

L'efficienza del sistema infrastrutturale

- viabilità territoriale esistente
- viabilità territoriale prevista
- viabilità sovcomunale esistente
- viabilità sovcomunale prevista
- viabilità intercomunale o urbana principale esistente
- viabilità intercomunale o urbana principale prevista
- assi della mobilità urbana strutturante esistenti
- assi della mobilità urbana strutturante previsti
- viabilità urbana zona 30 a traffico limitato
- viabilità sovcomunale da riclassificare ad intercomunale o urbana principale

Sono le strade guidate da assi previsti che contengono il traffico di lunga percorrenza, per i quali è consentita una velocità massima di 130 Km/h ed è previsto un appoggio o pedaggio in corrispondenza degli accessi. L'obiettivo è quello di creare un sistema di assi che colleghi da sud ad est i comuni di Teseo, Veduggio, Bergamo, Milano, Torino e la Tangenziale Est Esterna TEM in progetto che collega la A4 a nord con la A1 Milano - Bologna - Roma - Napoli a sud.

Le strade intercomunali, provinciali e comunali, per le quali è ammessa una velocità compresa tra i 70 e i 50 km/h, o superiore ai 70 km/h. Si tratta delle strade esterne, quelle che delimitano l'area urbana periferica, alle quali si appoggia il sistema della viabilità interna del paese. Sono le strade urbane verso le quali può essere cambiata la destinazione di usi tra usi destinati a Cambiaggio e previsioni di Cambiaggio e usi in transito da quella porzione di territorio. Da queste strade, attraverso le porte esterne, si accede al centro urbano.

Le strade intercomunali principali, per le quali è ammessa una velocità pari a 50 km/h. Sono le o le parti attraverso queste strade, e solo attraverso queste, è possibile entrare e circolare attraverso tutte le parti urbane di cui Cambiaggio è costituito. Possono essere sezioni di strada, in contesti in cui tempi e dimensioni, non è necessario che costituiscano assi di arteria, a tutto che termine, prima di confluire in sistemi minori. In tutti i casi consentono l'accesso e la circolazione sulla stessa categoria di strada. Su queste strade devono poter transitarci i mezzi di trasporto collettivo, nel devono poter localizzare le proprie fermate, su queste strade devono poter essere disponibili i parcheggi urbani a lunga sosta. Pur non aumentando il traffico di attraversamento che non riguarda funzioni presenti in Cambiaggio, sono queste le strade di maggior transito, perché sono le uniche che consentono l'attraversamento e l'accesso.

Le strade intercomunali strutturali o ZTL, per le quali non sono ammesse velocità superiori ai 30 km/h. Sono le vere strade urbane, quelle che appartengono a Cambiaggio, alle sue funzioni e al reddito che vi abitano. Il traffico di lungo transito che il paese deve poter ospitare, come il traffico dei quartieri, su queste strade si devono poter localizzare i parcheggi per i residenti, i servizi e la distribuzione commerciale di vicinato. La sezione di queste strade deve progressivamente ridursi, per aumentare qualità pedonale e ciclabile, la dotazione di aree verdi e di spazi urbani di qualità.

Costituzione della zona 30 all'interno del centro storico, con la selezione dei traffici in ingresso, la limitazione del traffico in transito, la messa in campo di soluzioni per il rallentamento del traffico, il riassetto dello spazio pedonale, la messa in sicurezza del pedone e il potenziamento della qualità insonoriva e della vita dei residenti e degli utenti del centro storico.

E' questo uno dei temi di maggior interesse di un piano del traffico impostato secondo questa metodologia e in sintonia con la riduzione del Piano di Governo del Territorio. Gli interventi di riduzione e di riordinamento delle strade non sono solo interventi di categorie stradali. Servono sicuramente per la messa in sicurezza degli interventi e di tutti gli utenti che su questi interventi si incontrano, servono per la miglior definizione della gerarchia delle strade, affinché sia visibile anche dalle sezioni che topologia di strada si sta percorrendo e di questo ne discenda un preciso comportamento degli utenti e non altro, e servono, con grande interesse, per restituire alla funzione urbana e al sistema dei luoghi centrali del paese. Per Cambiaggio, lo scopo del Piano del traffico consiste nel riordinamento del traffico e nel riordinamento tutti i luoghi del centro storico come luoghi urbani, soprattutto quelli innovati attualmente dal traffico di attraversamento, come il sistema di piazza San Giovanni e San Felice, e nel riordinamento il riordinamento tutti i luoghi oltre che nel centro storico anche nella città consolidata, al fine di estendere sempre di più il sistema dei luoghi di qualità, pedonali, verdi, nei quali sia possibile la vita e le funzioni maggiori degli utenti del paese.

Secondo il disegno razionale che il modello intende impostare, infatti, le strade esterne potranno ospitare i parcheggi esterni, quelli a lunga sosta e senza tariffazione, le strade più interne, a carattere urbano potranno ospitare i parcheggi per i residenti, qualora questo spazio divenga l'investimento delle isole ambientali del quartiere o parcheggi a rotazione a tariffa, nei quali la consentita sosta sia a tempo di utilizzo, le strade locali non potranno ospitare parcheggi non consentendo per il loro uso di raggiungere queste funzioni, a meno di non pensare sistemi di parcheggio sempre più a rotazione veloce o a tariffa maggiorata. Anche per il sistema dei parcheggi, in sintesi, il modello prevede l'abbinamento progressivo dei parcheggi a lunga sosta del centro abitato, per decidere questo solo agli utenti delle singole funzioni, o servente in questo modo non solo alla circolazione delle aree più centrali, ma a concepiti un modello di mobilità alternativa, nel quale lo spazio centrali e più sensibili si devono poter raggiungere sempre di più con le biciclette, con i sistemi di trasporto collettivo e a piedi.

Le porte del sistema urbano sono i punti notevoli della rete stradale, nei quali avviene il passaggio da una categoria all'altra di strada, nei quali si ricopre l'essenza di un punto di traffico di maggior importanza. In genere, coincidono con luoghi urbani di primaria importanza non solo per il funzionamento del traffico, bensì per il sistema urbano, per il sistema degli spazi pubblici, per il sistema di progetto che questo sovente avviene dalla presenza eccessiva del traffico e dall'invasione dei comportamenti degli utenti dei mezzi in circolazione.

E' il tema centrale delle nuove politiche di mobilità per l'area. Mentre da un lato infatti, alla scala vasta, si è puntato ad un necessario potenziamento degli interventi principali urbani, con la riqualificazione delle zone esistenti (Cassonero, Rivadello, Padovano), con la realizzazione di nuove arterie di grande portata (Tangenziale Est Esterna o Bre Be Mi) o di portata minore (la nuova viabilità di compensazione in sintonia alle quali con il centro dell'abitato si aumenta l'offerta di interventi ciclabili, sia a livello periferico che lungo gli itinerari da comune a comune, che a livello locale, rendendo sempre più transitabili tutte le aree urbane).

La generalizzazione parte a riconoscere come potenzialmente ciclabili tutte le strade locali, sulle quali la velocità di transito dei veicoli è inferiore ai 30 km/h, e ad aumentare i percorsi ciclabili anche in relazione al coordinamento con i programmi provinciali del comune di Bosisio, o il Bici Piano della Mantovana, o ancora il Progetto Podolano.

La valorizzazione dei percorsi interurbani deve avvenire attraverso la riqualificazione della massicciata stradale, potenziamento gli spazi del sistema, riordinamento il sistema ecologico stradale e analitico le fasce bocche ai margini degli stessi. Per tutti gli ambiti di trasformazione che verranno superati agricoli nello stato di fatto sono assegnati ad una maggioranza percentuale del costruito di costruzione pari ad un minimo dello 5 per cento di tale costo da destinare obbligatoriamente a interventi forestali a rilevanza ecologica e di incremento della naturalità.

- nodo attrezzato esistente da riclassificare
- nodi attrezzati esistenti
- nodi attrezzati previsti
- principali parcheggi di attestamento esistenti
- porte primarie di ingresso viabilistico alla città
- porte secondarie di ingresso viabilistico alla città
- percorsi ciclopedonali esistenti
- percorsi ciclopedonali previsti
- assi della mobilità urbana e territoriale da riqualificare paesaggisticamente e favorire la mobilità lenta
- ambientazione e mitigazione delle infrastrutture per la mobilità e dei fronti urbanizzati

Politiche di riassetto dei nodi in forma di punti di accessi al sistema urbano e di scambio per il sistema della viabilità su gomma. In relazione al Piano Urbano del Traffico, attribuzione al nodo del giusto ruolo gerarchico e definizione del punto di rallentamento delle velocità consentite dal sistema esterno a quelle permesse dai sistemi interni locali rispettati.

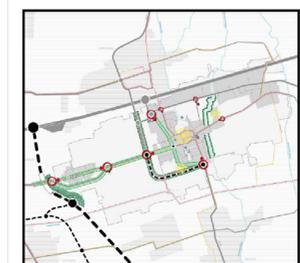
Secondo il disegno razionale che il modello intende impostare, infatti, le strade esterne potranno ospitare i parcheggi esterni, quelli a lunga sosta e senza tariffazione, le strade più interne, a carattere urbano potranno ospitare i parcheggi per i residenti, qualora questo spazio divenga l'investimento delle isole ambientali del quartiere o parcheggi a rotazione a tariffa, nei quali la consentita sosta sia a tempo di utilizzo, le strade locali non potranno ospitare parcheggi non consentendo per il loro uso di raggiungere queste funzioni, a meno di non pensare sistemi di parcheggio sempre più a rotazione veloce o a tariffa maggiorata. Anche per il sistema dei parcheggi, in sintesi, il modello prevede l'abbinamento progressivo dei parcheggi a lunga sosta del centro abitato, per decidere questo solo agli utenti delle singole funzioni, o servente in questo modo non solo alla circolazione delle aree più centrali, ma a concepiti un modello di mobilità alternativa, nel quale lo spazio centrali e più sensibili si devono poter raggiungere sempre di più con le biciclette, con i sistemi di trasporto collettivo e a piedi.

Le porte del sistema urbano sono i punti notevoli della rete stradale, nei quali avviene il passaggio da una categoria all'altra di strada, nei quali si ricopre l'essenza di un punto di traffico di maggior importanza. In genere, coincidono con luoghi urbani di primaria importanza non solo per il funzionamento del traffico, bensì per il sistema urbano, per il sistema degli spazi pubblici, per il sistema di progetto che questo sovente avviene dalla presenza eccessiva del traffico e dall'invasione dei comportamenti degli utenti dei mezzi in circolazione.

E' il tema centrale delle nuove politiche di mobilità per l'area. Mentre da un lato infatti, alla scala vasta, si è puntato ad un necessario potenziamento degli interventi principali urbani, con la riqualificazione delle zone esistenti (Cassonero, Rivadello, Padovano), con la realizzazione di nuove arterie di grande portata (Tangenziale Est Esterna o Bre Be Mi) o di portata minore (la nuova viabilità di compensazione in sintonia alle quali con il centro dell'abitato si aumenta l'offerta di interventi ciclabili, sia a livello periferico che lungo gli itinerari da comune a comune, che a livello locale, rendendo sempre più transitabili tutte le aree urbane).

La generalizzazione parte a riconoscere come potenzialmente ciclabili tutte le strade locali, sulle quali la velocità di transito dei veicoli è inferiore ai 30 km/h, e ad aumentare i percorsi ciclabili anche in relazione al coordinamento con i programmi provinciali del comune di Bosisio, o il Bici Piano della Mantovana, o ancora il Progetto Podolano.

La valorizzazione dei percorsi interurbani deve avvenire attraverso la riqualificazione della massicciata stradale, potenziamento gli spazi del sistema, riordinamento il sistema ecologico stradale e analitico le fasce bocche ai margini degli stessi. Per tutti gli ambiti di trasformazione che verranno superati agricoli nello stato di fatto sono assegnati ad una maggioranza percentuale del costruito di costruzione pari ad un minimo dello 5 per cento di tale costo da destinare obbligatoriamente a interventi forestali a rilevanza ecologica e di incremento della naturalità.



L'EFFICIENZA DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE
 Il Documento di Piano per il sistema della mobilità individua i obiettivi prioritari in coerenza con quanto stabilito dal rapporto sulla sostenibilità 2007 della Provincia di Milano:
 - riduzione del trasporto motorizzato privato e promozione di alternative valide e accessibili;
 - incremento degli spostamenti effettuati attraverso la bicicletta;
 - sviluppo di un Piano Urbano del Traffico integrato e sostenibile.
 Per il sistema delle infrastrutture e delle reti, il PGT08 prevede alcune indicazioni in merito ai sistemi della viabilità nuovi ed esistenti e in merito ai percorsi ciclopedonali. In particolare, prevede la redazione di progetti di potenziamento e di nuova infrastrutturazione:
 - politiche di coerenza tra i progetti infrastrutturali a livello sovra locale e il disegno delle funzioni sul territorio. Le due attività previste si potenziano e rafforzano tra nuovi corridoi di accesso veloce a Milano; devono poter essere evitati processi trasformativi delle funzioni insulari che sterminano effetti a vicenda degli insediamenti condizionando l'eventuale sostituzione funzionale indotta dal potenziamento infrastrutturale;
 - politiche di ambientazione delle infrastrutture potenziate, in relazione al sistema insediativo ed al sistema ambientale.



Comune di Cambiaggio (MI)
 Via Indipendenza 1, 20040 Cambiaggio (MI) - 02 9508224
 Provincia di Milano
PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO
 Legge Regionale 12/2005
DOCUMENTO DI PIANO
 L'efficienza del sistema infrastrutturale
 Scala 1 : 9.000

FDA International
 Urbanistica, Architettura
 di Marco Faschinetti e Marco Bellavalle
 Via Gaetana Agnesi 12
 20135 Milano
 02 36520482
www.fdainternational.it
 Arch. Mario Mossolani
 via della Pace 14
 27045 Casteggio (Pv)
 0383 890096
www.studiomossolani.it

PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO VERSIONE APPROVATA E CONFORME ALLE CONTRODEDUZIONI E ALL'APPROVAZIONE DEFINITIVA DEL PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO AI SENSI DELL'ART. 13 DELLA LEGGE REGIONALE N. 12/2005 E SUCCESSIVE MODIFICHE ED INTEGRAZIONI. DOCUMENTO DI PIANO, PIANO DELLE REGOLE, PIANO DEI SERVIZI E VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA.
 delibera 52 del 16 dicembre 2008
 RETTIFICATA AI SENSI DELL'ART. 13 COMMA 14 BIS DELLA LEGGE REGIONALE N. 12/2005 E SUCCESSIVE MODIFICHE ED INTEGRAZIONI.
 delibera 29 del 30 settembre 2009

Il Sindaco:
Silvano Brambilla
 Il Segretario Comunale:
Dott. Anna Burzatta
 Adozione: 30 Giugno 2008
 Approvazione: 16 Dicembre 2008

DdP

