differente livello di dettaglio del PGTU. L'indicazione sarà valutata nella definizione delle priorità di progettazione e realizzazione in occasione dei Programmi Triennali Opere Pubbliche.</b></p> <p><b>Si propone di accogliere parzialmente la parte di osservazione. Si propone di non accogliere la parte relativa all'elenco puntuale delle vie perché, non congruente con il differente livello di dettaglio del PGTU.</b></p> <p><b>Si propone di accogliere la segnalazione relativa alla necessità di</b></p>

\* Testo emendato a seguito di deliberazione di Consiglio Comunale

	<p><b>ripristinare la regolamentazione della sosta in carreggiata, in luogo della sosta a cavallo dei marciapiedi al fine di far cessare i disagi per i pedoni.</b></p> <p><b>Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</b></p>
<p><b>Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione *</b></p>	<p><b>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</b></p> <p><b>Paragrafo 5.1.1 dopo le parole “...facendo riferimento alle analisi di incidentalità svolte”</b></p> <p><b>Si inserisce la seguente frase:</b></p> <p><b><i>“Al fine di far cessare i disagi per i pedoni, si ricollocherà la sosta in carreggiata in luogo della sosta a cavallo dei marciapiedi senza la protezione tra lo stesso e gli stalli.”</i></b></p>

\* Testo emendato a seguito di deliberazione di Consiglio Comunale