



COMUNE DI
Missaglia
PROVINCIA DI LECCO

STUDIO URBANISTICO
FINALIZZATO AL MIGLIORAMENTO DELLA
MOBILITA' PUBBLICA E PRIVATA
PIANO URBANO DEL TRAFFICO (P.U.T.)

Relazione

Relazione illustrativa
Norme di Attuazione Temporali*

adozione delibera C. C. n° 48 del 15.12.2014
approvazione delibera C. C. n° del . .2015

i tecnici

dott. arch. Marielena Sgroi

il sindaco

sig. Bruno Crippa

assessore
Urbanistica

ing. Paolo Redaelli

Ufficio di Piano
Comunale

Antonella Ghezzi

ing. Angelo Valsecchi

Uff. di Piano e resp.
ed. Privata e Urbanistica
arch. Maurizio Corbetta

collaboratrice
Silvia Aragona

* elaborati modificati a seguito
dell'accoglimento delle osservazioni

Abc: testo modificato a seguito dell'accoglimento delle osservazioni

PREMESSA

Il Piano del Traffico Urbano (PTU) è uno strumento previsto dall'art. 36 del Codice della Strada, che indica l'obbligo per i comuni con più di 30.000 abitanti, ovvero comunque interessati da rilevanti problematiche di circolazione stradale, il quale deve essere redatto nel rispetto delle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani del traffico" emanate dal Ministero dei Lavori pubblici il 24 giugno 1995.

La strumentazione pianificatoria relativa all'assetto viario del comune è uno strumento tecnico amministrativo finalizzato ad ottenere il miglioramento della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed il risparmio energetico ed atmosferico, nel rispetto dei valori ambientali ed ha come primo riferimento le infrastrutture esistenti ed i progetti in attuazione, rispetto alle quali individuare interventi di riorganizzazione dell'offerta e di orientamento della domanda.

La fase progettuale dovrà confrontarsi con le previsioni urbanistiche contenute nella strumentazione urbanistica vigente oltre che con la pianificazione di interesse sovralocale indicata nell'ambito del Piano della Provincia di Lecco e dovrà stabilire le priorità ed i tempi di attuazione degli interventi.

Il Piano del Traffico Urbano (PTU) è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento della circolazione stradale dell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili ed utilizzabili nel breve periodo oltre che dalle previsioni di interventi più consistenti che prevedono l'impegno di risorse consistenti per cui vi sarà l'indicazione di tempistiche maggiormente differite nel tempo.

OBBIETTIVI E STRATEGIE

Il Piano Generale del Traffico Urbano persegue i seguenti obiettivi di carattere generale, caratterizzati da reciproche interrelazioni che fanno sì che dell'uno concorra il perseguimento dell'altro:

- miglioramento della viabilità sovracomunale di attraversamento al paese
- riduzione della pressione del traffico
- riduzione dell'incidentalità
- riduzione dell'inquinamento da traffico
- riqualificazione ambientale
- ottimizzazione della politica dei parcheggi
- sostegno della mobilità ciclabile e pedonale
- realizzazione di interventi, di natura minore, volti al miglioramento della viabilità
- messa a sistema della mobilità leggera interna al tessuto urbano consolidato ed esterna anche con collegamenti con i comuni contermini e con le aree a parco di interesse sovra locale

1- IL QUADRO SOVRACCOMUNALE

Inquadramento sovralocale e sistema dei servizi

Il Comune di Missaglia è inserito nel cuore dell'ambito territoriale denominato Brianza ed ha una significativa estensione territoriale.

Si distinguono nell'ambito di territorio comunale diversi centri storici e nuclei di antica formazione. Il capoluogo, Missaglia, è ubicato nella parte a nord del territorio, è il centro storico maggiormente significativo per estensione, attorno al quale ha avuto sviluppo la più recente edificazione residenziale. I principali nuclei di antica formazione sono ubicati ad ovest di Missaglia e sono: Missagliola, Contra, Lomaniga, Maresso, Ossola e Barriano.

Vi sono poi nuclei di antica formazione che rivestono un particolare valore storico-artistico ed architettonico sparsi nel territorio comunale.

Il territorio è caratterizzato a nord-est dalla presenza di emergenze collinari, mentre l'area a sud, maggiormente pianeggiante, è dedicata allo svolgimento dell'attività agricola ed alla zona industriale che insieme costituiscono l'economia del paese.

Il comune è attraversato da est ad ovest dalla Strada Provinciale 54 "Monticello - Paderno", da Monticello Brianza a Montevecchia (Corso Europa - via San Fermo).

Dal comune di Viganò, a nord del confine di comunale, è possibile arrivare sino al centro storico di Missaglia percorrendo la Strada Provinciale 53 "Sirtori" (via Buozzi - via Giovanni XXIII).

Una delle arterie principali di collegamento è data dalla viabilità locale di attraversamento che entra in comune di Missaglia da Casatenovo e Monticello Brianza all'altezza del Monastero della Misericordia su via V. Foppa e via della Misericordia, e tocca tutti i principali agglomerati urbani passando per Missagliola su via Marconi e via Vespucci, da Missaglia su via Merlini, via Roma e via Garibaldi; da Barriano e Novaglia su via G. Puccini e via XXV Aprile; ed in fine da Maresso su via Manzoni e via Milano, proseguendo poi per il comune di Lomagna.

Il territorio comunale da nord a sud, nella sua parte ad est è ricompreso nel Parco di Montevecchia e della Valle del Curone e Sito di Importanza comunitaria SIC "Valle di Santa Croce", mentre, solo di recente è avanzata una proposta per coinvolgere la porzione di valore paesistico - ambientale posta ad ovest in un parco locale di interesse sovracomunale "PLIS Valle della Nava".



La chiesa principale è la Basilica Romana Minore di San Vittore, sita nel centro di Missaglia. L'edificio religioso è un tempio ottocentesco di maestose dimensioni, caratterizzata da un impianto a croce latina e dalla presenza di un'importante cupola centrale per le dimensioni considerevoli. Recentemente la Basilica è stata oggetto di restauri dell'impianto decorativo, databile intorno ai primi del '900 realizzati dal grande pittore Morgani. La struttura religiosa è sottoposta a vincolo monumentale.

Le altre strutture religiose presenti sul territorio comunale sono: la Chiesa di Santa Maria in Villa, la Chiesa di San Zenone a Missagliola, la Chiesa di Bartolomeo a Contra, la Chiesa di Santi Fermo e Rustico a Lomaniga, la Chiesa di Santi Faustino e Giovica, a Maresso, la Chiesa di Santa Croce, in Valle Santa Croce.

Vi sono tre cimiteri nel comune di Missaglia, quello principale è ubicato in prossimità del centro storico di Missaglia con accesso da via Papa Giovanni XXIII (S.P. 53).

Il cimitero di Maresso è localizzato nella parte meridionale del territorio comunale, in prossimità del centro storico di Maresso e vi si accede da via Milano; mentre il Cimitero di Lomaniga si trova nella frazione omonima lungo la via Degli Ulivi ed è ricompreso nell'ambito territoriale protetto del Parco Regionale di Montevecchia e Valla del Curone.

Il bacino d'utenza dei tre cimiteri comunali corrisponde all'esigenza delle frazioni del comune stesso, e non ha una fruizione derivante dai comuni contermini.

I servizi relativi al settore dell'istruzione vede la presenza di tre scuole per l'infanzia, ubicate a Missaglia "Scuola dell'Infanzia Giuseppe Cioja", a Maresso "Asilo Maresso Bambin Gesù" e una a Lomaniga "Asilo Lomaniga Don Giovanni Ferri".

A Missaglia e Maresso vi sono anche le scuole primarie, rispettivamente "Scuola elementare E.T. Moneta" e "Scuola primaria Manzoni". L'unica scuola secondaria di primo grado si trova a Missaglia in via Garibaldi "Scuola secondaria L. da Vinci".

Nel centro di Missaglia si concentra la maggior parte delle aree ed attrezzature di interesse pubblico e generale. In particolare per quanto riguarda le strutture sociali vi sono un centro aggregativo culturale, gli alloggi per anziani; per quanto attiene le strutture sanitarie: una farmacia e due ambulatori; gli spazi per aggregazione e culturale sono la biblioteca "F. Cherubini" utilizzata anche come Pincoteca e Sala Consigliare, il Teatro. Vi è inoltre il campo sportivo comunale e la sede municipale.

Nella frazione di Contra vi sono i campi da tennis comunali; nella frazione di Lomaniga vi sono la ex scuola elementare e le attrezzature sportive annesse all'oratorio; nella frazione di Maresso vi sono il campo sportivo annesso all'oratorio, la farmacia pubblica e l'ambulatorio comunale.

L'analisi e la localizzazione delle principali strutture e spazi di interesse pubblico e generale appartenenti al sistema dei servizi sopra in sintesi descritto è stato rappresentato negli elaborati relativi allo stato di fatto al fine di poter analizzare il sistema viario esistente, in relazione alla fruizione dei servizi da parte della popolazione residente e fluttuante.

Ciò ha consentito di effettuare delle considerazioni di merito in relazione al dimensionamento dei parcheggi presenti nelle aree circostanti ai servizi e sui flussi di traffico negli orari strategici di maggior affluenza.

Le suddette considerazioni hanno contribuito alla redazione di un progetto atto a migliorare e rendere maggiormente funzionale il sistema viario esistente.

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - Revisione 2014

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) definisce gli indirizzi strategici per le politiche e le scelte di pianificazione territoriale, paesaggistica, ambientale e urbanistica di rilevanza sovra comunale. La Provincia di Lecco è dotata di PTCP sin dal 2004.

Il 23 e 24 marzo 2009 è stata approvata dal Consiglio Provinciale la variante di adeguamento del PTCP alla Legge Regionale 11 marzo 2005, n. 12. La variante di revisione del PTCP è stata adottata con delibera di Consiglio Provinciale n. 81 del 16 dicembre 2013 e successivamente approvata con delibera di Consiglio Provinciale n. 40 del 9 giugno 2014 (BURL – Serie Avvisi e Concorsi – n. 33 del 13 agosto 2014).

Si riportano di seguito gli stralci degli elaborati relativi al comune di Missaglia ed in particolare le tavole del “Quadro strutturale” e del “Quadro strategico e rete ecologica di progetto”, revisionate con l’approvazione dell’agosto 2014 che hanno attinenza con il Piano urbano del Traffico (PUT)

Nel QUADRO STRUTTURALE 1 “ASSETTO INSEDIATIVO”, sono riportati i principali sistemi infrastrutturali e della mobilità, con la gerarchizzazione delle strade e i principali interventi progettuali previsti dalla Provincia di Lecco.

La viabilità provinciale che attraversa il comune non prevede nel nuovo assetto infrastrutturale tracciati di progetto di particolare rilevanza.

Nel QUADRO STRUTTURALE 2 “VALORI PAESISTICI ED AMBIENTALI”, sono riportate le principali interferenze derivanti dalla presenza dell’assetto viario rispetto al sistema della rete ecologica e paesaggistica di interesse sovracomunale.

Lungo le principali arterie di percorrenza sono indicati i tratti stradali, in corrispondenza dei quali, eventuali insediamenti sono da considerarsi in contrasto con gli interessi paesaggistici ed ecologici. In particolare vengono segnalati i punti in cui si rilevano delle particolari criticità:

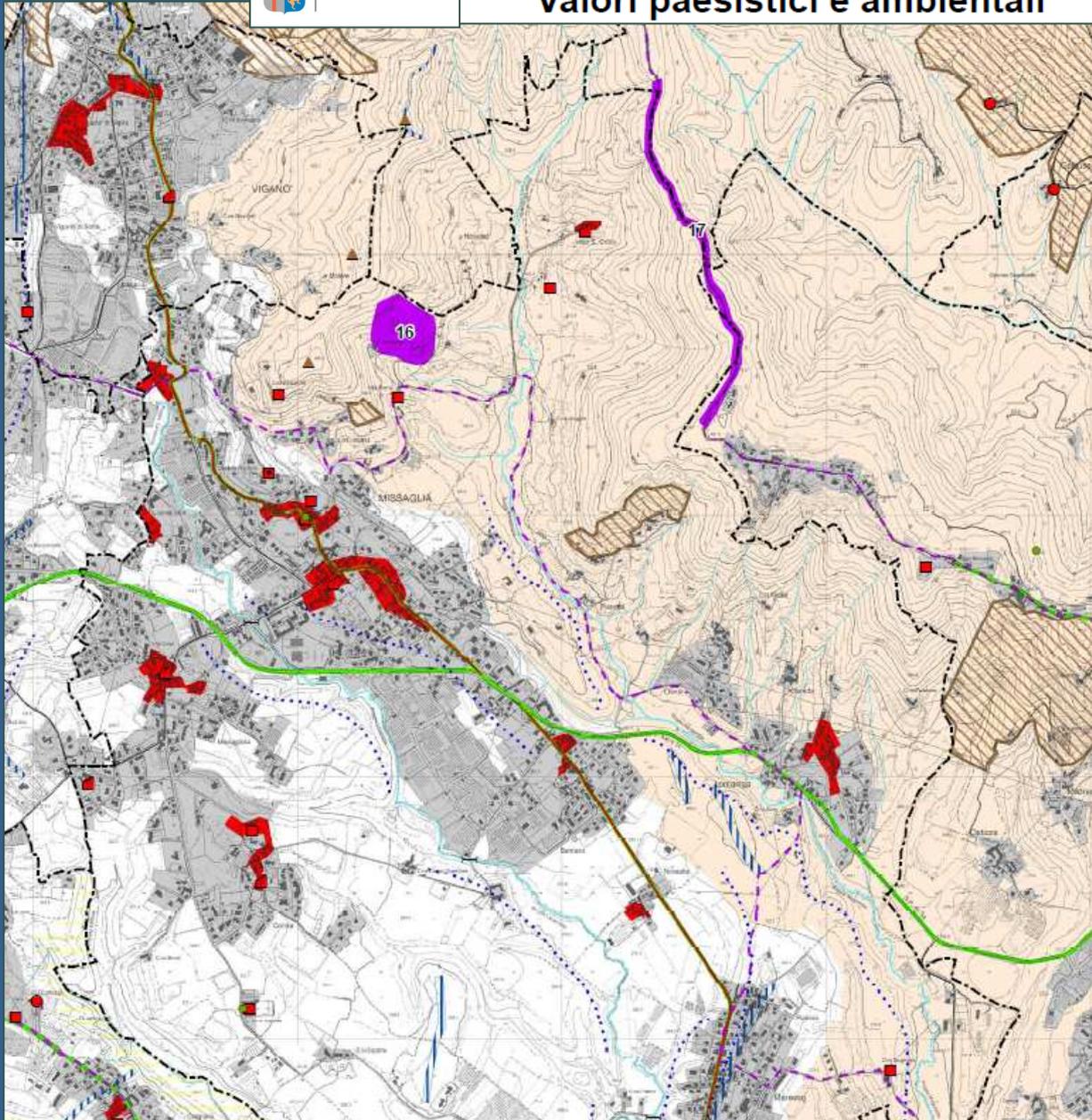
- in via XXV Aprile, in corrispondenza del rettilineo che attraversa la frazione di Novaglia, collega la frazione di Barriano alla frazione di Maresso, è indicato il segno grafico di insediamento in contrasto con gli interessi paesaggistici ed ecologici (regolamentato dall’art. 21 delle N.T.A. del P.T.C.P.)
- sulla Strada Provinciale 54, nel tratto a sud in corrispondenza del complesso scolastico e del centro sportivo comunale
- dalla parte finale della frazione di Barriano, nei pressi del centro storico di Lomaniga, per entrambi i lati, sino al confine comunale con Montevecchia.

Il QUADRO STRUTTURALE 3 “SISTEMA RURALE PAESISTICO ED AMBIENTALE” ed il QUADRO STRATEGICO “RETE ECOLOGICA PROVINCIALE IN PROGETTO” costituiscono un valido elemento di riferimento al fine di una coerente pianificazione viabilistica che si integri rispetto al contesto ambientale – paesistico e rurale identificato nel piano provinciale.



Provincia di Lecco

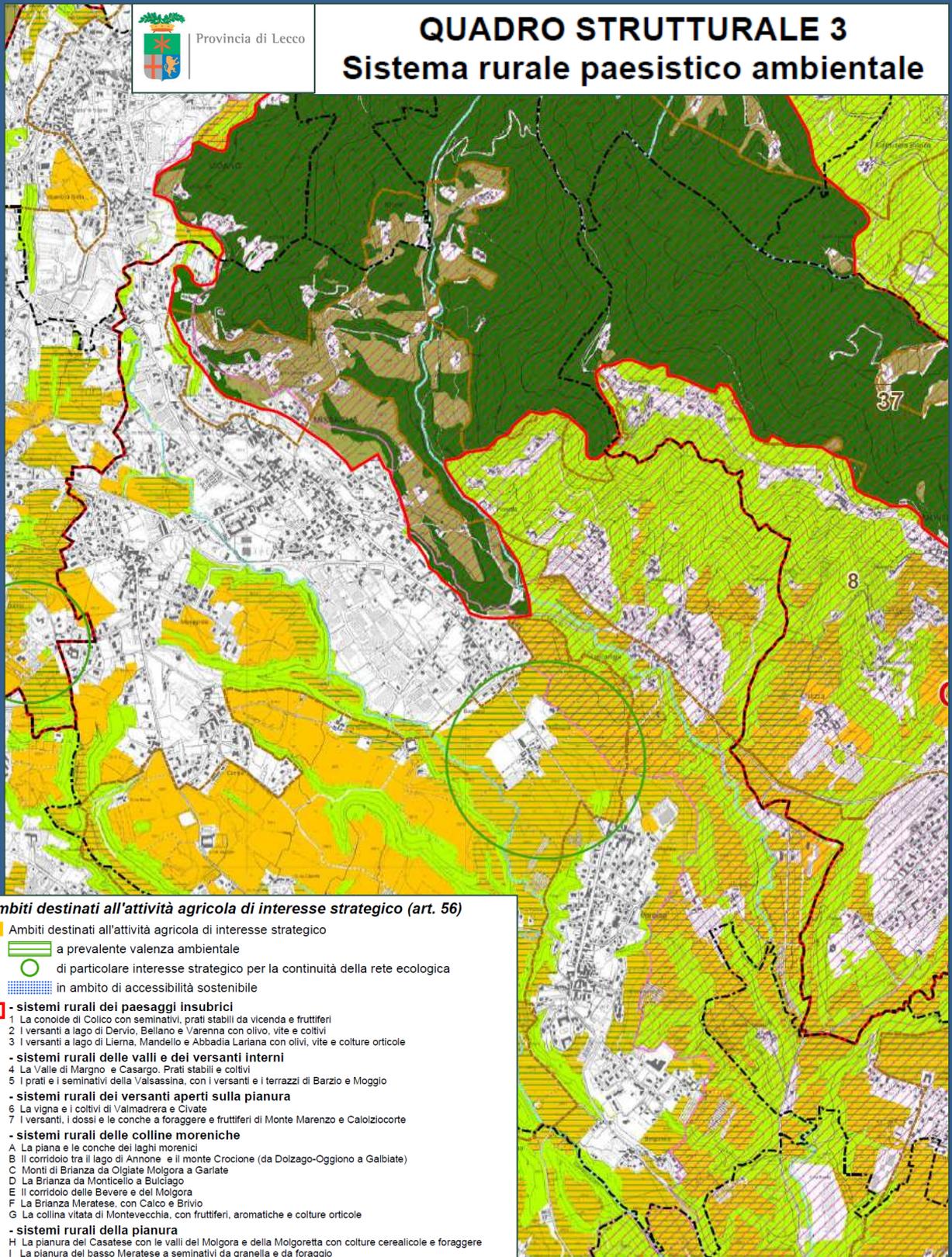
QUADRO STRUTTURALE 2 Valori paesistici e ambientali



- Sistemi dei centri e dei nuclei urbani di antica formazione (art. 50)**
- Principali centri storici, di cui
 - margini non occlusi
- Altri sistemi fondamentali della struttura insediativa storica di matrice urbana**
- Architettura religiosa
 - Architettura civile
 - Architettura fortificata
 - Architettura industriale
- Ambiti di prevalente valore fruitivo e visivo - percettivo (art. 51)**
- Tracciati guida paesaggistici**
- Percorsi ciclo-pedonali di rilevanza territoriale
 - Punti d'approdo
- Strade panoramiche**
- Percorsi di interesse paesistico-panoramico
 - Sentiero del Viandante
- Punti di vista panoramici/visuali sensibili, belvedere, punti di osservazione del paesaggio**
- Punti panoramici
 - Rifugi
 - Roccoli
- Sistema delle aree protette**
- Parchi Regionali istituiti
 - Parchi Regionali proposti
 - Monumenti naturali
 - Riserve naturali
 - PLIS riconosciuti
 - PLIS proposti



QUADRO STRUTTURALE 3 Sistema rurale paesistico ambientale



A - Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico (art. 56)

- Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico
- a prevalente valenza ambientale
- di particolare interesse strategico per la continuità della rete ecologica
- in ambito di accessibilità sostenibile

5

- sistemi rurali dei paesaggi insubrici

- 1 La concolide di Colico con seminativi, prati stabili da vicenda e fruttiferi
- 2 I versanti a lago di Dario, Bellano e Varenna con olivo, vite e coltivi
- 3 I versanti a lago di Lierna, Mandello e Abbazia Lariana con olivi, vite e colture orticole

- sistemi rurali delle valli e dei versanti interni

- 4 La Valle di Margno e Casargo. Prati stabili e coltivi
- 5 I prati e i seminativi della Valsassina, con i versanti e i terrazzi di Barzio e Moggio

- sistemi rurali dei versanti aperti sulla pianura

- 6 La vigna e i coltivi di Valmadrera e Civate
- 7 I versanti, i dossi e le conche a foraggiere e fruttiferi di Monte Marengo e Calolziocorte

- sistemi rurali delle colline moreniche

- A La piana e le conche dei laghi morenici
- B Il corridoio tra il lago di Annone e il monte Crocione (da Dolzago-Oggiono a Galbiate)
- C Monti di Brianza da Olgiate Molgora a Garlate
- D La Brianza da Monticello a Bulciago
- E Il corridoio delle Bevere e del Molgora
- F La Brianza Meratese, con Calco e Brivio
- G La collina vitata di Montevecchia, con fruttiferi, aromatiche e colture orticole

- sistemi rurali della pianura

- H La pianura del Casatese con le valli del Molgora e della Molgoretta con colture cerealicole e foraggiere
- I La pianura del basso Meratese a seminativi da granella e da foraggio

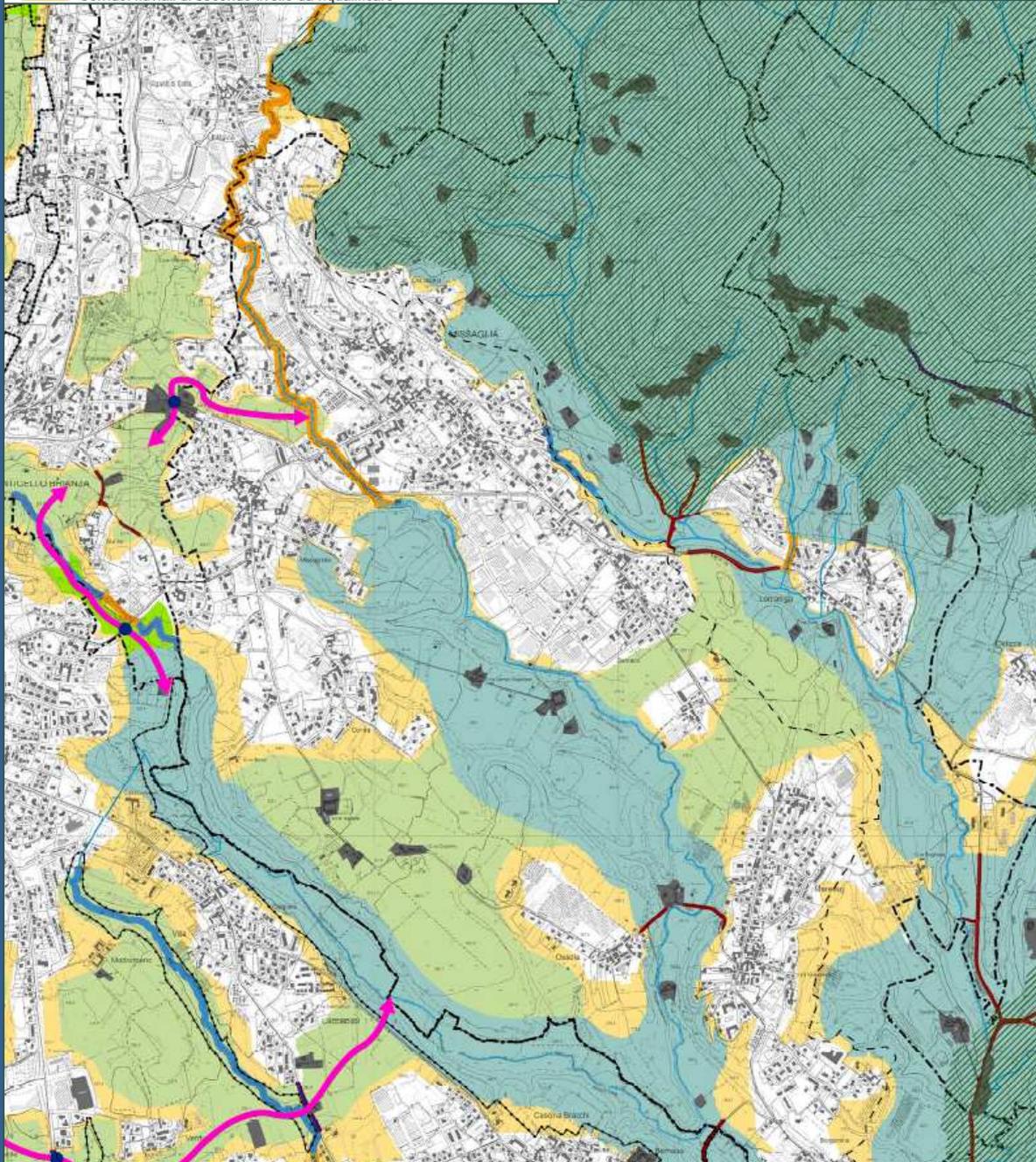
B - Ambiti a prevalente valenza ambientale e naturalistica (art. 59)

- Parchi, Riserve Naturali, SIC e ZPS

C - Ambiti a prevalente valenza paesistica (art. 60)

- C1 - Ambiti paesaggistici di interesse sovra-provinciale
- C2 - Ambiti paesaggistici di interesse provinciale
- Ambiti paesaggistici di interesse per la continuità della rete verde
- Parchi Locali di Interesse Sovracomunale (PLIS) riconosciuti

<p>Elementi strutturali della REP (Rete Natura 2000 e aree tutelate)</p> <ul style="list-style-type: none">  Parchi regionali, monumenti naturali e riserve naturali  Zone di protezione speciale e Siti di interesse comunitario  PLIS riconosciuti  PLIS proposti <p>Elementi funzionali della REP (art. 61)</p> <ul style="list-style-type: none">  Ambiti di primo livello (core areas)  Ambiti di secondo livello  Zone di completamento della rete ecologica  Zone tampone  Corridoi ecologici  Corridoi fluviali di primo livello  Corridoi fluviali di secondo livello da tutelare/valorizzare  Corridoi fluviali di secondo livello da riqualificare 	<p>Varchi</p> <ul style="list-style-type: none">  Varchi della REP <i>di cui</i>  Varchi della REP che confermano i varchi della RER  Varchi prioritari per la REP  Varchi prioritari per la REP che confermano i varchi della RER <p>Elementi di criticità per la REP (art. 61)</p> <ul style="list-style-type: none">  Insediamenti interni agli ambiti di primo e secondo livello  Aree estrattive  Infrastrutture altamente interferenti  Infrastrutture interferenti lungo le quali evitare saldature insediative  Infrastrutture interferenti  Infrastrutture interferenti da attrezzare o in aree di potenziale rischio idrogeologico  Aree prioritarie di intervento
---	---



QUADRO STRATEGICO
Rete Ecologica Provinciale - progetto



Provincia di Lecco

Parco Regionale di Montevicchia e della Valle del Curone

Il Parco è stato istituito dalla Legge Regionale n. 77 del 16/09/1983. Ricopre una superficie di circa 2741 ettari, ed il suo territorio interessa, in tutto o in parte, undici Comuni: Merate, Cernusco Lombardone, Lomagna, Missaglia, Montevicchia, Olgiate Molgora, Osnago, Perego, Rovagnate, Sirtori, Viganò.

Il Parco non è una riserva integrale, ma un'area molto diversificata in cui sono presenti, oltre a zone di rilevante interesse ambientale, anche centri urbani, insediamenti produttivi, aree destinate all'agricoltura e all'allevamento accanto a monumenti architettonici di grande valore artistico e culturale.

L'ambito territoriale interessato dal parco coincide con l'estremo lembo verde, ricco di elementi naturali, della Brianza sud-orientale, che compenetra nella pianura agricola ed industriale, ai bordi delle ultime propaggini della conurbazione metropolitana milanese.

Gli habitat che possiamo trovare nell'area protetta sono:

- **habitat delle sorgenti petrificanti** (Cratoneurion): rappresentato da ruscelli, con presenza costante di acqua corrente, in cui avvengono fenomeni di travertinizzazione, cioè di formazione di travertini. All'habitat è stato dato il nome di una comunità di Muschi (Cratoneurion) particolarmente importante per il fenomeno di travertinizzazione.
- **habitat dei prati magri** (Festuco - Brometalia): sono ambienti seminaturali di elevato valore naturalistico: sono infatti estremamente ricchi di specie vegetali termofile, cioè che richiedono temperature miti, e che talvolta esprimono condizioni di aridità, legate ad un substrato di tipo calcareo. Fra le molte specie che compaiono in questi ambienti spiccano diverse Orchidee.
- **habitat dei boschi igrofilii** (Alno - Ulmion): L'habitat dei boschi igrofilii (cioè umidi) di ontano nero ed olmo è uno dei tre habitat di interesse prioritario per la conservazione della natura dell'Unione Europea presenti nel Parco. Si tratta di boschi che vegetano su terreni ricchi d'acqua, ove talvolta si hanno fenomeni di ristagno. Questi luoghi, come la maggior parte delle zone umide, sono stati nel tempo frequentemente bonificati: attraverso l'apertura di fossati o simili, l'uomo ha operato per allontanare le acque, e consentire quindi il prosciugamento dei suoli. Sono quindi rari i boschi igrofilii oggi rimasti, sfuggiti all'azione "razionalizzatrice" dell'uomo, e la tutela di queste formazioni è quindi da considerare di importanza prioritaria per la conservazione della natura in Europa. Boschi di questo genere si osservano normalmente nelle aree periodicamente allagate lungo i grandi fiumi della pianura, o al piede dei versanti, dove si ferma l'acqua.

Nell'ambito territoriale appartenente al Parco Regionale sono stati riconosciuti e censiti 11 sentieri principali che attraversano da Nord a Sud e da Ovest a Est il territorio protetto, toccando tutti i comuni che fanno parte del Consorzio di gestione dell'area protetta.

I tratti più significativi dei vari sentieri sono stati riuniti in un percorso ad anello che coinvolge i luoghi più belli e caratteristici del Parco, percorribile a piedi in circa 6 ore.

Di seguito vengono elencati tutti i percorsi segnalati sul territorio, e verranno meglio descritti quelli che interessano il comune di Missaglia.

Sentiero n° 1: da nord a sud, con partenza da Sirtori (località Ceregallo) e arrivo a Lomagna.

Sentiero n° 2: dalla stazione ferroviaria di Cernusco Lombardone alla località Beolco (Olgiate Molgora)

Sentiero n° 3: dalla stazione ferroviaria di Osnago all torrente Curone.

Sentiero n° 4: dalla stazione ferroviaria di Osnago a Valaperta (frazione di Casatenovo).

Sentiero n° 5: dalla stazione ferroviaria di Cernusco Lombardone a Maresso (frazione di Missaglia)

Sentiero n° 6: da Sirtori a Lomagna

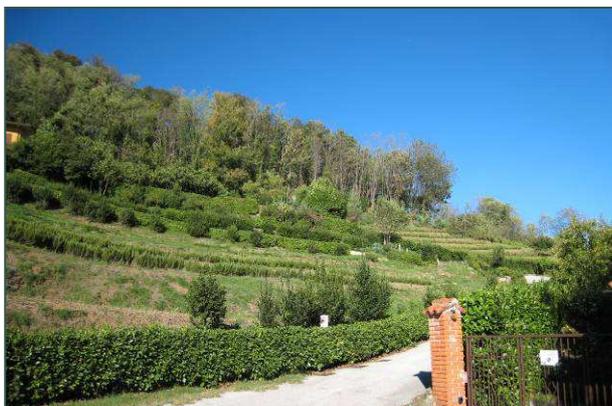
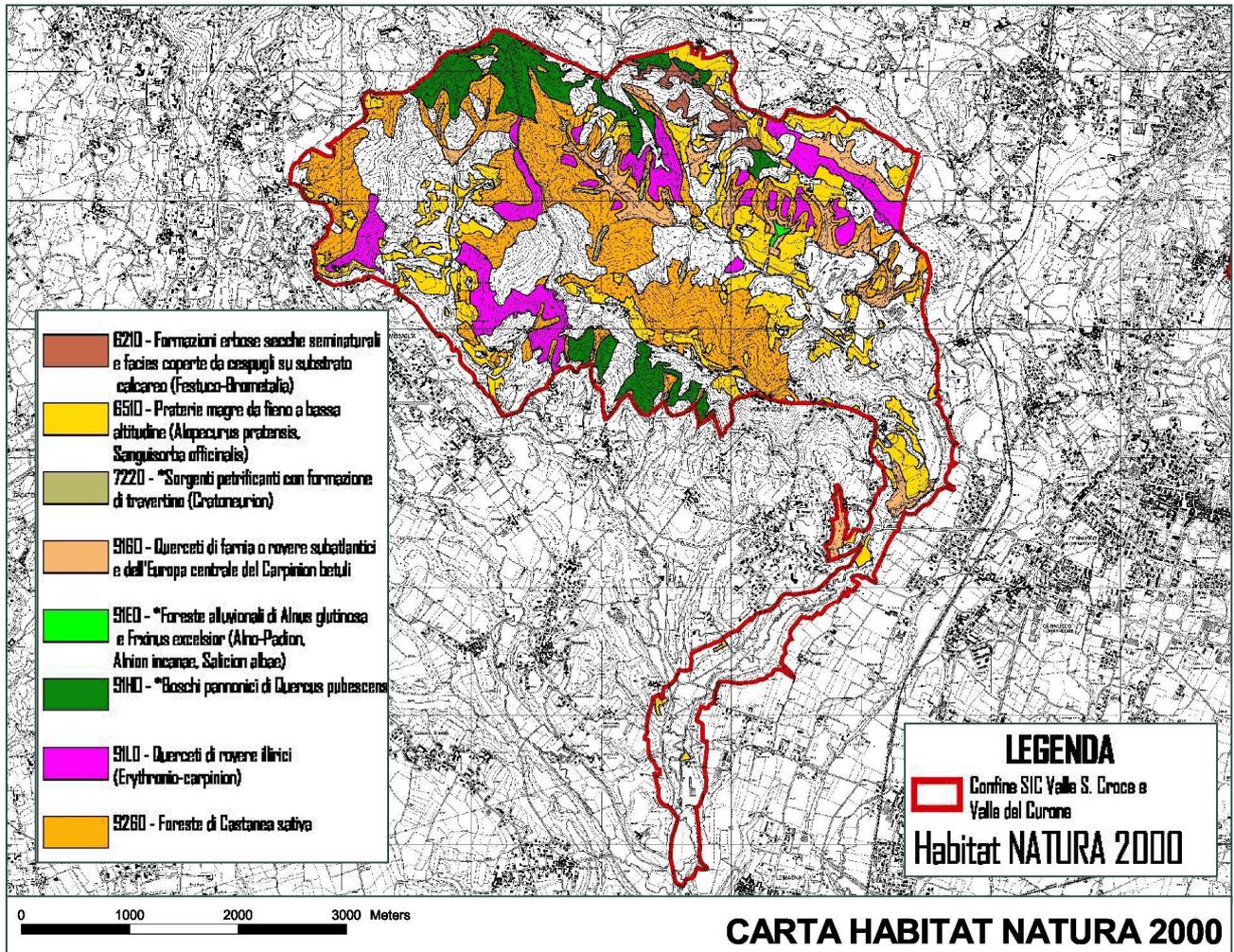
STUDIO URBANISTICO FINALIZZATO AL MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' PUBBLICA E PRIVATA
PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT)

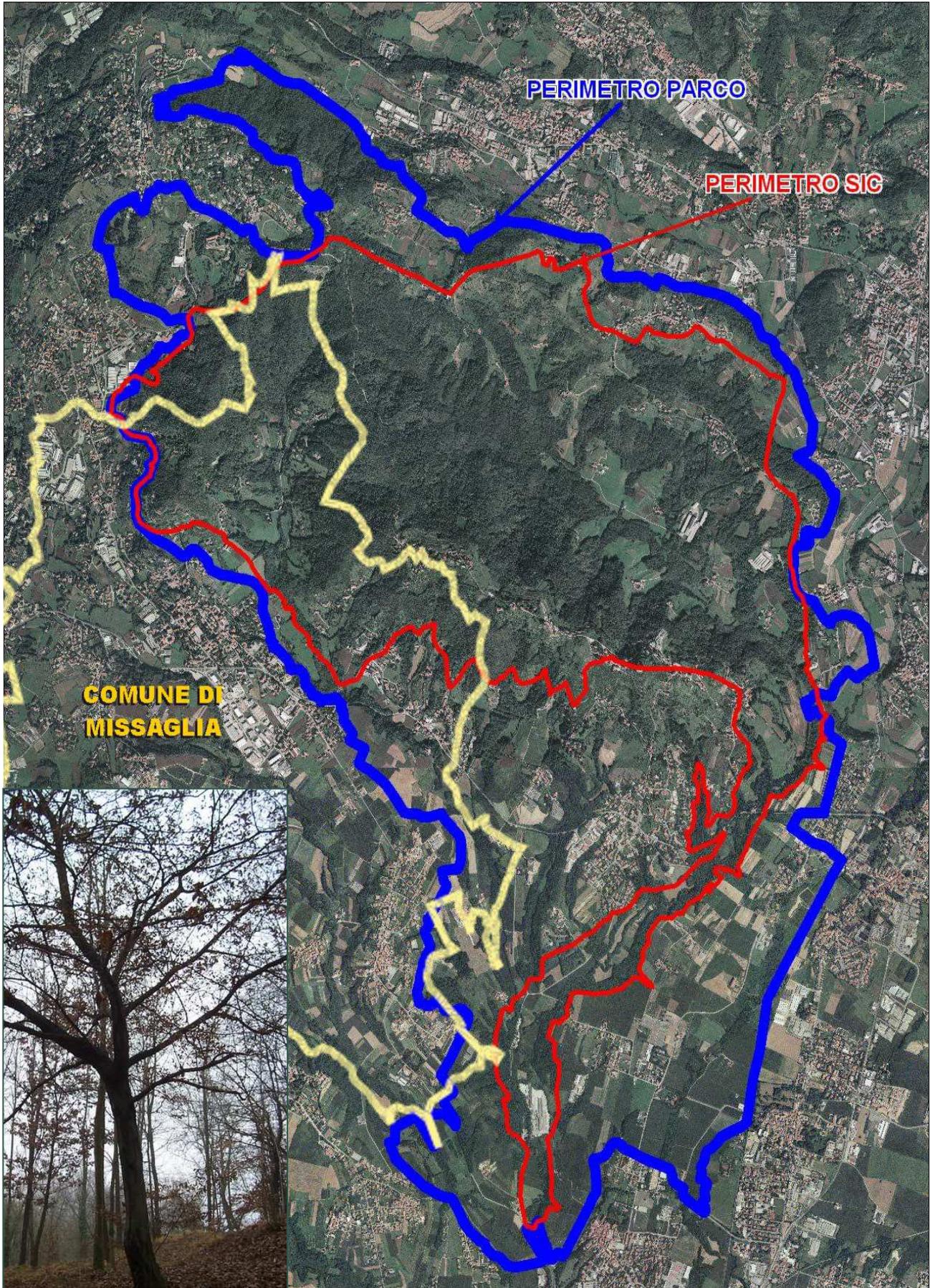
Sentiero n° 7: dalla stazione ferroviaria di Cernusco Lombardone a Missaglia
Sentiero n° 8: da Lomaniga (frazione di Missaglia) alla località Beolco (Olgiate Molgora)
Sentiero n° 9: da Montevecchia a Missaglia
Sentiero n° 10: da Sirtori (località Ceregallo) a Montevecchia alta
Sentiero n° 11: dalla stazione ferroviaria di Cernusco Lombardone a Perego.

Sito di Interesse Comunitario : Valle di Santa Croce e Valle del Curone

Il Sito d'Interesse Comunitario ha una superficie totale di 1350 ha ed è interamente compreso nel Parco Regionale di Montevecchia e della Valle del Curone, uno dei più piccoli parchi lombardi, con una superficie di 2350 ha. A sua volta, il Sito include totalmente la Riserva Naturale della Valle Santa Croce e dell'Alta Valle del Curone, classificata quale riserva orientata paesistico-forestale.

2-





2- L'INQUADRAMENTO VIABILISTICO SOVRACCOMUNALE

Il quadro della situazione della viabilità di interesse sovralocale è stato rappresentato nell'elaborato grafico TAV.1 a - Inquadramento Viabilistico Sovracomunale (scala 1:20.000) ; dalla visione d'insieme emerge che il territorio comunale è interessato dall'attraversamento della strada provinciale S.P. 54 - Monticello Paderno che consente il collegamento del traffico sovralocale dei comuni posti a nord ed est di collegarsi con la S.S. n° 342- Strada Statale n° 342 - Briantea e con la A 51- Tangenziale Est .La strada provinciale n° 53 Sirtori da nord giunge sino al centro del comune di Missaglia

Il comune non è servito dalle linee ferroviarie, queste ultime interessano i comuni posti ad est e a sud rispetto a Missaglia pertanto al fine di un loro utilizzo necessita uno spostamento veicolare.

Nell'elaborato Tav. 1.b - Inquadramento Viabilistico Comunale (scala 1:5.000) è stato riportato il perimetro del centro abitato approvato con deliberazione di Giunta Comunale n° 143 del 09.11.2004 e la classificazione gerarchico funzionale dettata dal " Codice della Strada" art. 2 Dlgs n° 285 del 30.04.1992 .

Al fine dello studio viabilistico ed in funzione dei rilievi effettuati sul territorio le strade locali - Categoria " F" sono state ulteriormente definite attraverso una ulteriore sottoclassificazione che distingue la viabilità come di seguito meglio esplicitata:

- a. strada interquartiere e di distribuzione primaria
- b. strada interquartiere complementare
- c. strada locale di quartiere
- d. strada locale di distribuzione interna e di accesso

La definizione della viabilità esistente rispetto al grado di utilizzo locale o sovralocale ed in relazione ai flussi di traffico costituisce un elemento fondamentale al fine di poter definire , nella fase progettuale , gli interventi da effettuarsi.



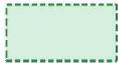
Stralcio legenda Tavola 1a INQUADRAMENTO VIABILISTICO SOVRACCOMUNALE

AMBITO URBANIZZATO:



principali agglomerati urbani

AREE PROTETTE:



Parchi, Riserve Naturali con Piani operanti

VIABILITA'

Classificazione gerarchico funzionale delle strade secondo "Codice della Strada"
art. 2 Dlgs 30.04.1992 n°285 e s.m.i.

Categoria "A" AUTOSTRADA



Autostrada A51 - Tangenziale EST Milano

Categoria "B" STRADA EXTRAURBANA PRINCIALE - A) STATALE



Strada Statale 342 - Briantea

Categoria "C / B" STRADA EXTRAURBANA PRINCIALE - A) STATALE



Strada Provinciale

Categoria "B" - STRADA EXTRAURBANA PRINCIALE - con almeno due corsie di marcia
Categoria "C" - STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA - una corsia di marcia

Categoria "F" STRADA LOCALE - D) COMUNALE



Principali collegamenti viabilistici



Viabilità comunale, locale e di vicinato - altre strade



Strade servite da servizio di trasporto pubblico

Autostrada



A51 Autostrada A51 - Tangenziale EST Milano

Strada Statale



S.S.342 Strada Statale 342 - Briantea

Strada Provinciale



S.P. 48 - di Cassago (Lc)



S.P. 51 - della Santa (Lc)



S.P. 53 - Sirtori (Lc)



S.P. 54 - Monticello Paderno (Lc)



S.P. 55 - di Lomagna (Lc)



S.P. 342 - ex S.S. 342 Briantea (Lc)



S.P. 58 - Sesto San Giovanni (Mi)



S.P. 177 - Bellusco Gerno (Mi)



S.P. 235 - Usmate - confine (Mi)



S.P. 7 - Villasanta Lesmo (Mb)

Linea Ferroviaria dello Stato - F.S.



F.S. Milano - Bergamo



F.S. Monza Brianza - Lecco

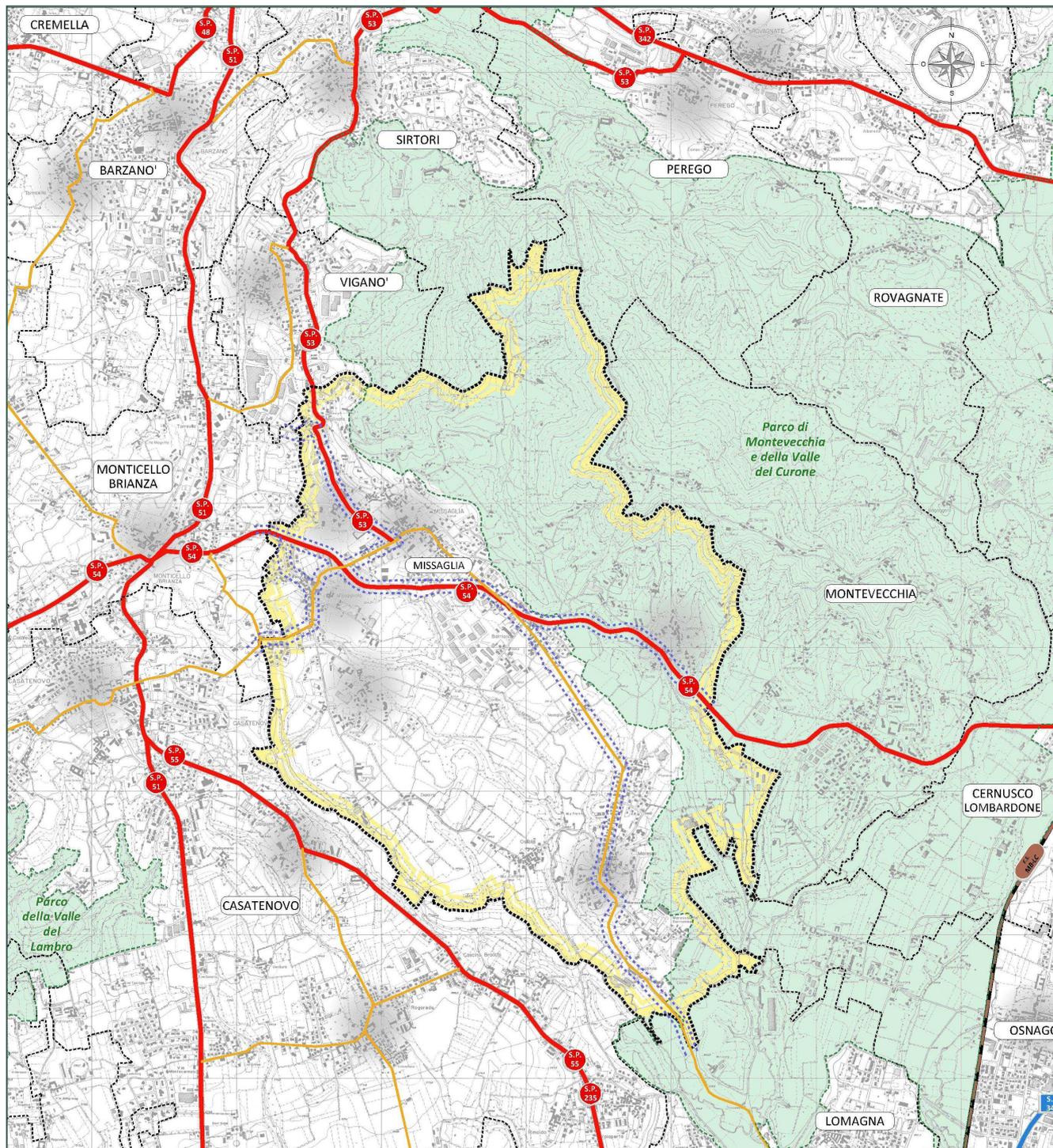


F.S. Milano - Lecco - Bergamo



F.S. Como - Lecco

Stralcio Tavola 1a INQUADRAMENTO VIABILISTICO SOVRACCOMUNALE



3.ANALISI DELLO STATO DI FATTO - IL SISTEMA DELLA VIABILITA' ESISTENTE

L'analisi dello stato della viabilità esistente si è sviluppata attraverso diverse forme di indagini conoscitive che verranno di seguito meglio esplicitate e descritte.

Lo stato dell'arte consente di rappresentare uno scenario di riferimento con evidenziate le criticità emergenti e conseguentemente di poter sviluppare la fase progettuale.

3.1 - RILIEVO URBANISTICO DELLA VIABILITA' ESISTENTE

E' stato un puntuale rilievo della viabilità esistente attraverso sopralluoghi in loco e la produzione di documentazione fotografica, riportata solo in parte nell'Allegato 1 e posta agli atti del comune su supporto informatico. Lo stato di fatto dei luoghi è stato rappresentato negli elaborati grafici di seguito indicati:

- Tav. 2 a - Planimetria Generale - Rilievo Missaglia scala 1:2.000
- Tav. 2 b - Planimetria Generale - Rilievo Lomaniga scala 1:2.000
- Tav. 2 c - Planimetria Generale - Rilievo Maresso scala 1:2.000
- Tav. 2 d - Planimetria Generale - Rilievo Mobilità Lenta scala 1:5.000



STUDIO URBANISTICO FINALIZZATO AL MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' PUBBLICA E PRIVATA
PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT)



Negli elaborati grafici è stati riportati la delimitazione dei centri storici e dei nuclei di antica formazione, la delimitazione del centro abitato oltre alle aree protette : Parco Regionale di Montevecchia e valle del Curone ed il Sito di Importanza Comunitaria SIC “ Valle di Santa Croce”

Sono state inoltre evidenziate le attrezzature pubbliche e di uso pubblico , i parcheggi di uso pubblico (dettagliati in apposite schedature tecniche) ed i parcheggi privati oltre ai sensi di marcia e la segnaletica esistente e la situazione della viabilità esistente. Quanto sopra come meglio evidenziato nella legenda di seguito riportata.

LEGENDA:



confine comunale di MISSAGLIA

AMBITO URBANIZZATO:



centri storici e nuclei di antica formazione



perimetro centro abitato - delibera G.C. n° 143 del 09.11.2004

AREE PROTETTE:



Parco Regionale di Montevecchia e Valle del Curone

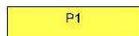


Sito di Importanza Comunitaria SIC "Valle di Santa Croce"

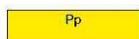
SERVIZI ESISTENTI:



Attrezzature pubbliche e di uso pubblico



Parcheggio di uso pubblico (dettagli in scheda tecnica)



Parcheggio privato

SENSI DI MARCIA ESISTENTI:



Rotatoria / Incrocio



Strada non percorribile con automezzi



Senso di marcia all'interno della rotatoria



Doppio senso di percorrenza



Senso unico di percorrenza



Tratti stradali serviti da trasporto pubblico



Ponte



Divieto di transito per gli autocarri

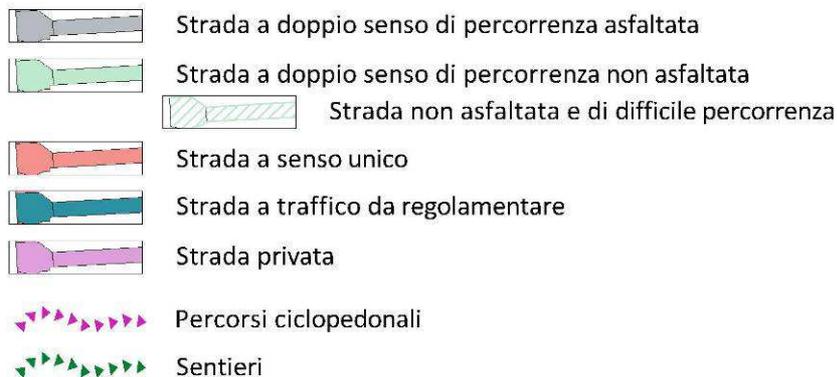


Strada chiusa



Divieto d'accesso

VIABILITA' ESISTENTE:



INDAGINE VEICOLARE - Punti di rilievo e direzioni di conteggio transiti
(dettagli in tabelle e grafici in allegato tecnico 3)



3.2 - SCHEDATURA PARCHEGGI PUBBLICI

Le aree di sosta pubbliche e di uso pubblico sono state oggetto di apposita schedatura. Sono state redatte n° 104 schede (Allegato 2) . In ogni scheda è riportata la localizzazione del parcheggio su foto aerea, l'indicazione della frazione e della via in cui è ubicato lo spazio di sosta, un'immagine fotografica che lo rappresenta alla data del censimento effettuato.

Vi sono inoltre riportati poi una serie di dati tecnici, funzionali alla gestione degli Uffici Comunali, che analizzano il singolo parcheggio specificandone:

- la superficie espressa in metri quadri,
- il numero di posti auto,
- il numero di posti per camion,
- il numero di posti destinati ai motocicli,
- i posti riservati a utenti diversamente abili,
- l'area a verde ricompresa,
- la tipologia della proprietà, se pubblica o privata di uso pubblico,
- la finitura del fondo,
- la principale destinazione del parcheggio in base alle utenze che lo utilizzano
- la tipologia di sosta, se libera, a pagamento o con obbligo di disco orario.

Nella specifica tavola grafica di Stato di Fatto in scala 1:2.000 in cui è possibile visionare il parcheggio con maggior dettaglio.

PIANO DEL TRAFFICO		CITTA' DI MISSAGLIA		Scheda n°		10	
PARCHEGGIO							
FRAZIONE	MISSAGLIA						
ELABORATO CARTOGRAFICO	Tav. 2A						
LOCALIZZAZIONE:				PIAZZA LIBERTA - VIA ROMA			
SUPERFICIE mq	161	DI CUI VERDE mq	0				
n° POSTI AUTO	17	DI CUI PER DISABILI	1				
n° POSTI MOTO	0	n° POSTI CAMION	0				
PROPRIETA'	PUBBLICO						
FINITURA FONDO	ASFALTO						
DESTINAZIONE PRINCIPALE	FUNZIONALE AI SERVIZI						
TIPOLOGIA	DISCO ORARIO						
							

PIANO DEL TRAFFICO		CITTA' DI MISSAGLIA		Scheda n°		8	
PARCHEGGIO							
FRAZIONE	MISSAGLIA						
ELABORATO CARTOGRAFICO	Tav. 2A						
LOCALIZZAZIONE:				VIA GIOVANNI XXIII - S.P. 53			
SUPERFICIE mq	6,056	DI CUI VERDE mq	0				
n° POSTI AUTO	124	DI CUI PER DISABILI	1				
n° POSTI MOTO	0	n° POSTI CAMION	0				
PROPRIETA'	PUBBLICO						
FINITURA FONDO	AUTOBLOCCANTI						
DESTINAZIONE PRINCIPALE	FUNZIONALE AI SERVIZI						
TIPOLOGIA	LIBERO						
							

Esempio di scheda tecnica di Parcheggio

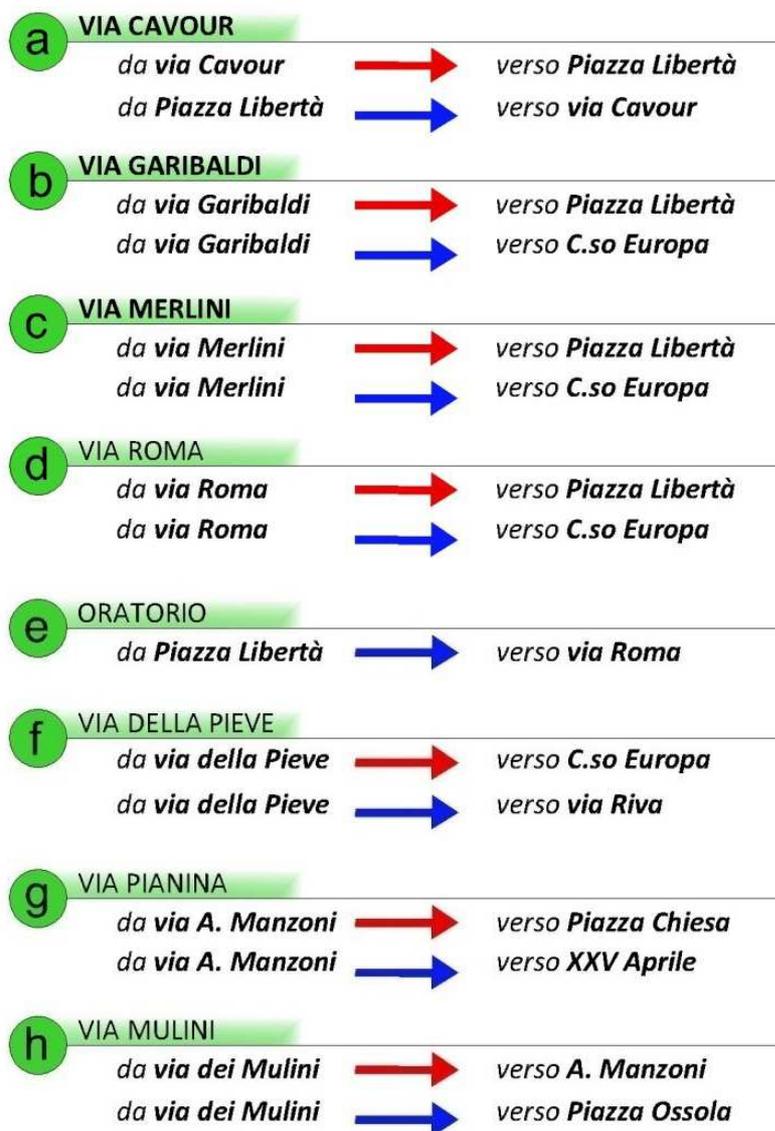
PIANO DEL TRAFFICO	CITTA' DI MISSAGLIA	Scheda n°																												
		100																												
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start;"> <div style="width: 45%;"> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr style="background-color: yellow;"> <td colspan="2" style="text-align: center; padding: 5px;">PARCHEGGIO</td> </tr> <tr> <td style="width: 30%; padding: 5px;">FRAZIONE</td> <td style="padding: 5px;">MISSAGLIA</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">ELABORATO CARTOGRAFICO</td> <td style="padding: 5px;">Tav. 2A</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="padding: 5px;">LOCALIZZAZIONE :</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="padding: 5px;">VIA GARIBALDI</td> </tr> </table> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  </div> </div>			PARCHEGGIO		FRAZIONE	MISSAGLIA	ELABORATO CARTOGRAFICO	Tav. 2A	LOCALIZZAZIONE :		VIA GARIBALDI																			
PARCHEGGIO																														
FRAZIONE	MISSAGLIA																													
ELABORATO CARTOGRAFICO	Tav. 2A																													
LOCALIZZAZIONE :																														
VIA GARIBALDI																														
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; padding: 5px;">SUPERFICIE mq</td> <td style="padding: 5px;">486</td> <td style="width: 30%; padding: 5px;">DI CUI VERDE mq</td> <td style="padding: 5px;">0</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">n° POSTI AUTO</td> <td style="padding: 5px;">11</td> <td style="padding: 5px;">DI CUI PER DISABILI</td> <td style="padding: 5px;">1</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">n° POSTI MOTO</td> <td style="padding: 5px;">0</td> <td style="padding: 5px;">N° POSTI CAMION</td> <td style="padding: 5px;">0</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="padding: 5px;">PROPRIETA'</td> <td colspan="2" style="padding: 5px;">PUBBLICO</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="padding: 5px;">FINITURA FONDO</td> <td colspan="2" style="padding: 5px;">ASFALTO</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="padding: 5px;">DESTINAZIONE PRINCIPALE</td> <td colspan="2" style="padding: 5px;">RESIDENZIALE</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="padding: 5px;">TIPOLOGIA</td> <td colspan="2" style="padding: 5px;">LIBERO</td> </tr> </table>			SUPERFICIE mq	486	DI CUI VERDE mq	0	n° POSTI AUTO	11	DI CUI PER DISABILI	1	n° POSTI MOTO	0	N° POSTI CAMION	0	PROPRIETA'		PUBBLICO		FINITURA FONDO		ASFALTO		DESTINAZIONE PRINCIPALE		RESIDENZIALE		TIPOLOGIA		LIBERO	
SUPERFICIE mq	486	DI CUI VERDE mq	0																											
n° POSTI AUTO	11	DI CUI PER DISABILI	1																											
n° POSTI MOTO	0	N° POSTI CAMION	0																											
PROPRIETA'		PUBBLICO																												
FINITURA FONDO		ASFALTO																												
DESTINAZIONE PRINCIPALE		RESIDENZIALE																												
TIPOLOGIA		LIBERO																												
																														



3.3 - INDAGINE VEICOLARE

Un ulteriore contributo è stato fornito dall'indagine veicolare svoltasi in data 13 novembre 2013 , quest'ultima ha interessato diverse fasce temporali distribuite nel corso della giornata dalle ore 6.45 del mattino alle 19.30 di sera.

Sono stati individuati alcuni punti strategici e critici del territorio comunale ed è stato rilevato il dato in relazione al transito per tipologia di utenza con frequenza di intervallo temporale di 15 minuti in entrambe le direzioni rispetto ai rispettivi punti di rilevamento, già preliminarmente individuati come strategici, e di seguito riportati.



STUDIO URBANISTICO FINALIZZATO AL MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' PUBBLICA E PRIVATA
PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT)

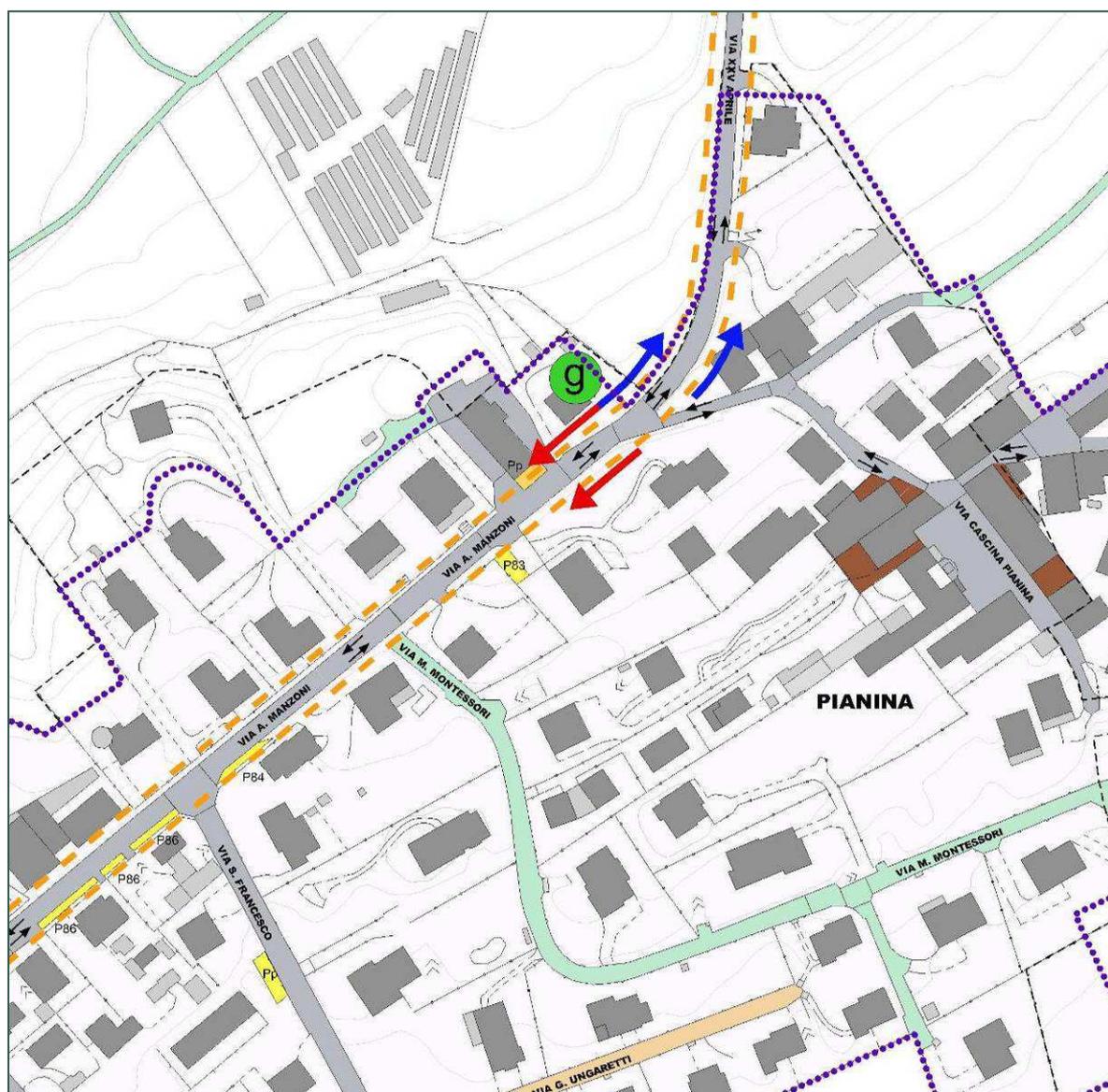
Per la redazione dei rilievi in loco finalizzati al conteggio del transito veicolare per senso di marcia, sono stati coinvolti i cittadini di Missaglia. Il dato è stato validato a campione da parte del Geom. Luca Cattaneo il quale nei diversi punti di rilievo in fasce orarie casuali ha effettuato il rilievo del medesimo dato, validandolo.

Le risultanze dell'indagine sono state riportate in tabelle e rielaborate, per una più semplice lettura in grafici. I predetti elaborati costituiscono l'Allegato 3 : Stralci punti di rilievo, rilievi tabellari dei dati raccolti con validazione del dato, Grafici dimostrativi.

A titolo esemplificativo si riporta uno stralcio relativo al punto di rilievo contraddistinto con la lettera "g", posto in via A. Manzoni in prossimità del centro storico di Maresso.

Per entrambe le direzioni di marcia, sia verso il centro storico e il rettilineo di via A. Manzoni, sia verso la frazione di Novaglia su via XXV Aprile. Più precisamente dalle tabelle prodotte è possibile rilevare la tipologia del veicolo in transito con la seguente differenziazione:

- pedoni
- moto e biciclette
- autoveicoli
- camioncini e furgoni
- autobus / autoarticolati / trattori



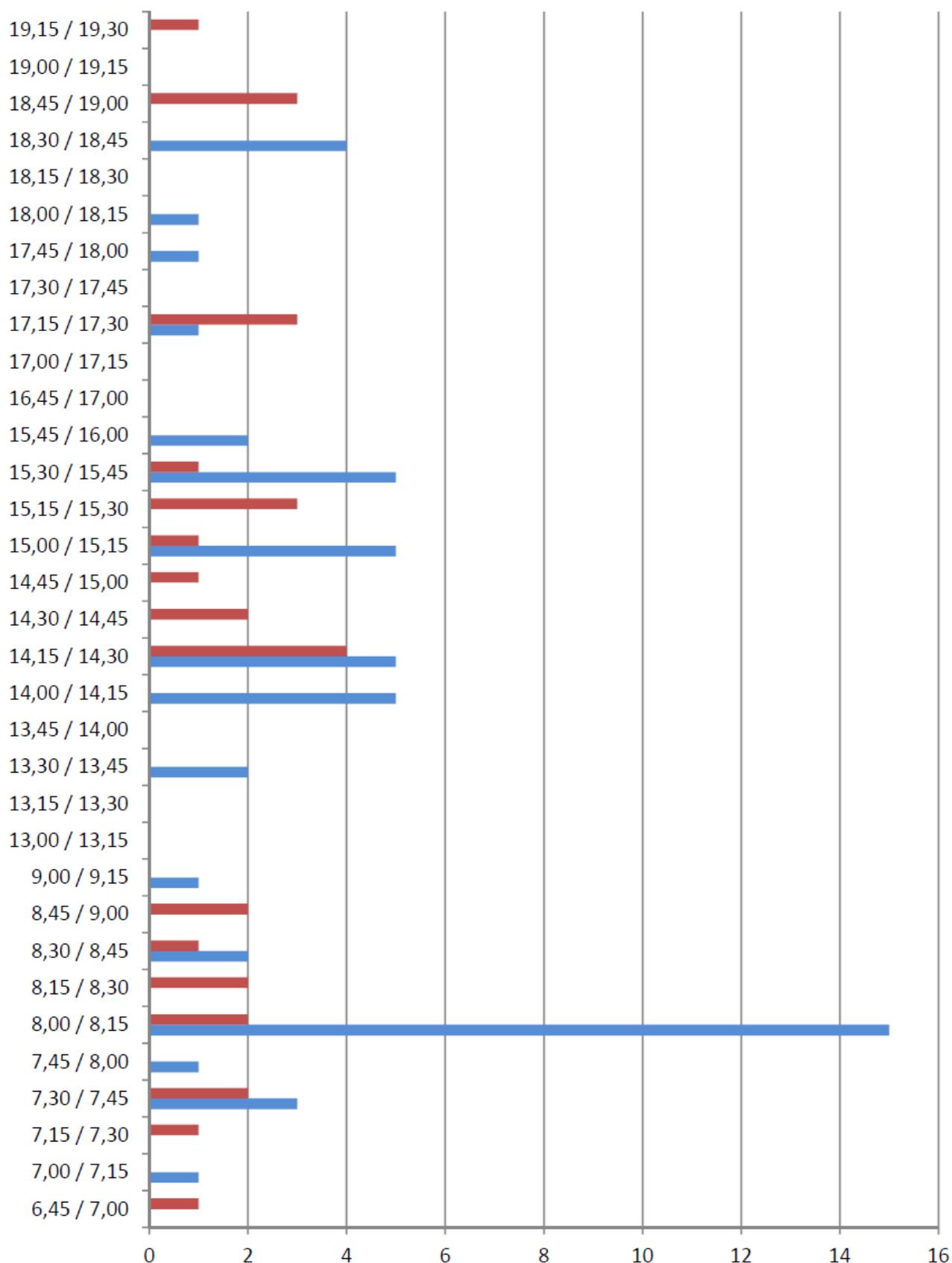
ANDAMENTO ORARIO DEL NUMERO DI VEICOLI IN TRANSITO DA :
VIA A. MANZONI VERSO PIAZZA CHIESA
VIA A. MANZONI VERSO NOVAGLIA

ORARIO	DA VIA MANZONI VERSO PIAZZA CHIESA					DA VIA MANZONI A NOVAGLIA				
	Pedoni - Da Via A. Manzoni verso Piazza Chiesa	Moto e Biciclette - Da Via A. Manzoni verso Piazza Chiesa	Autoveicoli - Da Via A. Manzoni verso Piazza Chiesa	Camioncini e Furgoni - Da Via A. Manzoni verso Piazza Chiesa	Autobus, Autoarticolati e Trattori - Da Via A. Manzoni verso Piazza Chiesa	Pedoni - Da Via A. Manzoni verso Novaglia	Moto e Biciclette - Da Via A. Manzoni verso Novaglia	Autoveicoli - Da Via A. Manzoni verso Novaglia	Camioncini e Furgoni - Da Via A. Manzoni verso Novaglia	Autobus, Autoarticolati e Trattori - Da Via A. Manzoni verso Novaglia
6,45 / 7,00	1	2	9	0	0	0	0	31	0	0
7,00 / 7,15	0	0	24	4	1	1	3	58	4	2
7,15 / 7,30	1	4	63	3	2	0	1	77	3	0
7,30 / 7,45	2	2	113	5	0	3	0	116	6	3
7,45 / 8,00	0	3	60	2	1	1	1	95	3	0
8,00 / 8,15	2	0	80	4	1	15	0	81	10	0
8,15 / 8,30	2	0	47	1	3	0	1	73	8	2
8,30 / 8,45	1	1	78	2	1	2	3	103	6	2
8,45 / 9,00	2	0	62	3	2	0	0	69	2	0
9,00 / 9,15	0	1	15	2	0	1	1	57	2	1
13,00 / 13,15	0	2	54	0	2	0	1	30	4	3
13,15 / 13,30	0	1	71	3	0	0	1	54	5	0
13,30 / 13,45	0	3	52	2	0	2	0	61	1	0
13,45 / 14,00	0	1	55	3	1	0	2	75	3	0
14,00 / 14,15	0	0	45	3	1	5	1	47	3	1
14,15 / 14,30	4	3	76	2	1	5	1	47	3	1
14,30 / 14,45	2	1	61	1	2	0	1	45	1	1
14,45 / 15,00	1	4	69	2	1	0	0	42	1	0
15,00 / 15,15	1	1	58	2	0	5	0	59	1	1
15,15 / 15,30	3	0	24	2	0	0	2	42	2	0
15,30 / 15,45	1	1	58	3	2	5	2	42	5	0
15,45 / 16,00	0	0	77	0	1	2	2	61	1	0
16,45 / 17,00	0	1	51	5	1	0	2	46	3	0
17,00 / 17,15	0	0	65	2	2	0	3	45	4	0
17,15 / 17,30	3	1	97	9	0	1	1	67	5	0
17,30 / 17,45	0	1	86	1	0	0	3	71	6	0
17,45 / 18,00	0	2	103	4	0	1	3	65	1	0
18,00 / 18,15	0	0	91	1	0	1	2	63	2	0
18,15 / 18,30	0	1	102	1	0	0	1	69	1	0
18,30 / 18,45	0	1	98	1	1	4	1	72	0	0
18,45 / 19,00	3	2	88	1	0	0	1	72	1	1
19,00 / 19,15	0	1	81	0	0	0	1	57	1	0
19,15 / 19,30	1	0	76	1	0	0	0	52	0	0

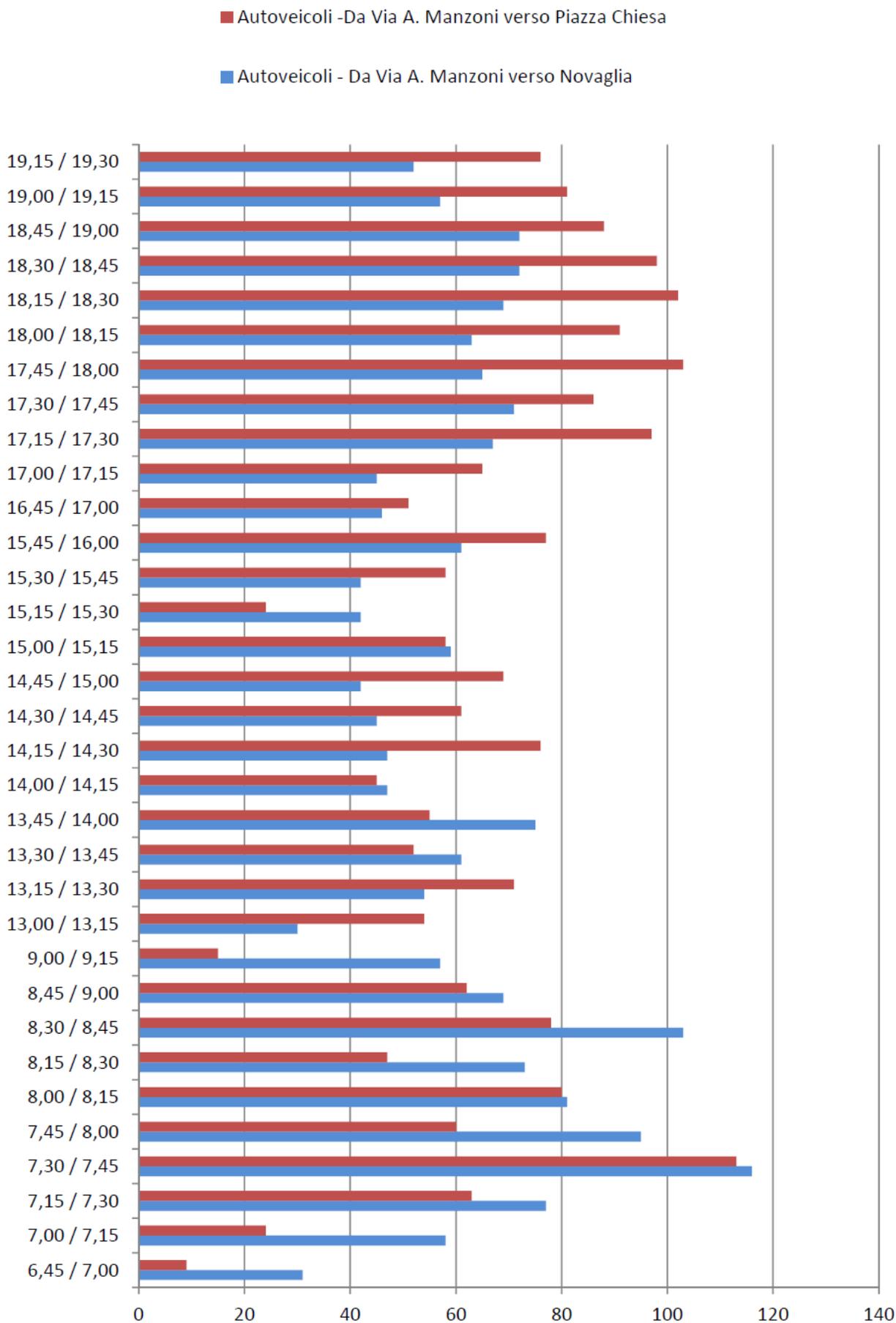
validazione del dato

STUDIO URBANISTICO FINALIZZATO AL MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' PUBBLICA E PRIVATA
PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT)

■ Pedoni - Da Via A. Manzoni verso Piazza Chiesa ■ Pedoni - Da Via A. Manzoni verso Novaglia



STUDIO URBANISTICO FINALIZZATO AL MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' PUBBLICA E PRIVATA
PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT)



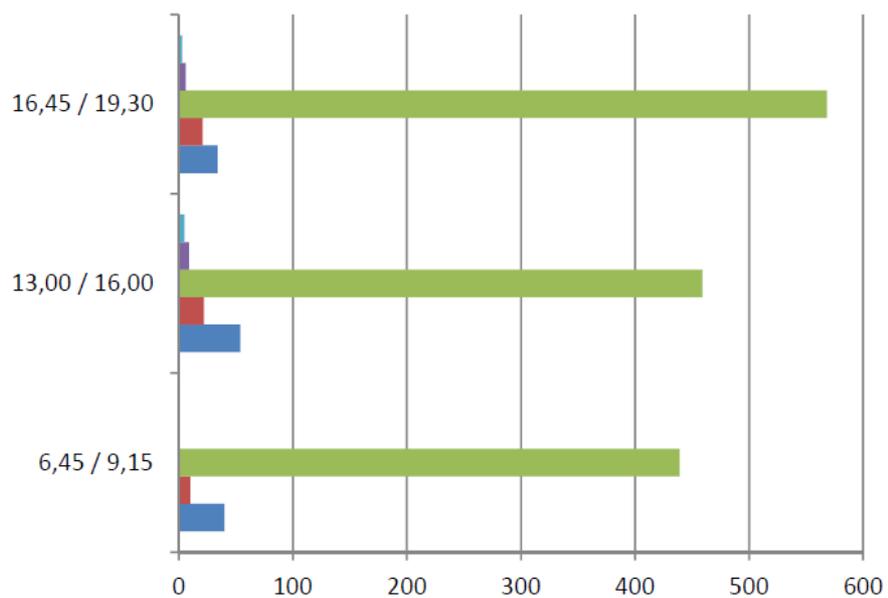
Totali:

g VIA PIANINA
da via A. Manzoni → verso Piazza Chiesa



- Autobus, Autoarticolati e Trattori
- Camioncini e Furgoni
- Autoveicoli
- Moto e Biciclette
- Pedoni

	Pedoni	Moto e Biciclette	Autoveicoli	Camioncini e Furgoni	Autobus, Autoarticolati e Trattori
6,45 / 9,15	40	10	439	18	2
13,00 / 16,00	54	22	459	9	5
16,45 / 19,30	34	21	568	6	3



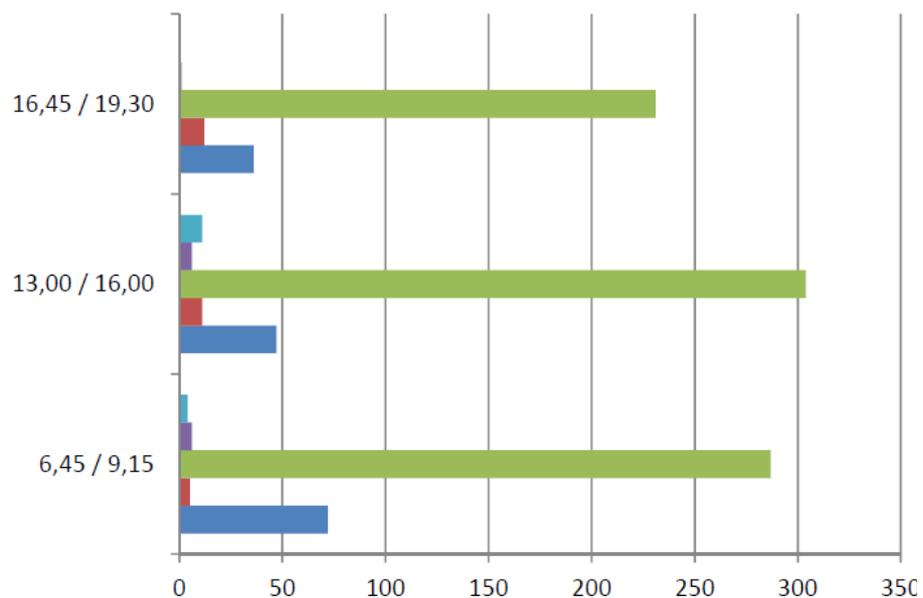
Totali:

g VIA PIANINA
da via A. Manzoni → verso XXV Aprile



- Autobus, Autoarticolati e Trattori
- Camioncini e Furgoni
- Autoveicoli
- Moto e Biciclette
- Pedoni

	Pedoni	Moto e Biciclette	Autoveicoli	Camioncini e Furgoni	Autobus, Autoarticolati e Trattori
6,45 / 9,15	72	5	287	6	4
13,00 / 16,00	47	11	304	6	11
16,45 / 19,30	36	12	231	1	0



3.4 - LA MOBILITA' LENTA

Al fine completare il quadro di riferimento della situazione attuale della viabilità comunale si è reso necessario effettuare un elaborato grafico dedicato esclusivamente alla mobilità lenta in cui sono stati riportati i collegamenti di percorrenza nel territorio e le connessioni sovra locali.

L'analisi ha interessato la rappresentazione di piste ciclabili di connessione sovralocale; percorsi ciclopedonali esistenti, sentieri e percorsi rurali

Per quanto attiene la mobilità leggera di interesse sovralocale vengono di seguito riportati le percorrenze identificate e riconoscibili sul territorio vista l'apposizione di apposita cartellonistica e carografate nell'ambito del Piano del Parco di Montevicchia e del Curone.

- percorso 5 - Cernusco Lombardone F.S. - Maresso
- percorso 6 - Lomagna - Sirtori
- percorso 7- Cernusco Lombardone F.S. - Missaglia
- percorso 8- Lomagna - Beolco (Olgiate Molgora)
- percorso 9 - Missaglia - Perego
- percorso 10- Montevicchia - Sirtori

Sentiero n° 5 - Cernusco Lombardone F.S. - Maresso

Il percorso n. 5 parte dalla stazione ferroviaria di Cernusco Lombardone e arriva a Maresso (frazione di Missaglia). Il tempo di percorrenza è di due ore circa. Il percorso n. 5 è segnalato sul territorio. E' possibile raggiungere il luogo di partenza in treno oppure lasciare l'automobile presso il parcheggio della stazione. Da qui si prosegue sulla strada fino ad arrivare alla località Moscoretto e successivamente alla località Fontanella. Si imbecca il sentiero che arriva al torrente Curone (stazione Cernusco L.ne-torrente Curone: ore 1.00), lo si segue per un tratto e poi ci si allontana nel punto in cui il torrente Curone si unisce al torrente Molgoretta. Si prosegue sul sentiero che affianca le pronunciate anse del torrente Molgoretta, lo si attraversa con un ponte e si arriva sulla strada asfaltata. Da qui si prende il sentiero che attraversa il bosco e giunge a Maresso (torrente Curone-Maresso: ore 1.00).

Il percorso parte dalla stazione ferroviaria di Cernusco Lombardone e arriva in località Maresso (Missaglia)

Lunghezza:

Circa 5 km.

Dislivello in salita:

Circa 50 metri di dislivello in salita. La maggior parte del percorso si snoda in un lungo falso piano compreso tra 240 e 270 m s.l.m. di quota.

Tipologia:

Sentiero di pianura con alternanza di spazi aperti ed aree boscate.

Difficoltà:

Per la classificazione è stato adottato il criterio di difficoltà escursionistiche approvato dal CAI, cioè 'T', 'E', 'EE', e 'EEA'. Sono escluse quindi categoricamente le difficoltà di tipo alpinistico. Il presente percorso rientra nella categoria 'EE'.

Attrezzature ed abbigliamento consigliato:

Da escursionismo: scarponcini da trekking, zainetto, borraccia ed abbigliamento adeguato alla stagione e per eventuale pioggia o maltempo.

Periodo consigliato:

I sentieri del Parco sono percorribili in tutte le stagioni, tenendo conto che nel periodo primaverile ed autunnale può esserci presenza di fango (i terreni sono molto argillosi) a causa delle piogge più abbondanti.

Punti di assistenza:

Stazione F.S. Cernusco.

Argomenti di interesse:

Vedi punti segnati sulla cartografia. (Disponibile presso la sede del Parco)

Cosa vedere:

Vedi punti segnati sulla cartografia. (Disponibile presso la sede del Parco)

Punti di ristoro:

Oltre che presso la Stazione ferroviaria di partenza si possono trovare lungo il percorso i seguenti punti di ristoro: In Comune di Cernusco Lombardone: Agriturismo I Gelsi

Sentiero n° 6 - Lomaniga Sirtori

Il percorso parte da Sirtori e arriva a Lomagna. Il tempo di percorrenza è di tre ore circa. Il percorso è segnalato sul territorio con il segnavia n° 6. E' possibile lasciare l'autovettura presso il parcheggio e prendere il sentiero dal quale si vede il castello di Crippa; si arriva quindi alla Cappelletta di Crippa (Sirtori-cappelletta di Crippa: ore 0.30). Una lunga discesa nel bosco, seguendo la carreccia, conduce in località Fornace, al centro della V. S. Croce. Da qui, seguendo la stradina che costeggia il torrente Molgoretta, si giunge in località Pianetta bassa e poi si arriva a Lomaniga (frazione di Missaglia). In località Pianetta bassa è possibile effettuare un percorso alternativo: si sale verso Pianetta alta e si prosegue con il sentiero a mezza costa fino in località Cascina Oliva da dove si scende per Lomaniga (cappelletta di Crippa-Lomaniga: ore 1.30). Da qui si segue il sentiero che sale su un leggero pianalto e fiancheggia per un lungo tratto il torrente Molgoretta fino all'abitato di Trecate. Si scende sulla strada, si attraversa il torrente Molgoretta e si arriva alla Villa Busca nel comune di Lomagna (Lomaniga-Lomagna: ore 1.00)

Il percorso parte in prossimità del centro abitato del Comune di Sirtori ed arriva nel centro di Lomagna. L'itinerario attraversa interamente il Parco, da nord a sud, attraversando molteplici ambienti e paesaggi

Lunghezza:

Circa 11.5 km.

Dislivello in salita:

Circa 130 metri di dislivello in salita. La maggior parte del percorso è, per la prima parte, in discesa e con frequenti saliscendi (circa 330 metri di dislivello), mentre dalla località Cascina Oliva, si snoda un lungo falso piano compreso tra 280 e 260 m s.l.m. di quota.

Tipologia:

Sentiero collinare con alternanza di spazi aperti ed aree boscate.

Difficoltà:

Per la classificazione è stato adottato il criterio di difficoltà escursionistiche approvato dal CAI, cioè 'T', 'E', 'EE', e 'EEA'. Sono escluse quindi categoricamente le difficoltà di tipo alpinistico. Il presente percorso rientra nella categoria 'E'.

Attrezzature ed abbigliamento consigliato:

Da escursionismo: scarponcini da trekking, zainetto, borraccia ed abbigliamento adeguato alla stagione e per eventuale pioggia o maltempo.

Periodo consigliato:

I sentieri del Parco sono percorribili in tutte le stagioni, tenendo conto che nel periodo primaverile ed autunnale può esserci presenza di fango (i terreni sono molto argillosi) a causa delle piogge più abbondanti.

Punti di assistenza:

Sede Parco, Centro Parco Cà del Soldato, pubblici esercizi in loc. Monte di Rovagnate.

Argomenti di interesse:

Riserva Naturale Valle S. Croce e alta Val Curone. Nel cuore dell'area collinare, nella zona settentrionale del territorio del Parco, si situa la Riserva Naturale di Valle Santa Croce ed Alta Valle del Curone che presenta estese superfici a bosco. E' proprio all'interno della Riserva che nascono le sorgenti dei torrenti Curone e Molgoretta.

Cosa vedere:

Torrente Molgoretta: ha le sue sorgenti in alta valle S. Croce, all'interno della Riserva Naturale V.S. Croce e alta Val Curone. Il torrente Molgoretta percorre il territorio del Parco fino ai confini meridionali dove, in comune di Lomagna, incontra due affluenti: il torrente Curone e il torrente Lavandaia. Quindi esce dal territorio del Parco e si unisce al torrente Molgora.

Villa Adda Busca: è un imponente complesso edilizio, una villa signorile, appartenuta ai marchesi Busca, feudatari del luogo. Un tempo accanto alla dimora nobiliare, ora purtroppo in grave stato di degrado, vi erano diverse corti rustiche per i contadini, con portici, stalle e cascine.

Oratorio di Caravaggio: è un piccolo oratorio eretto nel 1813 dai fedeli di Lomagna: '...pii e laboriosi...' dice la lapide posta dai credenti sopra il portale, per chiedere protezione per i loro campi e vigneti. La vitalità religiosa della popolazione locale si manifesta nella realizzazione di queste costruzioni di interesse collettivo.

Terrazzamenti e muri a secco: vi sono esempi di antichissimi terrazzamenti, realizzati con murature a secco, per lo sfruttamento agricolo del territorio.

Castello di Crippa: l'intero edificio, di grandi dimensioni, è stato recentemente ristrutturato; è organizzato intorno ad una corte, completamente chiusa sui quattro lati dalle abitazioni e da edifici un tempo destinati a fienile o a deposito. L'edificio si articola in due e tre piani seguendo il crinale del colle.

Cappelletta di Crippa: è dedicata alla Madonna Immacolata ed è certamente un luogo molto amato e frequentato dagli abitanti della zona. Si trova immersa nella folta vegetazione dei boschi di Crippa e si presume che la sua origine sia molto lontana nel tempo. Le cappelle erano dei punti precisi nella viabilità del passato: la strada che passa tra i boschi e di fianco alla cappelletta, era tra le più frequentate e conosciute. C'era un importante incrocio tra i vari percorsi che portavano a Montevicchia, Missaglia e Lomagna. Quindi in passato, la cappelletta, oltre ad essere meta di devozione, era anche luogo di sosta e protezione per i viaggiatori. Tuttora conserva la sua struttura originaria, molto semplice e lineare.

Sorgenti petrificanti: (vedi sezione Rete Natura->Habitat->Sorgenti petrificanti).

Cave di pietra: gli operai 'cavavano' i sassi per farne cemento. Tali cave fornivano un materiale comune, la pietra molera, arenaria largamente presente nelle colline brianzee, che si lasciava lavorare facilmente e che ha trovato l'uso più vario. Si sa con certezza che le prime cave risalgono al IV secolo a.C., furono sfruttate poi dai Romani, utilizzate ancora nel Medioevo e rimasero fiorenti fino al secolo scorso.

Croce della Peste: è una stele con rappresentati i motivi della morte e i simboli della crocifissione; testimonia la pestilenza che colpì questi luoghi verso il 1630. Furono erette, in genere nel XVIII secolo, le cappelle di pietà (o cappelle dei morti) per ospitare le ossa dei morti di peste e, come segno propiziatorio, per chiedere la protezione divina contro il ripetersi di simili accadimenti.

Boschi umidi: (vedi sezione Rete Natura->Habitat->Boschi umidi).

Fontanile S. Carlo: i fontanili sono ambienti suggestivi che conservano importanti valori naturalistici e paesaggistici. Sono originati da scavi praticati in tempi antichi per captare le acque sorgive naturali e utilizzarle per l'irrigazione. Il fontanile è costituito da una *testa* di forma più o meno rotonda in cui sgorga l'acqua che risale dalla falda in superficie; qui l'acqua ha l'importante caratteristica di avere una temperatura costante tutto l'anno ospitando animali e piante molto particolari. Dalla testa parte un'asta rettilinea e una serie di canali laterali utilizzati per irrigare i campi coltivati. Solo se curato regolarmente, il fondo del fontanile resta ghiaioso e permette la fuoriuscita dell'acqua, altrimenti i detriti e la crescita della vegetazione finiscono per interrarlo.

Miniere di Montevecchia: l'attività mineraria rappresentò un particolare aspetto dell'economia di Montevecchia. Nel 1927 venne infatti aperta una miniera in località Cappona, da cui veniva estratta la marna da cemento che, trasferita con una teleferica a Lomaniga, costituiva la materia prima del locale cementificio. Già negli anni Trenta le gallerie iniziarono a compromettere la stabilità della collina e le sorgenti di acqua potabile. Nel 1958 parte della miniera della Cappona crollò e si aprì una grande voragine tra le località S. Bernardo e Cappona. Le miniere vennero quindi chiuse definitivamente.

Punti di ristoro:

Oltre che presso la Stazione ferroviaria di partenza si possono trovare lungo il percorso i seguenti punti di ristoro: In Comune di Cernusco Lombardone: Agriturismo I Gelsi

Sentiero n° 7 - Cernusco Lombardone F.S. - Missaglia

Il percorso parte dalla stazione ferroviaria di Cernusco Lombardone e arriva a Missaglia. Il tempo totale di percorrenza è di cinque ore circa. Il percorso è segnalato sul territorio con segnavia n° 7. E' possibile raggiungere il luogo di partenza in treno oppure lasciare l'automobile presso il parcheggio della stazione; si prende la strada che porta in località Pianezzo (stazione Cernusco-Pianezzo: ore 0.40), da qui si raggiunge il torrente Curone e costeggiandolo si arriva in località Fornace inferiore (Pianezzo-Fornace: ore 0.30). Raggiungendo la località Fornace superiore, si cammina nel bosco fino a raggiungere la zona dei prati magri e, attraversandola, ci si porta in località Pianello (prati magri-Pianello: ore 1.00). Si imbecca sulla destra la carrareccia che attraversa a mezza costa l'estremità più elevata della Valle del Curone: si giunge sulla strada Lissolo-Montevecchia. Si attraversa la strada e si prosegue in piano lungo il sentiero che attraversa a mezza costa la valle S. Croce e conduce alla Cappelletta di Crippa (Pianello-Cappelletta di Crippa: ore 1.00). Si sale nel bosco lungo il costone sul quale, in corrispondenza dei punti più elevati, si incontrano tre vecchi appostamenti per la cattura degli uccelli. Si scende per il ripido sentiero che arriva in località Monte e da qui si prosegue per Missaglia (Cappelletta di Crippa-Missaglia: ore 2.00).

Lunghezza:

Circa 12.5 km.

Dislivello in salita:

Il dislivello complessivo in salita, tenendo conto dei vari dislivelli, è di circa 350 metri. La quota di partenza è posta a 260 metri s.l.m., mentre l'arrivo è a 340 metri s.l.m. di quota. La quota più alta che si tocca è il Crocione, 504 metri s.l.m.

Tipologia:

Sentiero collinare in prevalenza in area boscata.

Difficoltà:

Per la classificazione è stato adottato il criterio di difficoltà escursionistiche approvato dal CAI, cioè 'T', 'E', 'EE', e 'EEA'. Sono escluse quindi categoricamente le difficoltà di tipo alpinistico. Il presente percorso rientra nella categoria 'E'.

Attrezzature ed abbigliamento consigliato:

Da escursionismo: scarponcini da trekking, zainetto, borraccia ed abbigliamento adeguato alla stagione e per eventuale pioggia o maltempo.

Periodo consigliato:

I sentieri del Parco sono percorribili in tutte le stagioni, tenendo conto che nel periodo primaverile ed autunnale può esserci presenza di fango (i terreni sono molto argillosi) a causa delle piogge più abbondanti.

Argomenti di interesse:

Riserva Naturale Valle S. Croce e alta Val Curone. Nel cuore dell'area collinare, nella zona settentrionale del territorio del Parco, si situa la Riserva Naturale di Valle Santa Croce ed Alta Valle del Curone che presenta estese superfici a bosco. E' proprio all'interno della Riserva che nascono le sorgenti dei torrenti Curone e Molgoretta.

Cosa vedere:

Piana della Bernaga: anticamente questa piana era occupata da un lago che fu fatto bonificare, nel periodo longobardo, dalla regina Teodolinda per incentivare l'insediamento di questa zona.

Fornace bassa o inferiore: è un'antica fornace che ha particolare interesse dal punto di vista storico. Andando verso la cascina Malnido, in tempi remoti, tutto il territorio era occupato da una fornace romana. La fornace presentava dei grossi forni in cui veniva cotta l'argilla per ottenere i mattoni per l'edilizia. Infatti questo territorio è molto ricco di argilla, estratta per questi scopi.

Torrente Curone: questo torrente è il risultato del confluire a valle di numerose sorgenti localizzate nella Valle del Curone, situata nella zona collinare della Riserva Naturale V.S. Croce e alta Val Curone. Il torrente attraversa da nord a sud tutta l'area del Parco: in comune di Lomagna confluisce nel torrente Molgoretta. Risalendone il corso si possono attraversare i diversi ambienti geologici presenti e leggere l'evoluzione del territorio.

Castello di Cernusco Lombardone: sull'altura in cui si ergono le rovine del castello, doveva esistere una fortificazione edificata dai Romani e riutilizzata dai Longobardi. I resti che possiamo ammirare risalgono alla prima metà del XIV secolo. La torre situata sullo spigolo sud-est è di origine trecentesca edificata con pietre sagomate. L'altra torre, mancante di due lati, situata sullo spigolo nord, fu edificata con pianta rettangolare e ha un'altezza di dieci metri. Il palazzo baronale vero e proprio, costruito in ciottoli e mattoni disposti a spina di pesce, presenta finestre monofore e un loggiato.

Galbusera Nera e Galbusera Bianca: la denominazione *gallicus albus agger*, da cui deriva il nome Galbusera, ricorda la presenza in quest'area di antichissimi insediamenti di origine gallica. I due insediamenti rurali, collocati a mezza costa su un pendio, furono collegati fra di loro nell'Ottocento. In quel periodo la coltura preponderante era la vite: il terreno porta segni evidenti del profondo e antico intervento trasformatore dell'uomo nel completo terrazzamento dei pendii. Galbusera Bianca, più a sud nella valle, ha caratteri di nucleo insediativo compatto e di piccole dimensioni più che di una struttura agricola; ciò è dimostrato dalla presenza di una piccola chiesa. Le costruzioni sono spoglie e raccolte intorno alle corti. Galbusera Nera, più a nord, è costituita da due edifici che si sviluppano in modo semplice e lineare.

Prati magri: (vedi sezione Rete Natura->Habitat->Prati magri).

Cappelletta di Crippa: è dedicata alla Madonna Immacolata ed è certamente un luogo molto amato e frequentato dagli abitanti della zona. Si trova immersa nella folta vegetazione dei boschi di Crippa e si presume che la sua origine sia molto lontana nel tempo. Le cappelle erano dei punti precisi nella viabilità del passato: la strada che passa tra i boschi e di fianco alla cappelletta, era tra le più frequentate e conosciute. C'era un importante incrocio tra i vari percorsi che portavano a Montevecchia, Missaglia e Lomagna. Quindi in passato, la cappelletta, oltre ad essere meta di devozione, era anche luogo di sosta e protezione per i viaggiatori. Tuttora conserva la sua struttura originaria, molto semplice e lineare.

Sorgenti petrificanti: (vedi sezione Rete Natura->Habitat->Sorgenti petrificanti).

Terrazzo di Mindel: la fascia meridionale del Parco è costituita da depositi fluvioglaciali originati dalla fusione delle acque dei ghiacciai Mindelliani che trasportavano e depositavano verso valle grandi quantità di materiale detritico come blocchi, ciottoli, ghiaia e sabbia. Tra 700.000 e 300.000 anni fa durante la glaciazione Mindelliana, la coltre glaciale che scendeva dalla Valtellina arrivò a lambire il Parco, circondandolo senza però riuscire a scavalcare i suoi rilievi collinari.

Fornace alta o superiore: è un nucleo rurale di particolare interesse posto in una posizione leggermente rialzata a dominare la sottostante strada che attraversa la valle del Curone. Gli edifici conservano alcuni elementi caratteristici della vita e della cultura del passato, come edicole murali, pozzi e perfino due forni per la cottura del pane. La località ha assunto la denominazione di 'Fornace alta' per distinguerla dalla vicina 'Fornace bassa' dove c'era la fornace nella quale venivano fabbricati i mattoni, facendo cuocere l'argilla estratta nelle vicine cave.

Cava di argilla: in questo luogo anticamente veniva estratta l'argilla, utilizzata poi nella vicina fornace per fare i mattoni.

Stagno: la presenza di acqua, ferma e poco profonda, crea un ambiente ideale per una vegetazione specializzata. Inoltre, una ricca fauna acquatica anima l'ambiente dello stagno, trovando in esso il cibo, il rifugio e anche il luogo ideale per la riproduzione.

Terrazzamenti e muri a secco: vi sono esempi di antichissimi terrazzamenti, realizzati con murature a secco, per lo sfruttamento agricolo del territorio.

Boschi termofili con querce morte: Nelle zone più alte ed assolate del territorio del Parco, troviamo boschi formati da specie termofile, cioè amanti delle zone calde. Qui rovere e roverella formano boschi quasi puri, in associazione con carpino nero e ornello. In questo bosco troviamo molte querce morte che comunque svolgono ancora un ruolo importante perché ospitano varie specie animali.

Via dei roccoli: lungo il percorso, in corrispondenza dei punti più elevati, si incontrano tre vecchi roccoli ormai in disuso, ma utilizzati, fino a qualche decennio fa, per la cattura degli uccelli a scopo venatorio; le reti venivano tese tra gli alberi disposti in modo molto regolare. Solitamente i roccoli erano posizionati sui crinali dei rilievi e sui valichi alpini, lungo la rotta di migrazione di molte specie di uccelli.

Vigneti e piante officinali: inoltrandosi sui sentieri che costeggiano i terrazzi coltivati ad erbe officinali, si nota l'inconfondibile presenza del vigneto, disposto in una perfetta armonia di spazi e colori. Le piante aromatiche-officinali ben si adattano al clima particolarmente mite dei ronchi terrazzati; questi terreni sono interessati principalmente dalla coltivazione di due specie: la salvia e il rosmarino.

Cascina Bagaggera: lungo la valle del Curone, sorge questo caratteristico nucleo rurale attraversato dalla strada. L'edificio principale è costituito da un corpo unitario e lineare scandito da sei partiture: nelle quattro centrali si sviluppa un portico con loggia su sostegni in mattone. Si scorge l'insegna di una vecchia osteria che testimonia il passato fiorente di questo centro che un tempo era comune indipendente.

Deserto: nel XVI secolo, con questo toponimo, veniva indicata una cascina, abitata nel 1570 da una famiglia; oggi, con lo stesso termine, ci si riferisce all'area boschiva, priva di qualsiasi costruzione, situata appena sopra la strada che da Lissolo porta a Montevecchia. Fino all'inizio del secolo la cascina era abitata da una famiglia di contadini che coltivava il terreno terrazzato degradante verso la valle del Curone. Come ultima testimonianza di questa presenza sono rimaste alcune piante di vite tra la vegetazione boschiva.

Cipressi: sulla sommità dell'ampio costone svetta nel cielo un gruppo di cipressi. Ci troviamo nell'area dei prati magri che possiedono elevato pregio naturalistico per la presenza di elementi floristici mediterranei quali delle rare specie di orchidee.

Punti di ristoro: Azienda vitivinicola la Costa, Nuova Trattoria Belvedere, Hostaria Fornaci, Azienda Agrituristica Bagaggera

Sentiero n° 8 - Lomaniga - Beolco (OLgiate Molgora)

Il percorso parte da Lomaniga (frazione di Missaglia) e arriva in località Beolco (Olgiate Molgora). Il tempo totale di percorrenza è di due ore e trenta minuti circa. Il percorso è segnalato sul territorio con segnavia n. 8. E' possibile lasciare l'automobile al parcheggio di Lomaniga: si prende la strada che sale dolcemente, proseguendo poi lungo la carreccia che conduce alla località Casarigo; da qui il sentiero sale fiancheggiando vigneti e campi terrazzati toccando la località Galeazzino prima di arrivare a Montevecchia alta dove si può ammirare un ampio paesaggio (Lomaniga-Montevecchia alta: ore 1.00). Da qui si scende lungo la strada provinciale sino al cimitero di Montevecchia. Si imbecca, a sinistra del cimitero, il ripido sentiero che porta alla cascina Guaidana; si passa la cascina Valfredda e la località Fornace inferiore e si arriva alla cascina Bagaggera (Montevecchia alta-Bagaggera: ore 1.00). Prendendo il sentiero che passa vicino alla località Barbabella e alla cava di argilla, si arriva in località Beolco (Bagaggera-Beolco: ore 0.30).

Il percorso parte in prossimità della chiesa della frazione di Lomaniga (comune di Missaglia, provincia di Lecco) ed arriva nella frazione Beolco di Olgiate Molgora (provincia di Lecco). L'itinerario attraversa trasversalmente il Parco di Montevecchia e Valle del Curone, da ovest a est, attraversando molteplici ambienti e paesaggi

Lunghezza:

Circa 6 km.

Tipologia:

Sentiero collinare con alternanza di spazi aperti ed aree boscate.

Difficoltà:

Per la classificazione è stato adottato il criterio di difficoltà escursionistiche approvato dal CAI, cioè 'T', 'E', 'EE', e 'EEA'. Sono escluse quindi categoricamente le difficoltà di tipo alpinistico. Il presente percorso rientra nella categoria 'E'.

Attrezzature ed abbigliamento consigliato:

Da escursionismo: scarponcini da trekking, zainetto, borraccia ed abbigliamento adeguato alla stagione e per eventuale pioggia o maltempo.

Periodo consigliato:

I sentieri del Parco sono percorribili in tutte le stagioni, tenendo conto che nel periodo primaverile ed autunnale può esserci presenza di fango (i terreni sono molto argillosi) a causa delle piogge più abbondanti.

Punti di assistenza:

Sede Parco, Centro Parco Cà del Soldato, pubblici esercizi in loc. Lomaniga, Montevecchia.

Argomenti di interesse:

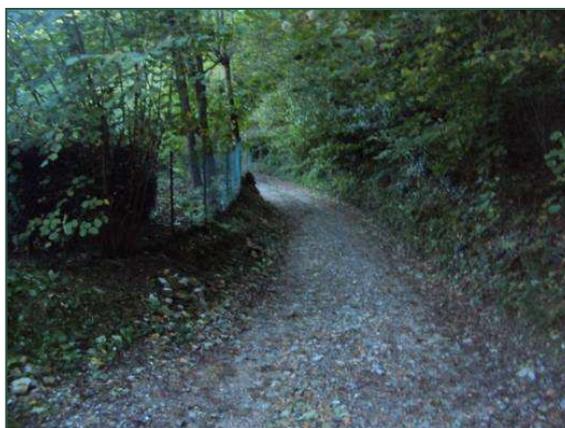
Vedi punti segnati sulla cartografia. (Disponibile presso la sede del Parco)

Cosa vedere:

Vedi punti segnati sulla cartografia. (Disponibile presso la sede del Parco)

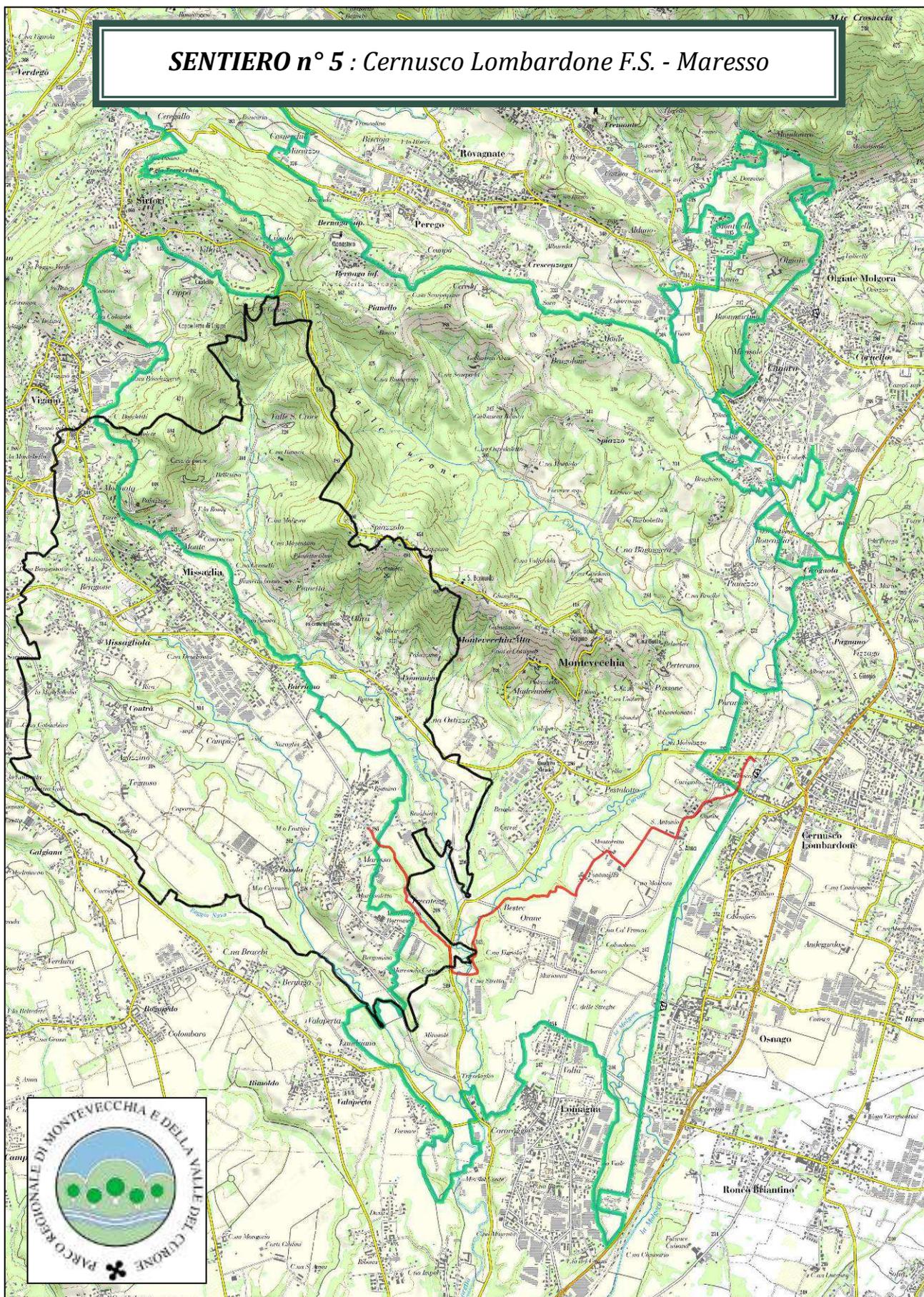
Punti di ristoro: In comune di Missaglia: Trattoria Colzani, in comune di Montevecchia: Ristorante Passon, in comune di Rovagnate: Agriturismo Bagaggera

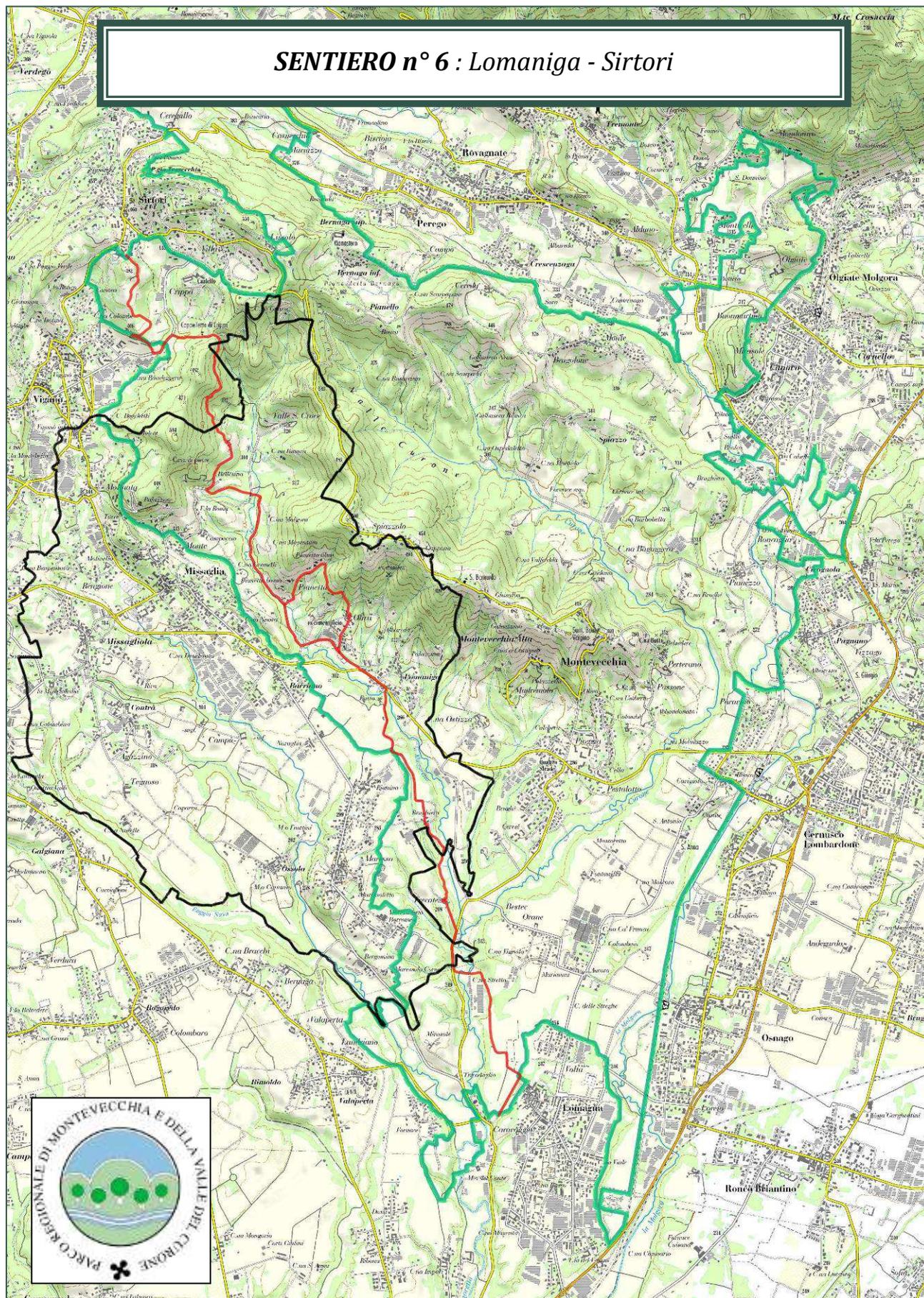
Immagini della sentieristica sopra descritta

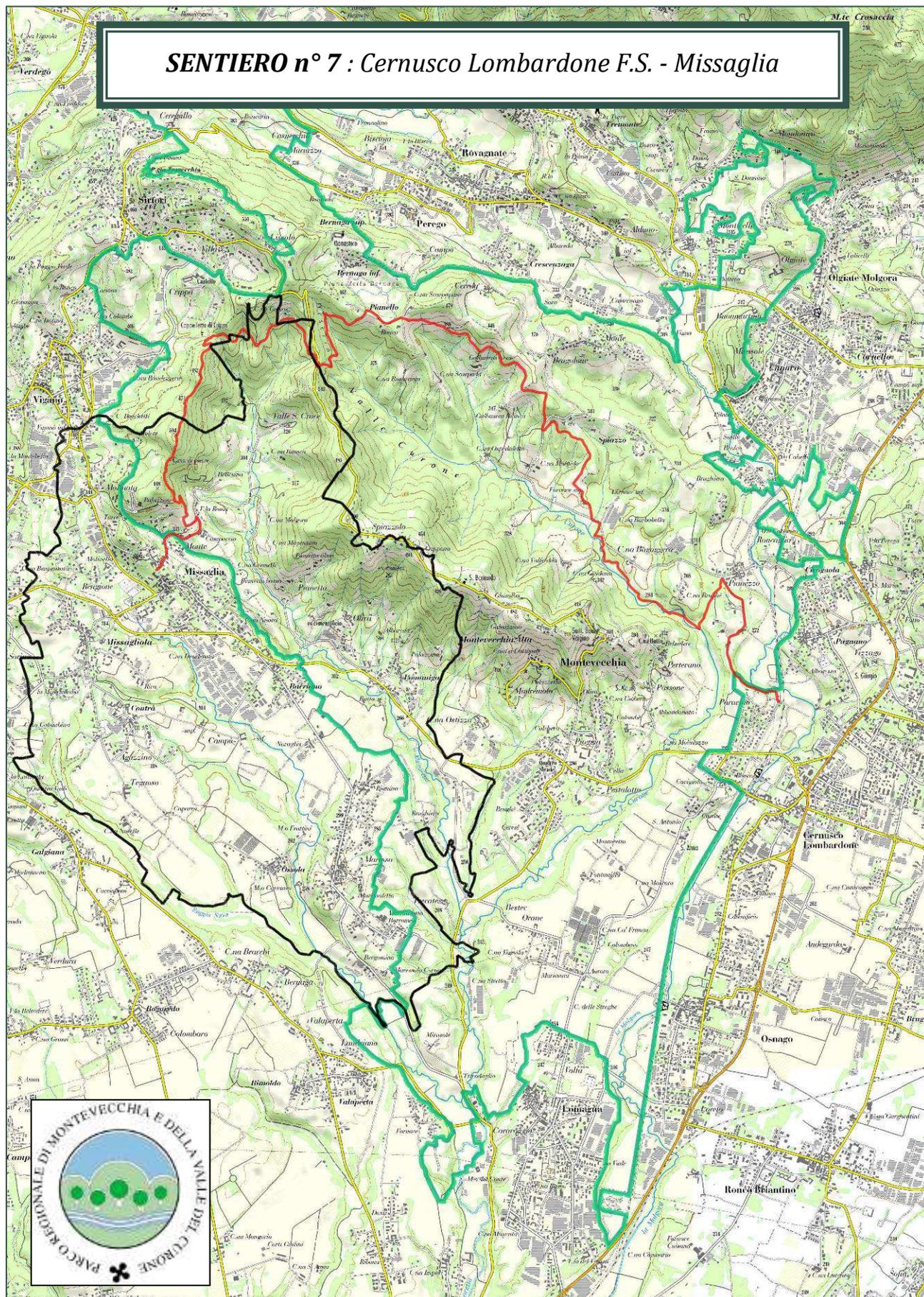


Di seguito vengono riportate le cartografie con l'indicazione dei percorsi sovracomunali che coinvolgono anche il territorio del comune di Missaglia.

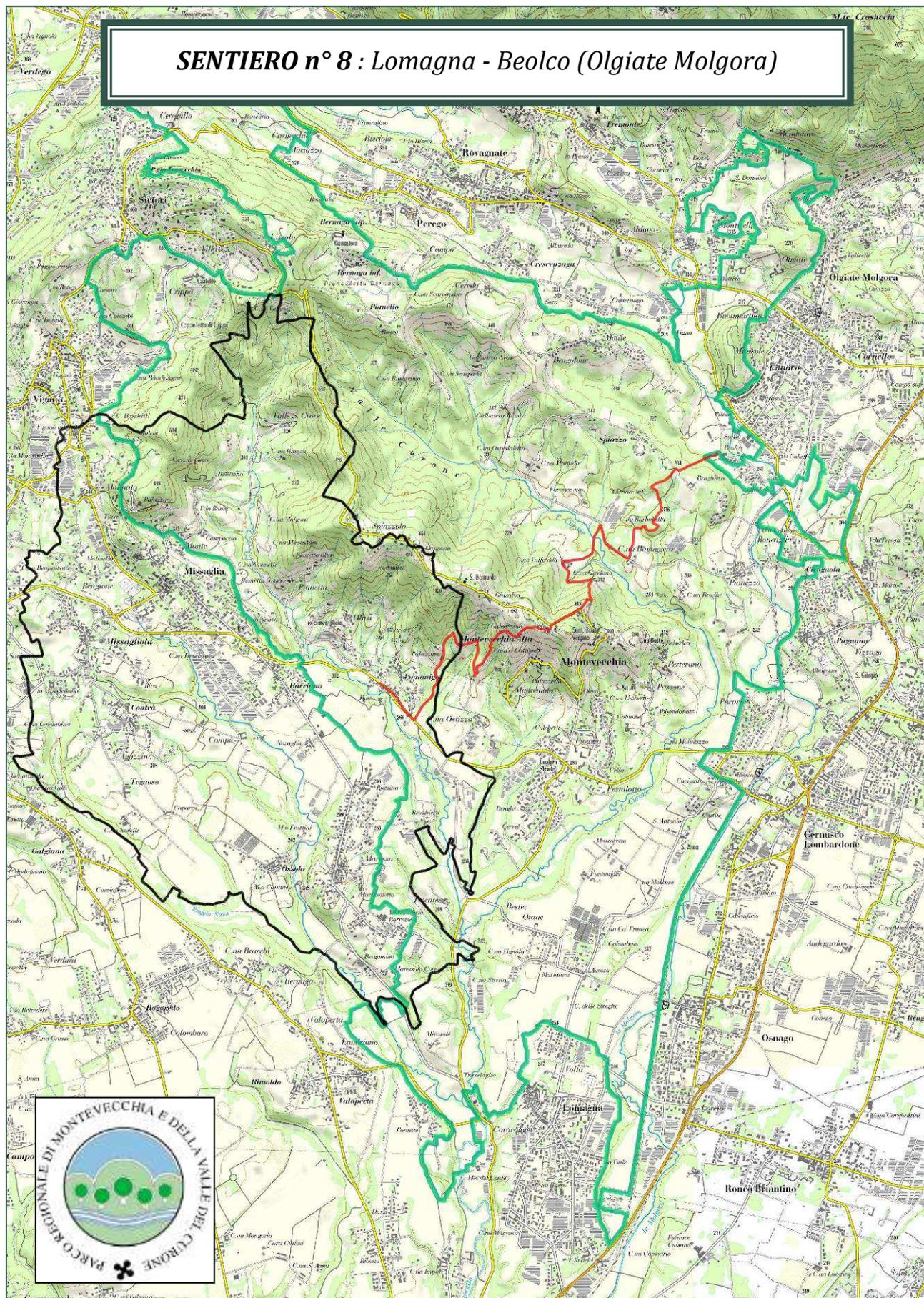
SENTIERO n° 5 : Cernusco Lombardone F.S. - Maresso

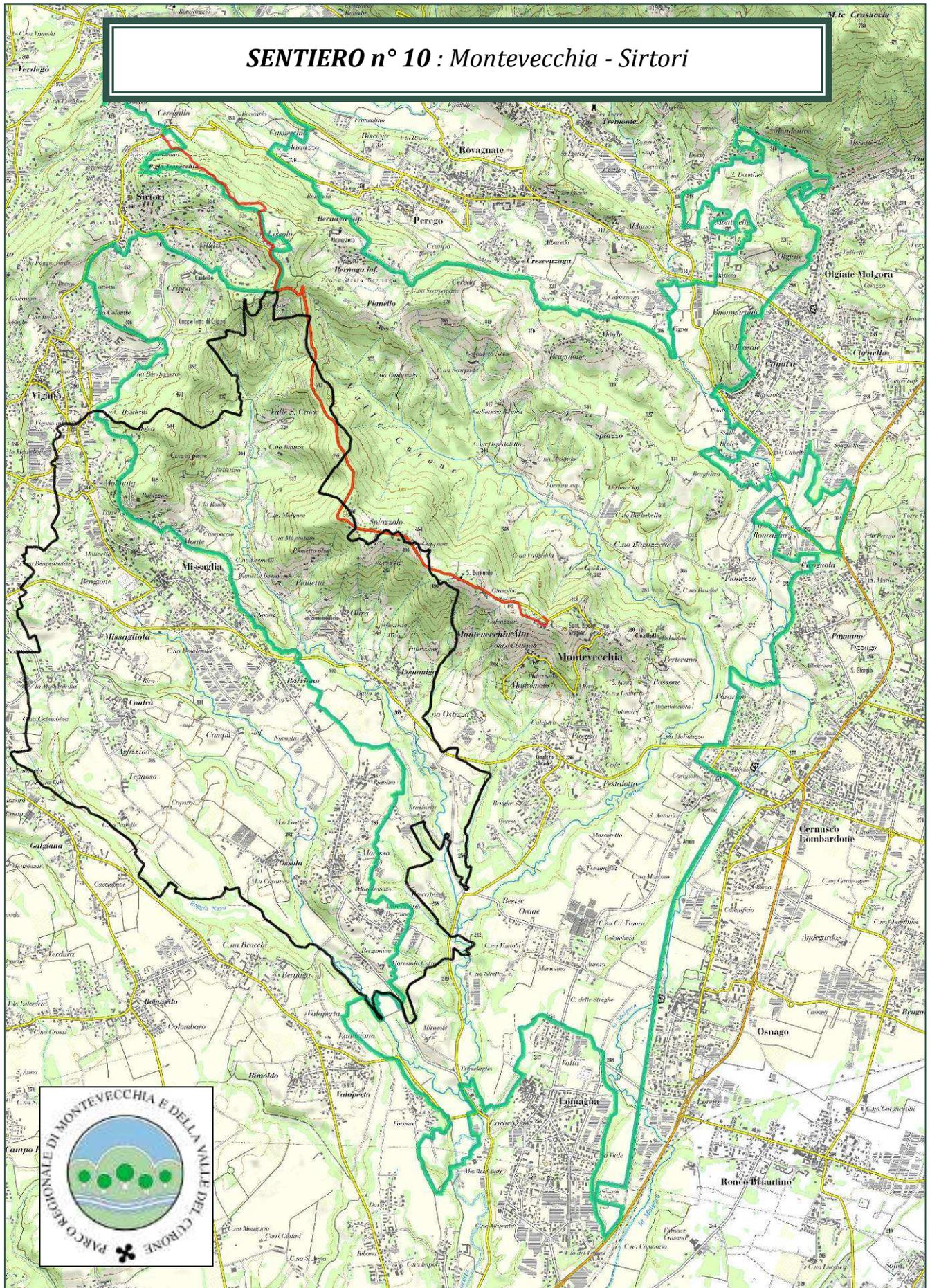






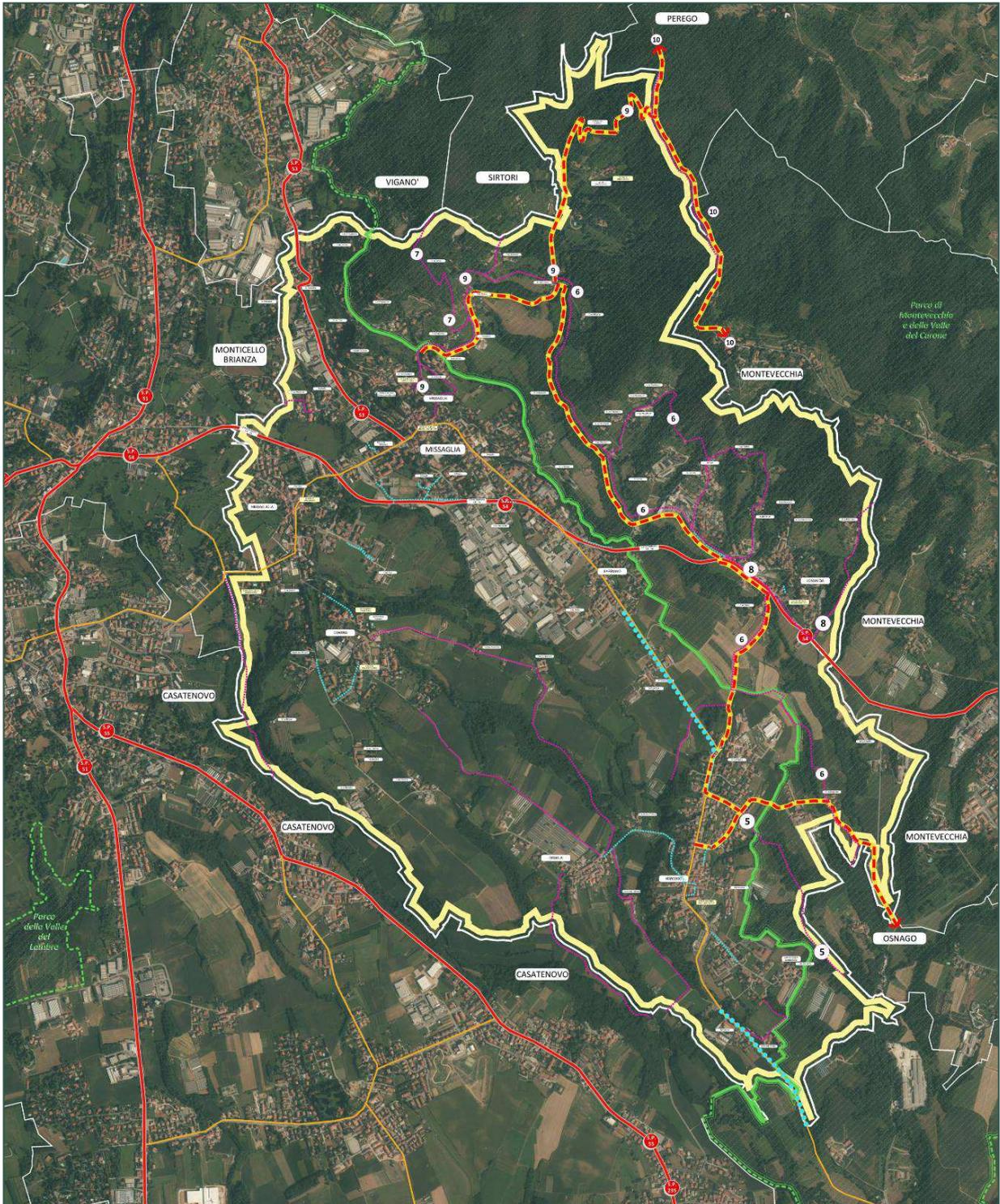
SENTIERO n° 8 : Lomagna - Beolco (Olgiate Molgora)





STUDIO URBANISTICO FINALIZZATO AL MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' PUBBLICA E PRIVATA PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT)

In apposita cartografia tematica, di cui viene riportata un'immagine che costituisce riferimento , sono stati evidenziati oltre alla situazione della sentieristica sovracomunale e locale esistente anche i percorsi ciclabili ed i marciapiedi già in corso di realizzazione o per i quali si ha già una definizione di intervento di natura progettuale .



L'insieme complessivo della documentazione e delle informazioni acquisite nella fase di analisi ha costituito un ricco patrimonio da utilizzarsi al fine di definire i punti di criticità ai quali il piano del traffico avrebbe dovuto dare una risoluzione, hanno successivamente avuto un riscontro nella fase di progetto e il rilievo delle potenzialità presenti sul territorio da considerare per una sua valorizzazione.

4 - LE CRITICITA'

In apposito elaborato grafico Tav. n° 3 - Planimetria Generale con individuazione delle criticità - scala 1: 5.000 sono state inserite, con apposita numerazione, l'elenco delle criticità emerse dalla costruzione del quadro preliminare di riferimento, suddivise per le tipologie di seguito indicate. La suddetta numerazione trova riscontro nella successiva schedatura dove in sintesi è ripresa la criticità rilevata e la relativa soluzione progettuale.

LEGENDA



Tipologie delle criticità rilevate:

-  TRANSITO PEDONALE DIFFICOLTOSO
-  ELEVATA VELOCITA'
-  CURVA PERICOLOSA
-  INCROCIO, USCITA PERICOLOSA O DA RAZIONALIZZARE
-  STRADA DISSESTATA / STERRATA
-  SORPASSI PERICOLOSI
-  ROTATORIA / INCROCIO DA OTTIMIZZARE
-  TRANSITO CARRAIO DIFFICOLTOSO

5 - LE CRITICITA' E IL PROGETTO

La costruzione dello scenario di riferimento derivante dalla fase di analisi ha consentito di avere un quadro complessivo dello stato dei luoghi che si è unito ai progetti viari e pedonali già in corso di attuazione o la cui esecuzione è prevista a breve termine da parte dell'Amministrazione Comunale e/o da operatori privati nell'ambito di opere a scomputo oneri concessori e/o a titolo di perequazione di ambiti di trasformazione ed espansione indicati nel P.G.T. vigente.

L'Ufficio Vigilanza Comunale ha fornito un significativo contributo attraverso la messa a disposizione della documentazione storica relativa alle intersezioni dove si verificano il maggior numero di incidenti stradali ed alla messa in evidenza delle situazioni ove si rilevano maggiore pericolosità quali incroci stradali, rotonde, percorsi protetti discontinui o talvolta assenti, viabilità di difficile percorrenza a causa di calibri non idonei o viabilità disconnessa.

La banca dati di informazioni reperite ha consentito di raggruppare le criticità nelle grandi aree tematiche di seguito sintetizzate.

INTERVENTI SULLA VIABILITA' SOVRALocale

L'attraversamento del comune da parte di un traffico sovrallocale determina la congestione del traffico locale emerge pertanto l'esigenza di razionalizzare i punti di ingresso al paese attraverso la razionalizzazione delle rotonde esistenti o la previsione di realizzazione di nuove rotonde in corrispondenza dei nodi stradali ove la strada provinciale interseca le strade locali di penetrazione. In alcuni tratti, al fine di rallentare la velocità nei lunghi tratti continui si renderà necessario la realizzazione di dossi dissuasori.

Si descrivono, in sintesi, le soluzioni progettuali proposte.

- Strada Provinciale n° 54- Corso Europa - incrocio via Merlini : razionalizzazione rotonda esistente tramite la realizzazione di una nuova rotonda
- Strada Provinciale n° 54- Corso Europa in corrispondenza della scuola elementare E.T. Moneta : realizzazione di sottopasso pedonale
- Strada Provinciale n°54 - Corso Europa - incrocio via I Maggio : razionalizzazione rotonda esistente tramite la realizzazione di una nuova rotonda e posa di cordolo dissuasore tra le due corsie di marcia sino alla nuova rotonda, anch'essa in progetto tra via Garibaldi e Corso Europa
- Strada Provinciale n°54 - Corso Europa - incrocio via Garibaldi : realizzazione di una nuova rotonda in corrispondenza dell'incrocio con via Garibaldi e previsione di nuova strada di collegamento tra la via Desiderata e l'incrocio in progetto.
- Posa di dossi dissuasori della velocità lungo via XXV Aprile

INTERVENTI SULLA VIABILITA' LOCALE

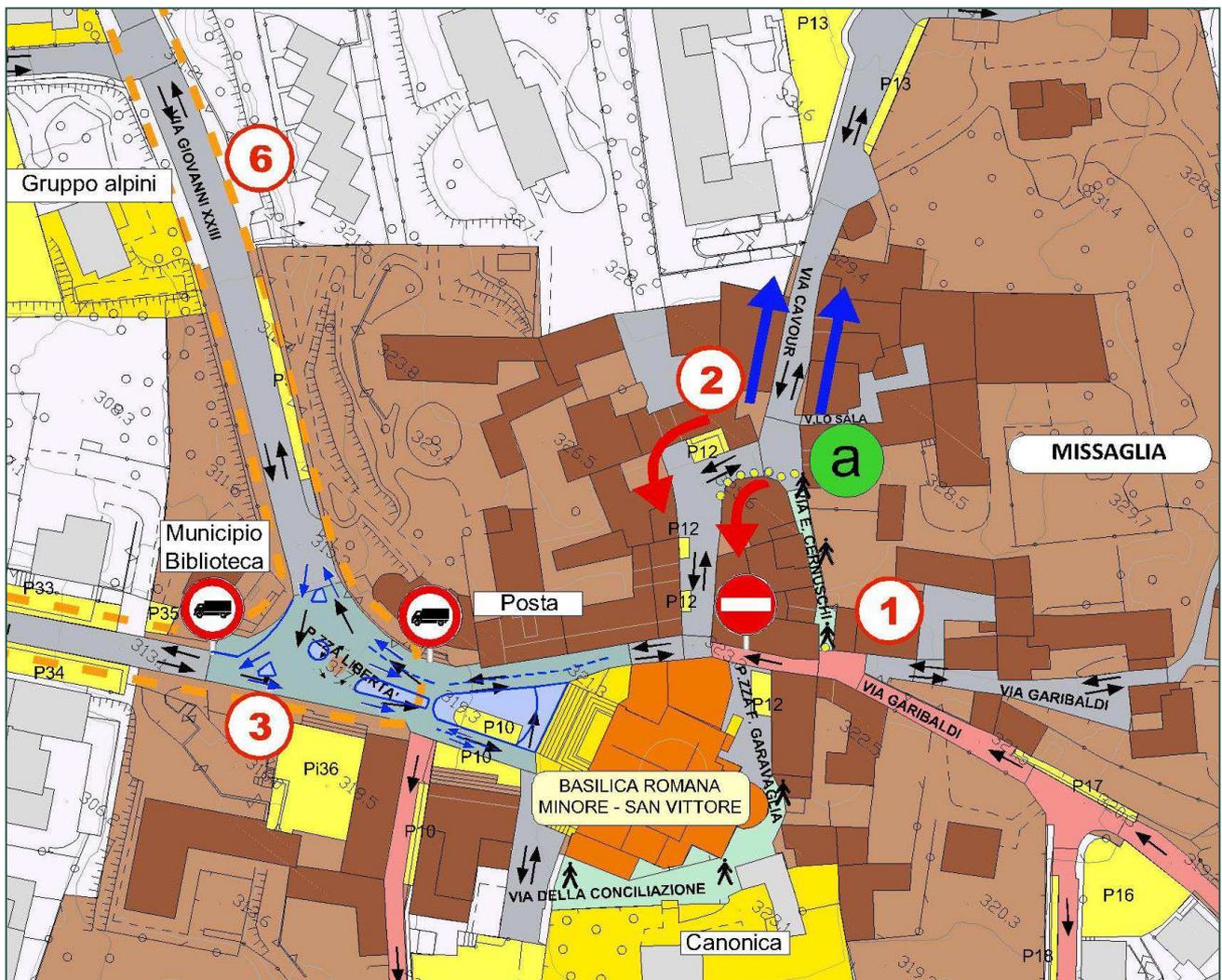
Lo sviluppo urbanistico e l'espansione edilizia, nel corso degli anni, non ha seguito un disegno che avesse come riferimento l'intero territorio, ma relazionandosi esclusivamente con interventi di edificazione puntuale, i quali hanno poi definito la situazione del tessuto consolidato esistente, senza preoccuparsi che il carico insediativo avrebbe poi determinato problematiche di natura viabilistica sull'intero assetto della rete viabilistica.

Ci si trova oggi in situazioni per cui l'accesso di interi ambiti edificati con fruizione di un significativo numero di popolazione avvengono attraverso delle strade di calibro ridotto del centro storico con problematiche derivanti anche dall'impossibilità del raggiungimento dei luoghi da parte di eventuali mezzi di soccorso (ambulanze - vigili del fuoco ecc)

MISSAGLIA

1. Via Cavour - Piazza Libertà

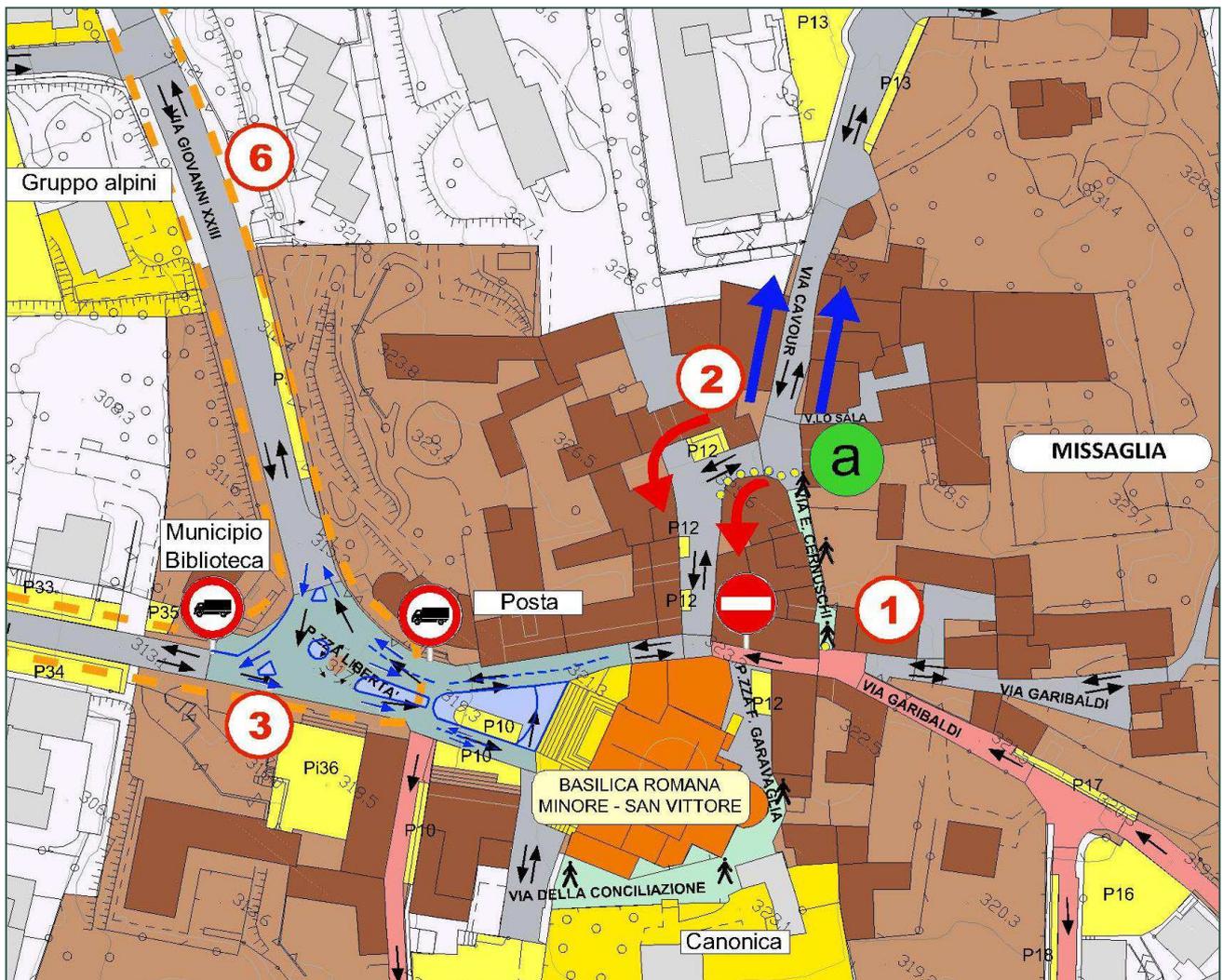
- **CRITICITA'**: Il transito pedonale nel tratto dell'incrocio tra via Cavour e Piazza Libertà, attualmente non è in sicurezza
- **PROGETTO**: Si prevede l'inserimento della segnaletica di STOP in corrispondenza della "Gastronomia Camozzi" e l'eliminazione della segnaletica di STOP ingresso/uscita dalla via Cavour.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

2. Via Cavour - Vicolo Cernuschi

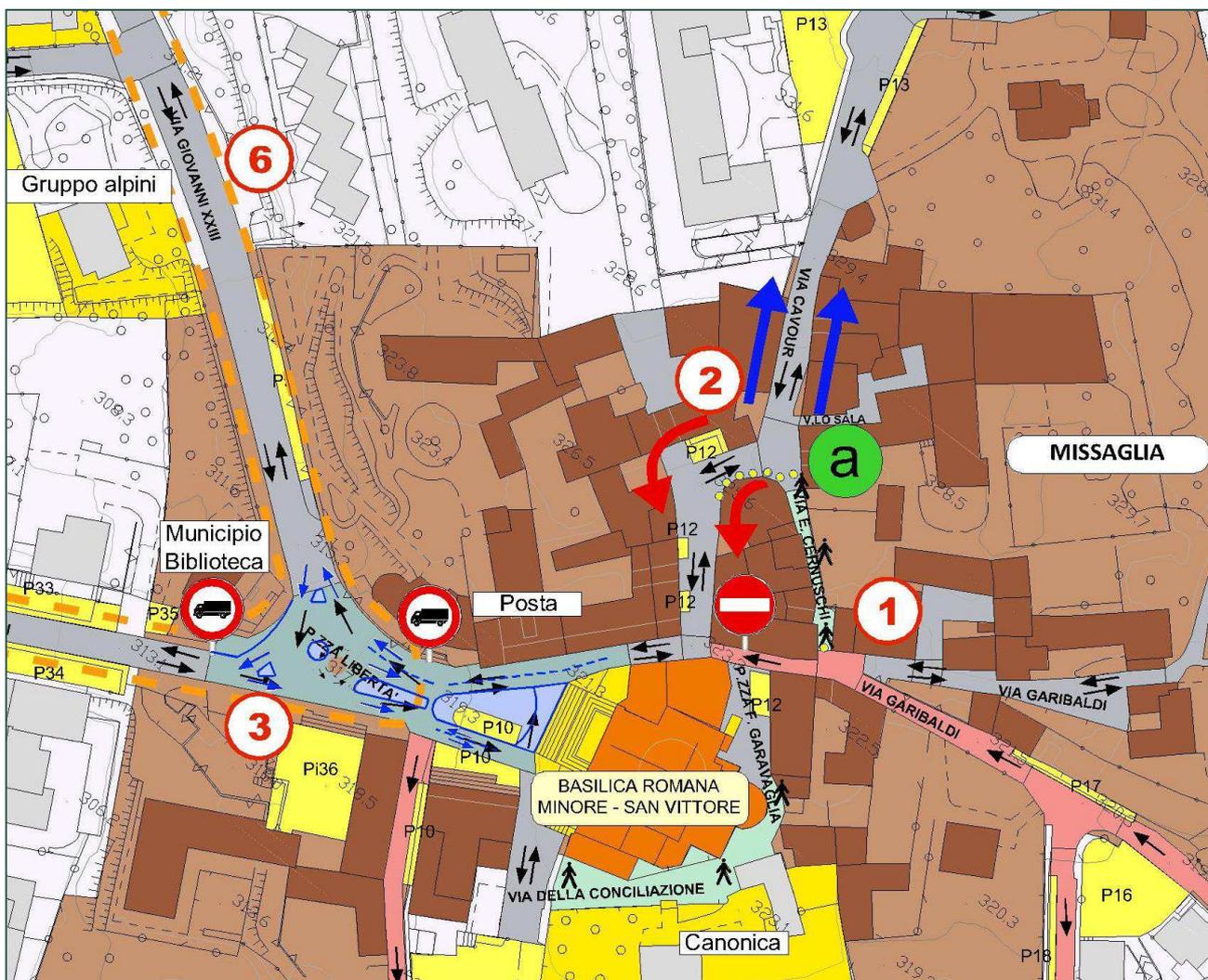
- **CRITICITA'**: I veicoli , lungo via Cavour, transitano a velocità elevata, poichè la carreggiata è molto stretta pertanto i pedoni non possono transitare in condizioni di sicurezza.
- **PROGETTO**: Si prevede, al fine di rallentare la velocità di transito, di proseguire con la posa di paletti protettivi nel tratto stradale posto in corrispondenza dalla attuale pasticceria sino al vicolo Cernuschi ; per quest'ultimo tratto stradale si prevede un transito esclusivamente pedonale e l'eliminazione degli stalli di parcheggio posti all'imbocco di via Cernuschi sul lato di via Cavour.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

3. Piazza Libertà

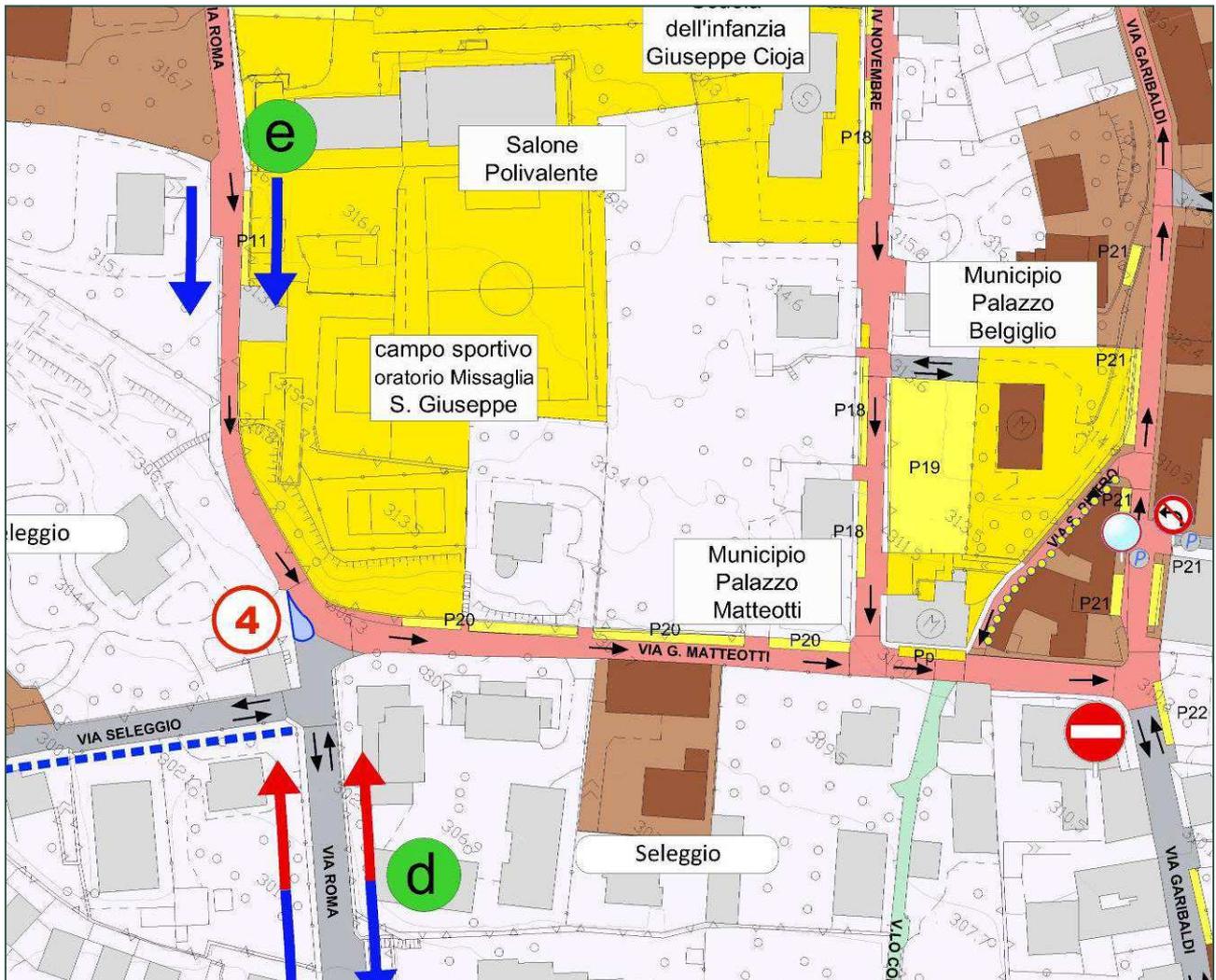
- **CRITICITA'**: La situazione attuale della viabilità di Piazza Libertà evidenzia delle significative difficoltà sia in relazione alla circolazione veicolare che al transito pedonale; quest'ultimo non garantisce la percorribilità in sicurezza in particolare in prossimità del sagrato della Basilica di San Vittore
- **PROGETTO**: L'ufficio Tecnico Comunale Settore Lavori Pubblici ha progettato una soluzione viabilistica nella quale si prevede l'allontanamento dei veicoli dal sagrato della Basilica di San Vittore, mantenendo in prossimità di quest'ultima, un'area pedonale. Il progetto della nuova rotatoria, anche attraverso l'inserimento di divisori di carreggiata, consente un flusso veicolare circolare più razionale e regolare.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

4. Via Matteotti incrocio via Roma

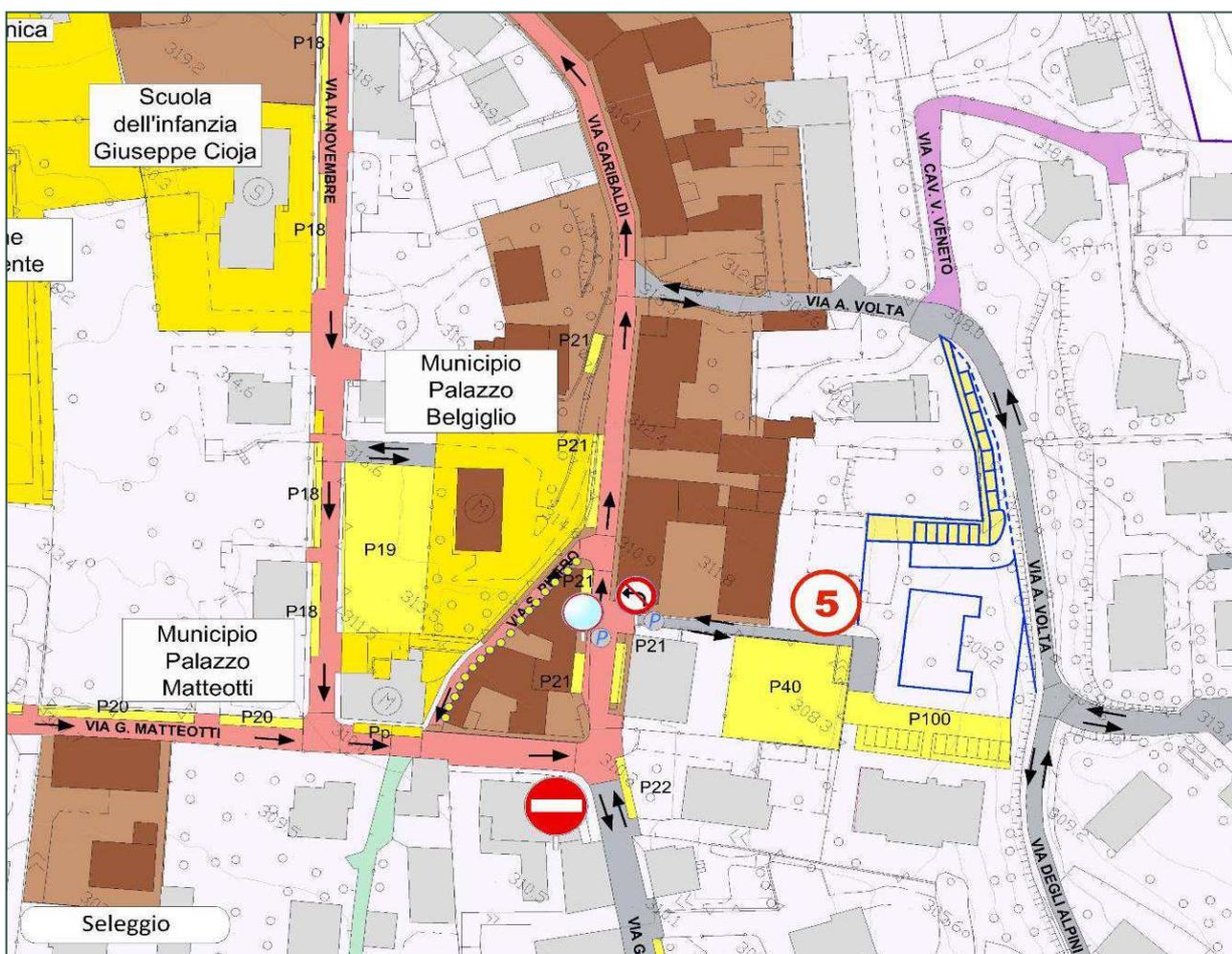
- **CRITICITA'**: L'ingresso in via Roma avviene a velocità elevata e la curva a gomito che porta in via Matteotti determina una significativa pericolosità di transito.
- **PROGETTO**: Si prevede la realizzazione di un cordolo stradale a 'goccia' al fine di rallentare i veicoli provenienti dalla Piazza Libertà che si dirigono verso la provinciale e per garantire il transito in sicurezza dei pedoni.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

5. Traversa di via Garibaldi in corrispondenza di via San Pietro

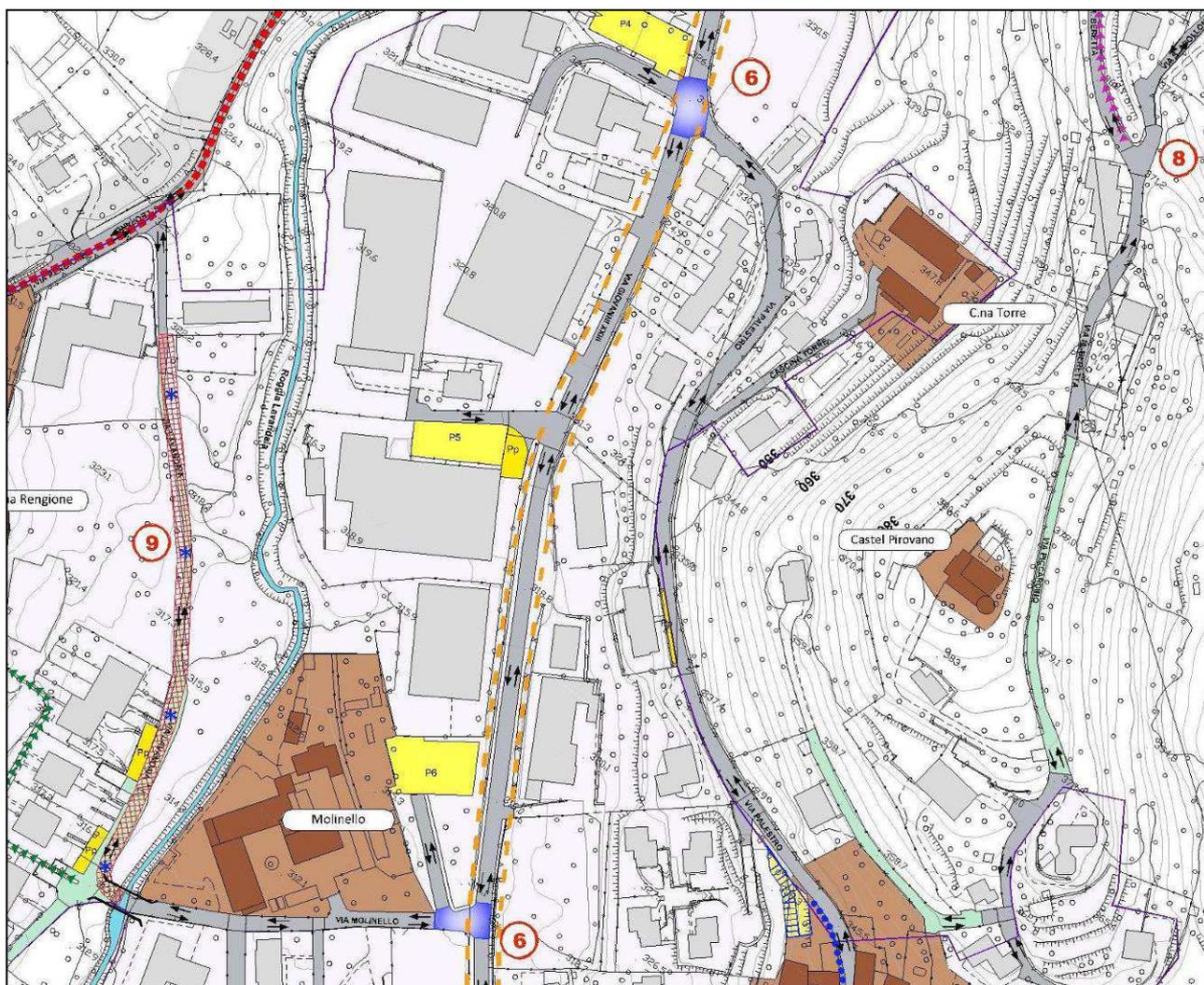
- **CRITICITA'**: Si rileva una significativa difficoltà di transito lungo la traversa di via Garibaldi in corrispondenza di via San Pietro, dovuta alla scarsa dimensione della carreggiata. Viene eliminata la previsione di P.G.T. che prevedeva la realizzazione di un nuovo tratto stradale in ingresso da via Garibaldi e collegamento con via A. Volta, anche in funzione della variante della viabilità accesso alla nuova edificazione in fase di attuazione.
- **PROGETTO**: Si recepisce il nuovo progetto in variante rispetto alla previsione di P.G.T., già attuato che ha visto l'allargamento della viabilità di penetrazione nel tratto iniziale di via Garibaldi, al fine di garantire l'accesso agli spazi per il parcheggio pubblico. Si prevede la realizzazione di uno specchio da allocarsi lungo via Garibaldi in corrispondenza dell'entrata ed uscita al nuovo complesso così da garantire l'uscita sulla suddetta via in sicurezza. Si prevede inoltre la posa di paletti di protezione lungo via S. Pietro così da consentire il transito pedonale in sicurezza.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

6. Via Papa Giovanni XXIII

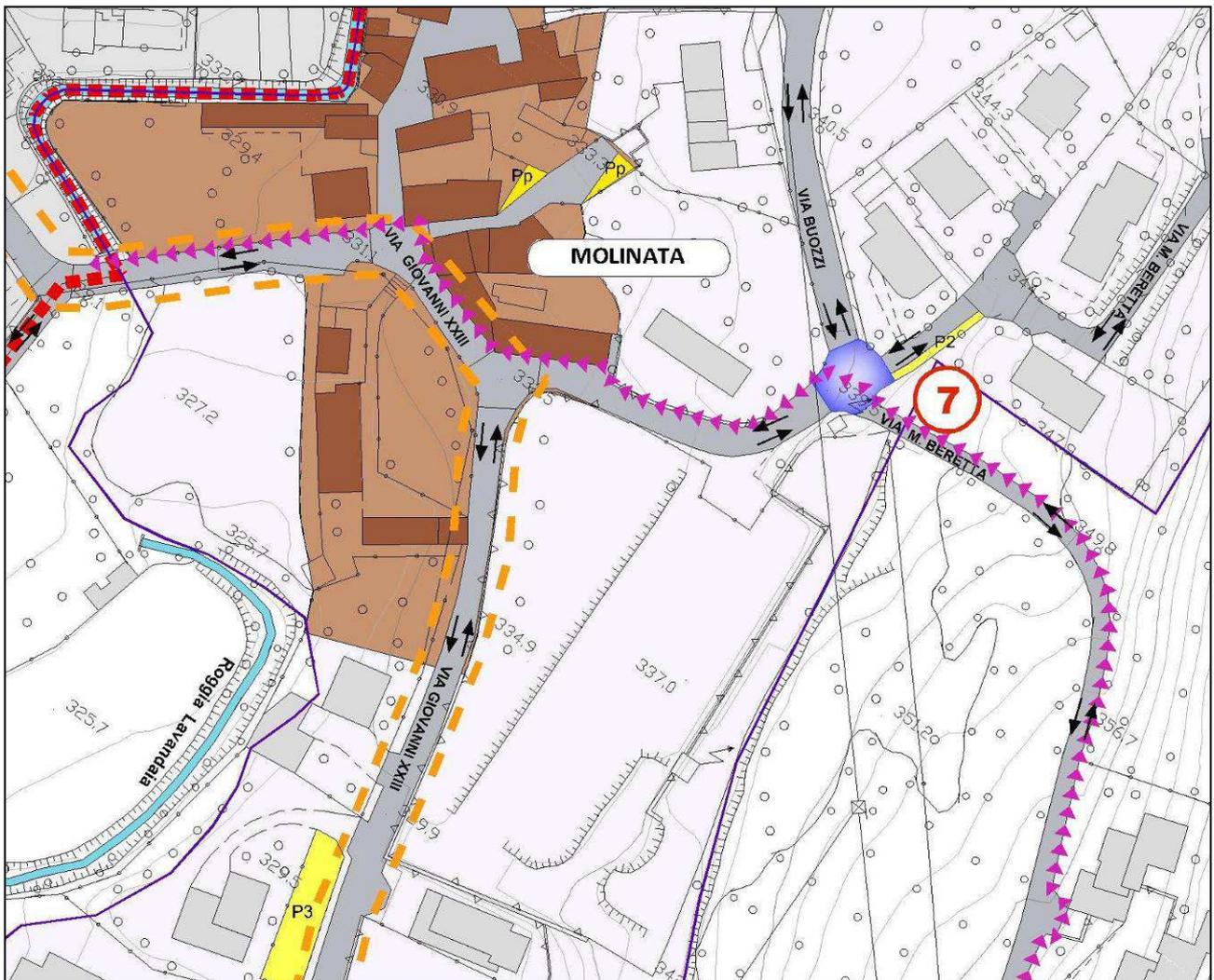
- **CRITICITA'**: I veicoli, lungo la via Papa Giovanni XXIII, transitano ad alta velocità , ciò determina delle significative problematiche strettamente connesse alla sicurezza stradale.
- **PROGETTO**: Si prevede la realizzazione, al fine della messa in sicurezza del tratto stradale, di due incroci rialzati , l'uno in corrispondenza dell'immissione della via Molinello, l'altro in corrispondenza dell'incrocio tra via Papa Giovanni XXII e via Palestro. Gli interventi potranno trovare attuazione solo successivamente al passaggio della proprietà della viabilità dall' Ente Provincia al Comune di Missaglia.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

7. Via Monsignor Beretta - via Buozzi

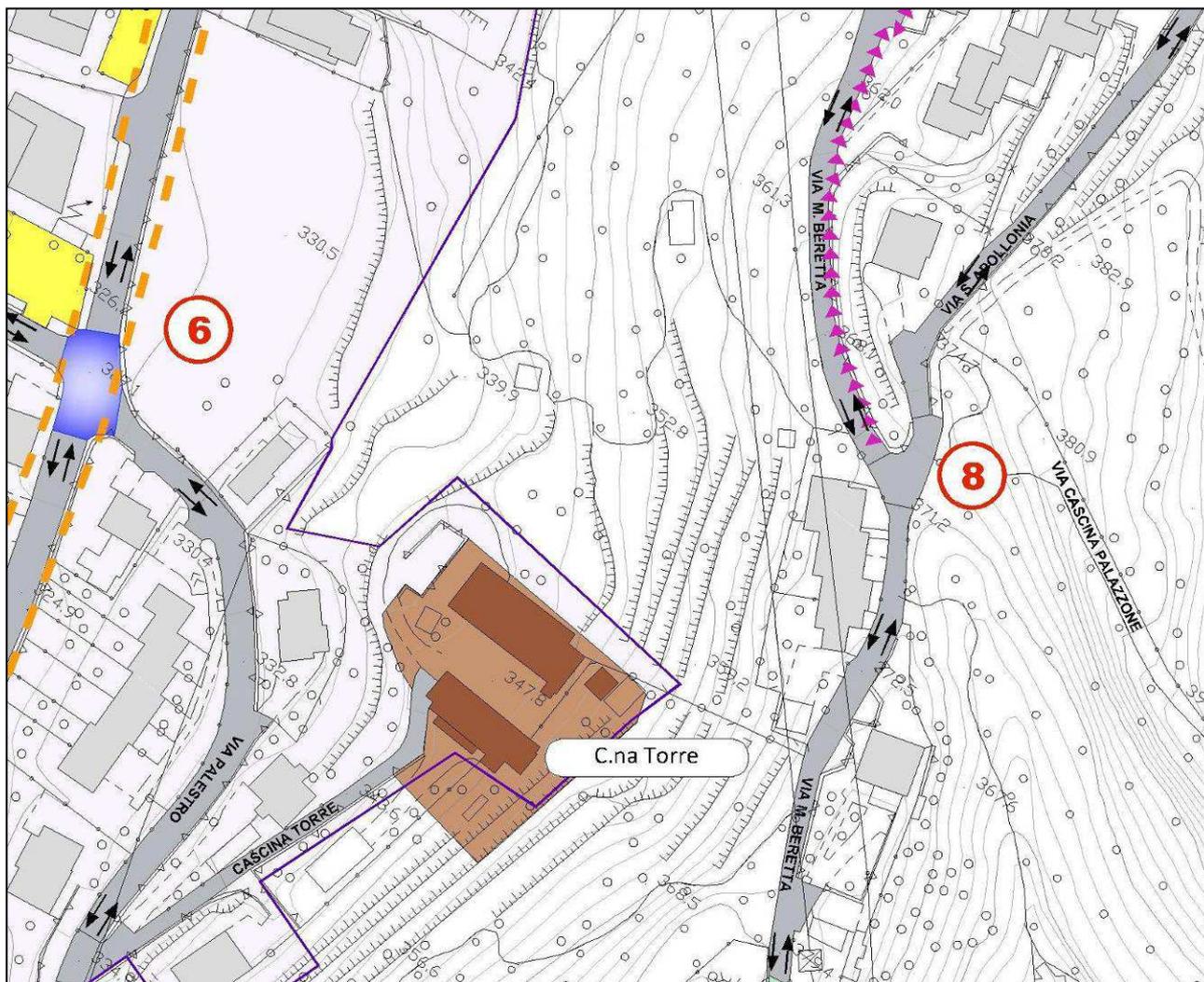
- **CRITICITA'**: La via Buozzi ed i due tratti di via M. Beretta convergono in un 'incrocio che costituisce uno degli ingressi alla frazione denominata " Molinata" ; il transito in corrispondenza del nodo stradale rileva una significativa pericolosità.
- **PROGETTO**: Si prevede la realizzazione di un incrocio rialzato con una eventuale rotonda da valutarsi nella fase attuativa. La realizzazione degli interventi è subordinata al passaggio della proprietà al passaggio della proprietà della viabilità dall' Ente Provincia al Comune di Missaglia.
-



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

8. Via Santa Apollonia - Via Mons. Beretta

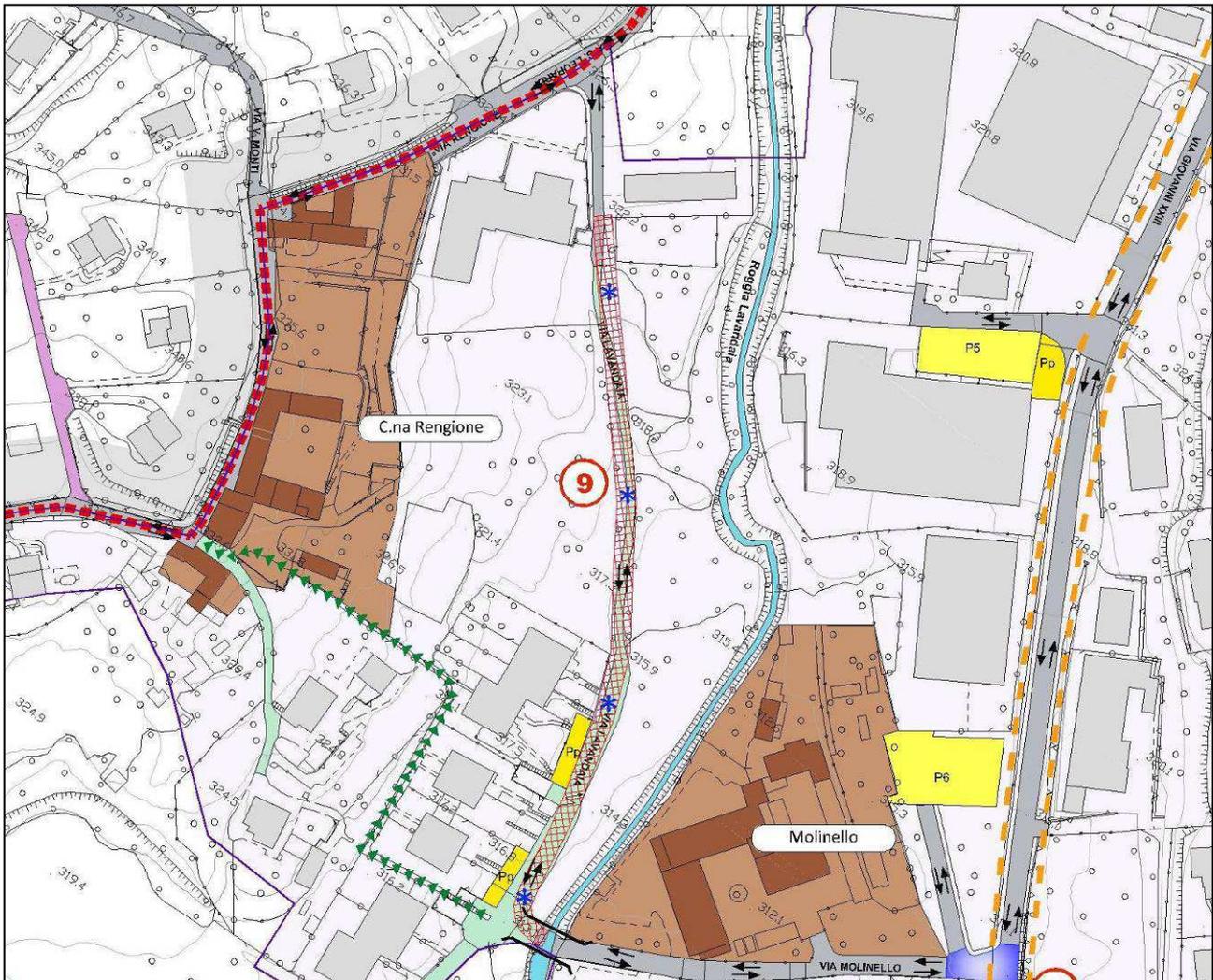
- **CRITICITA'**: L'incrocio viabilistico ove convergono via Mons. Beretta e via S. Apollonia rileva delle significative criticità.
- **PROGETTO**: Si prevede una modifica della segnaletica stradale verticale.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

9. Via Lavandaia

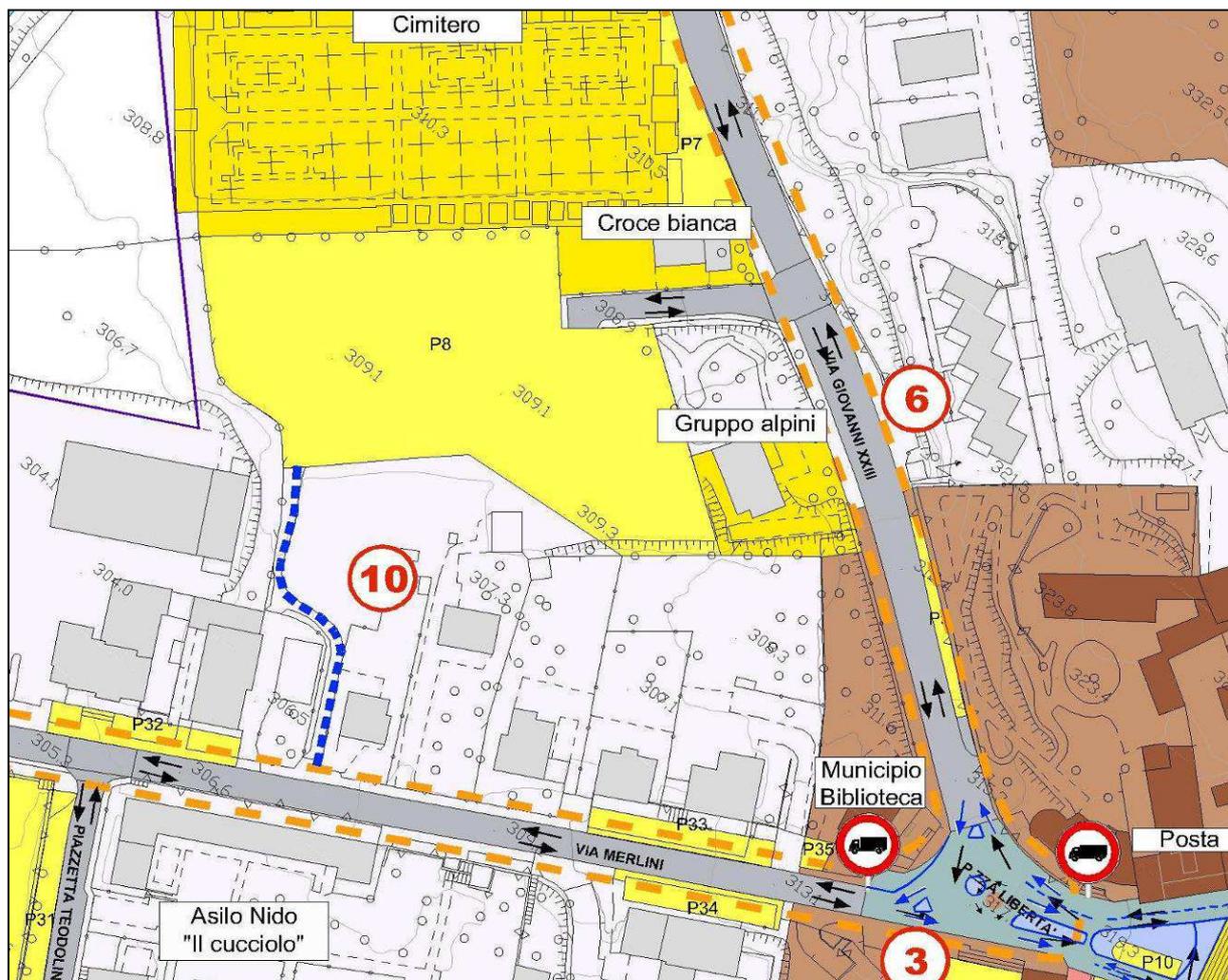
- **CRITICITA'**: La via Lavandaia è una strada sterrata oggetto di interventi di sistemazione ed adeguamento funzionale anche in relazione all'attuazione del P.L. Rengione, la cui edificazione è in fase di realizzazione ed esecuzione.
- **PROGETTO**: La soluzione progettuale ottimale è strettamente connessa alla conclusione del P.L. Rengione. Successivamente potranno essere effettuate le valutazioni di merito considerando le alternative di limitare la viabilità al transito dei residenti o la sistemazione della via anche attraverso la eventuale realizzazione di spazi per il parcheggio.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

10. Collegamento pedonale da via Merlini a parcheggio del Cimitero

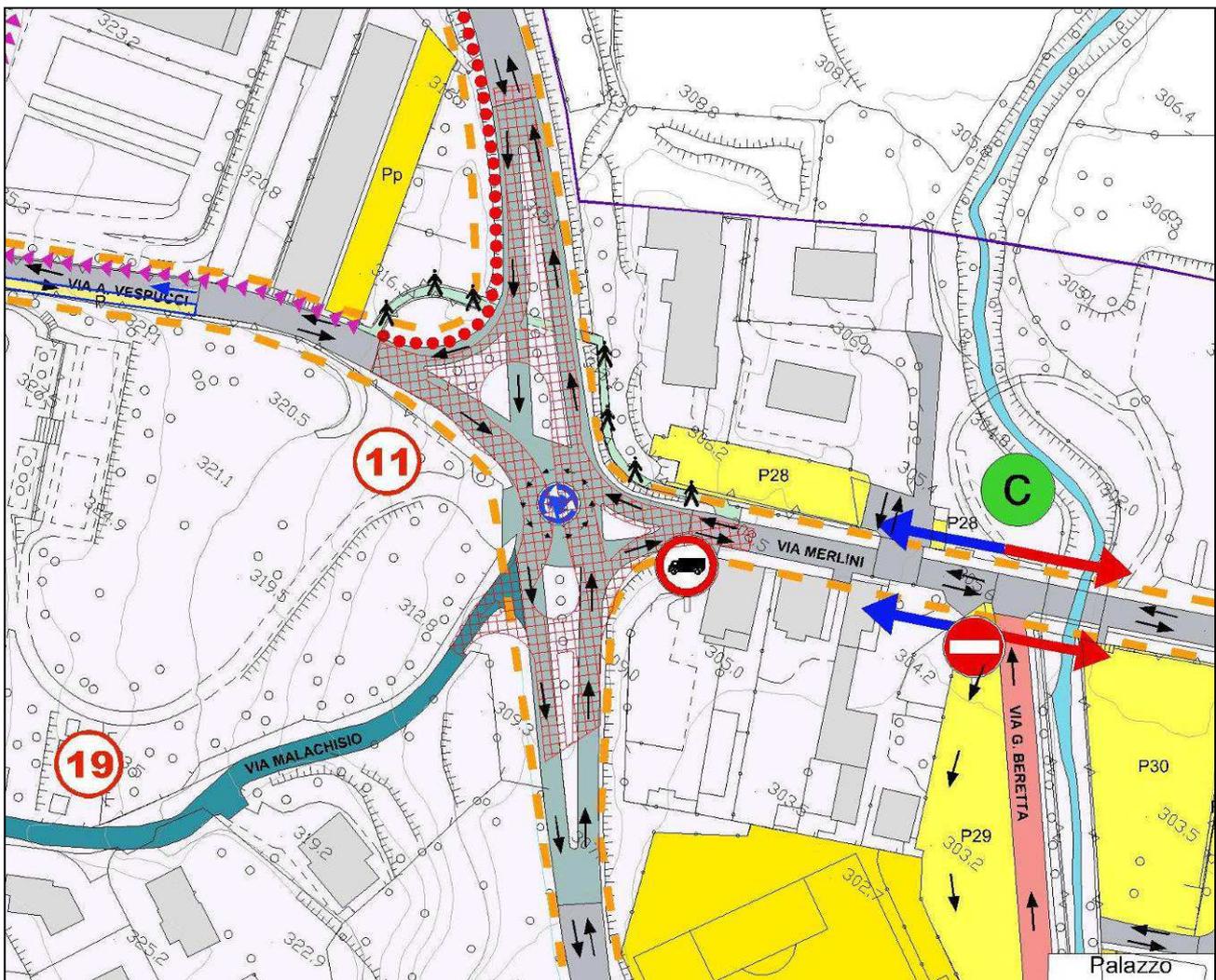
- **CRITICITA'**: Si rileva una difficoltà di transito oltre ad una scarsa sicurezza per i pedoni nell'accesso al parcheggio del Cimitero.
- **PROGETTO**: Il progetto prevede la creazione di un collegamento pedonale in sicurezza da via Merlini al parcheggio del Cimitero.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

11. Strada Provinciale n°54 - Corso Europa - incrocio via Merlini- progetto nuova rotatoria

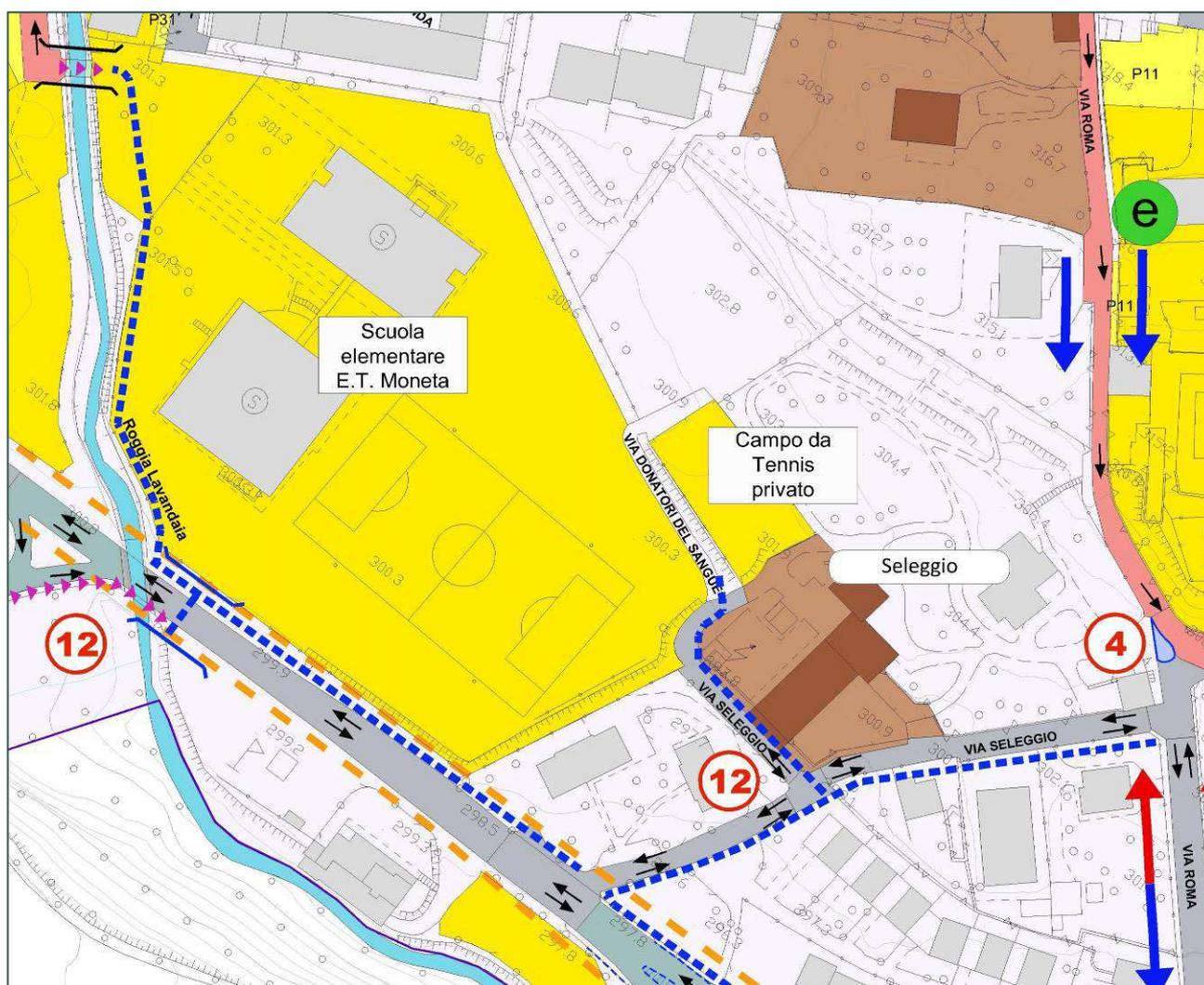
- **CRITICITA':** Si rileva l'esigenza di razionalizzazione della viabilità lungo Corso Europa all'incrocio con via Merlini al fine di rendere maggiormente fluido ed indipendente il traffico di attraversamento e mettere in sicurezza l'ingresso in paese
- **PROGETTO:** Il progetto prevede la sostituzione della rotatoria esistente attraverso la realizzazione di una nuova rotatoria che agevoli l'ingresso al paese in conformità al progetto redatto dall'Ufficio Tecnico della Provincia di Lecco. La realizzazione dell'intervento è subordinata alle disponibilità della Provincia di Lecco.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

**12. Strada Provinciale n°54 - Corso Europa attraversamento pedonale
da via della Pieve alle Scuole Primarie E.T. Moneta**

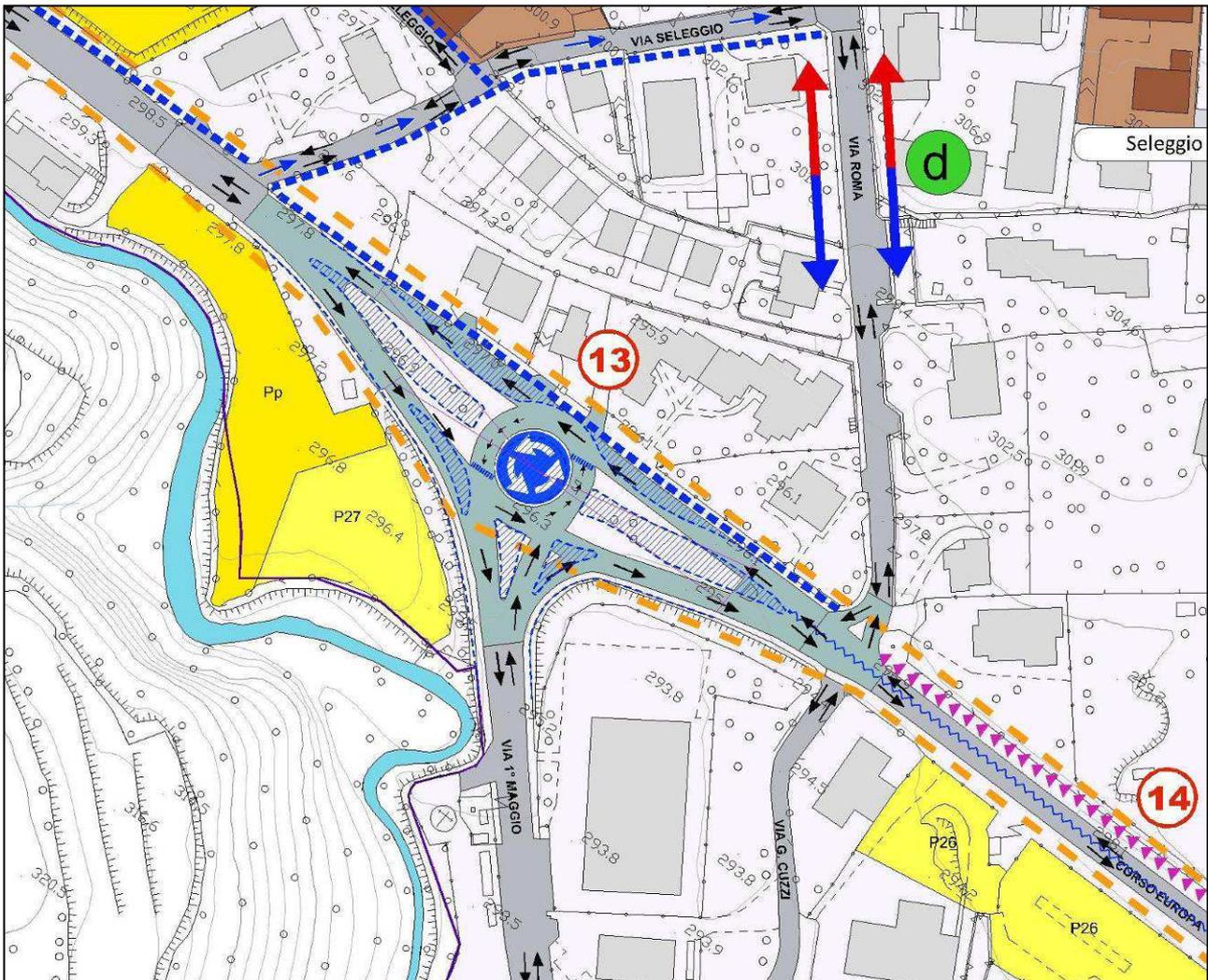
- **CRITICITA':** La viabilità Provinciale (S.P. 54) - Corso Europa è interessata di un traffico intenso che determina difficoltà e pericolosità nell' attraversamento pedonale, in particolare in prossimità dell'Istituto scolastico Scuole Primarie E.T. Moneta.
- **PROGETTO:** Il progetto prevede la realizzazione di un sottopasso, in prossimità del Benzinaio Radici, che garantisca l'attraversamento pedonale in sicurezza della Strada Provinciale n° 54 oltre che la realizzazione di un percorso pedonale di collegamento tra la via della Pieve e le Scuole Primarie e di un marciapiede tra via Seleggio ed il suddetto sottopasso in progetto.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

13. Strada Provinciale n°54 - Corso Europa -rotatoria incrocio con via I° Maggio:

- **CRITICITA':** La rotatoria esistente lungo la strada provinciale n° 54 Corso Europa rileva delle significative problematiche di immissione ed uscita da parte degli innesti laterali, in particolare da via I Maggio derivanti dal traffico intenso che percorre la viabilità di interesse sovracomunale.
- **PROGETTO:** Il progetto prevede uno studio puntuale al fine di definire una nuova soluzione di rotatoria volta alla razionalizzazione di quella esistente con il transito degli autoveicoli e precedenze 'alla francese'. Sarà possibile inoltre, realizzare un marciapiede sul lato delle edificazioni residenziali, al fine di completare il collegamento protetto sulla Strada Provinciale tra via Roma e via Seleggio. (la realizzazione del marciapiede è già oggetto di convenzionamento)



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

14. Strada Provinciale n°54 - Corso Europa dalla rotatoria in corrispondenza con l'incrocio via I° Maggio e la via Suffragette e della Cascina Desiderata

- **CRITICITA':** La Strada Provinciale n° 54 -Corso Europa nel tratto tra la rotatoria ed incrocio in corrispondenza della via I° Maggio, di Via Suffragette e della Cascina Desiderata rileva una situazione di pericolo poiché sono stati rilevati , nel corso del tempo, diversi episodi di sorpasso o inversione di marcia ed incidenti derivanti dall'elevata velocità di percorrenza.
- **PROGETTO:** Il progetto prevede l'inserimento di un cordolo dissuasore tra le due corsie di marcia, quest'ultimo dovrà coordinarsi con il progetto della rotatoria di cui al punto 13 e di cui al punto 15.



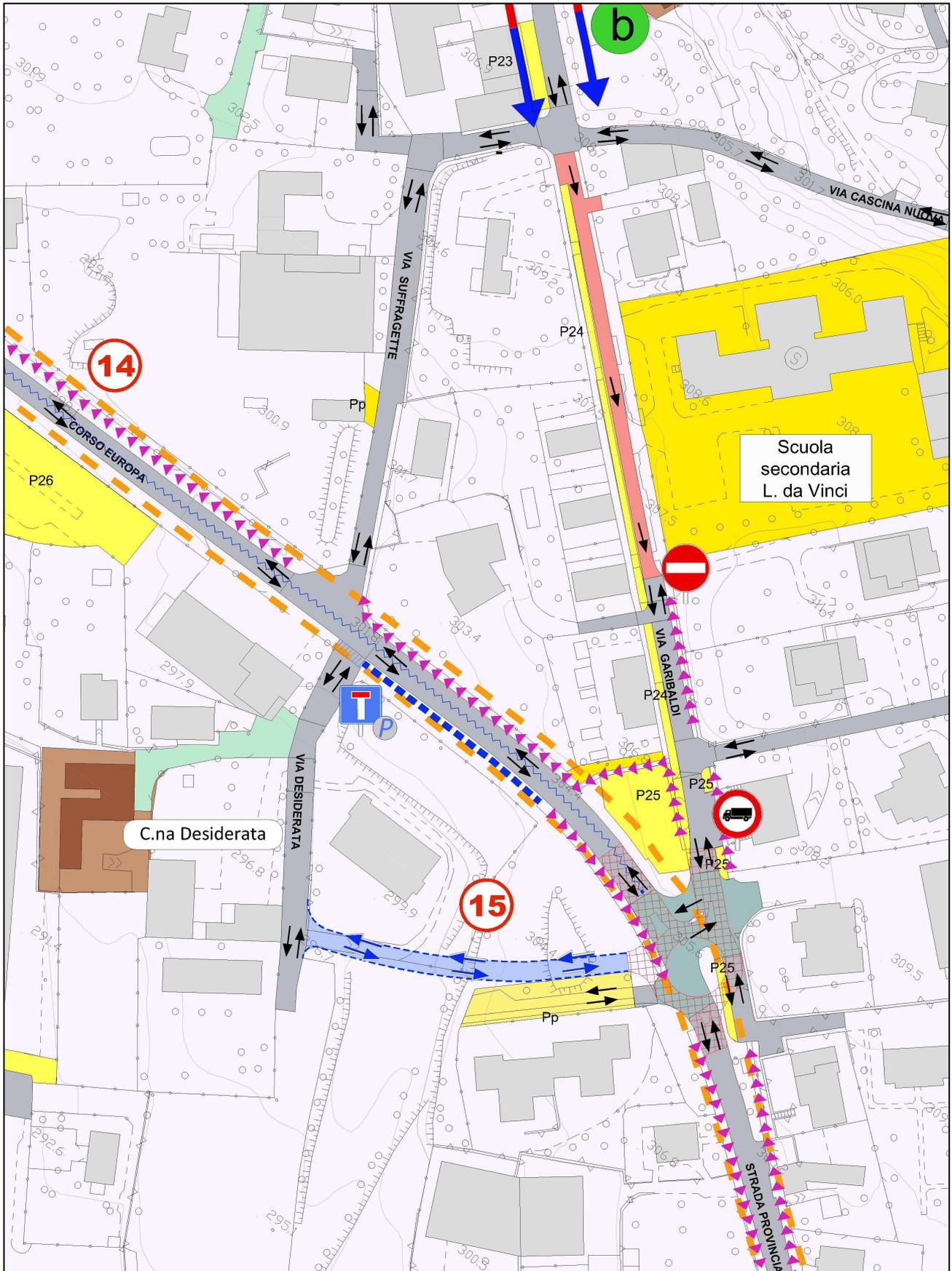
STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

15. via Desiderata

- **CRITICITA'**: Si rileva la pericolosità dell'immissione da via Desiderata verso la Strada Provinciale n° 54 -Corso Europa oltre all'esigenza di completamento della situazione ciclopedonale esistente al fine di consentire alla popolazione proveniente da Missaglia di raggiungere la via Desiderata. Vi è inoltre una significativa mancanza di parcheggi nella zona.

- **PROGETTO**: Il progetto prevede la creazione di una nuova rotatoria con la messa in sicurezza dell'incrocio tra la Strada Provinciale n° 54 - Corso Europa e via G. Garibaldi . Nel contesto della razionalizzazione del nuovo incrocio si prevede la realizzazione di un nuovo tratto viario a doppio senso con prolungamento della via Desiderata con l'immissione di quest'ultima in rotatoria. Tali interventi consentirebbero anche la formazione di spazi per il parcheggio a sud del nuovo tratto stradale in progetto. A seguito della realizzazione dei predetti interventi sarà possibile chiudere lo sbocco attuale della via Desiderata sulla strada provinciale in corrispondenza di via delle Suffragette rendendo a doppio senso il percorso 'nuovo', che in un primo momento è indicato solo in uscita. Ciò consentirebbe di ridurre gli ingressi sulla provinciale aumentando la sicurezza anche in considerazione del fatto che, nell'attuale punto di immissione è previsto, in progetto, la realizzazione di un cordolo in corrispondenza della mezzera stradale.
Ad integrazione della mobilità leggera esistente il progetto indica il completamento del marciapiede esistente lunga la Strada Provinciale n° 54 – Corso Europa sino al raggiungimento di via Desiderata.

STUDIO URBANISTICO FINALIZZATO AL MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' PUBBLICA E PRIVATA
PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT)

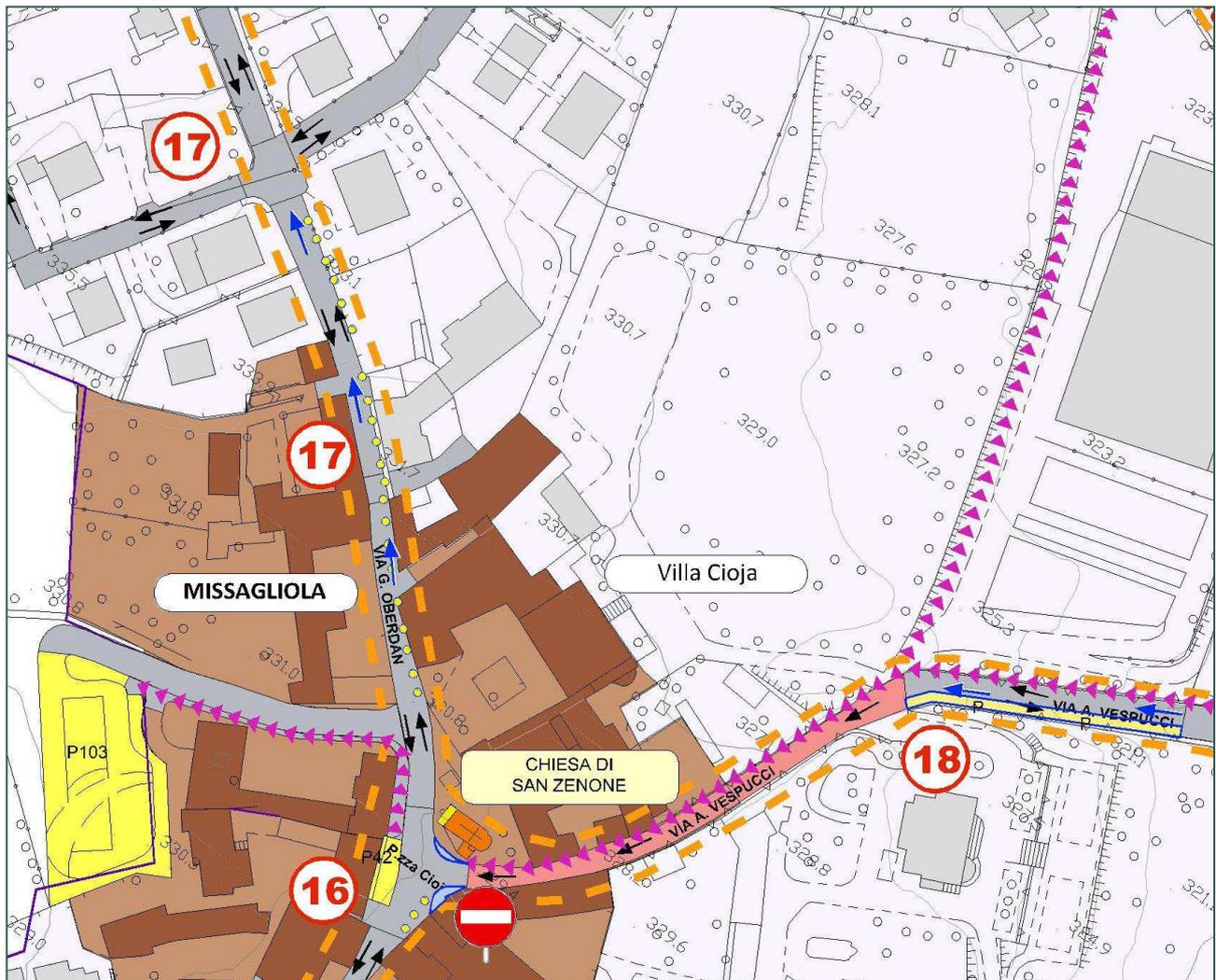


STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

MISSAGLIOLA

16. Piazza Cioja

- **CRITICITA':** Si rileva che l'ingresso in Piazza Cioja da via A. Vespucci risulta essere eccessivamente prossimo all'edificazione del centro storico e della chiesa determinando delle problematiche significative strettamente connesse alla sicurezza e vivibilità delle abitazioni esistenti.
- **PROGETTO:** Il progetto prevede la realizzazione di cordoli a 'goccia' su ambo i lati a protezione dell'edificazione storica esistente e della chiesa e la posa sul lato sud - est della via di paletti protettivi con lo scopo di evitare la sosta di automezzi.

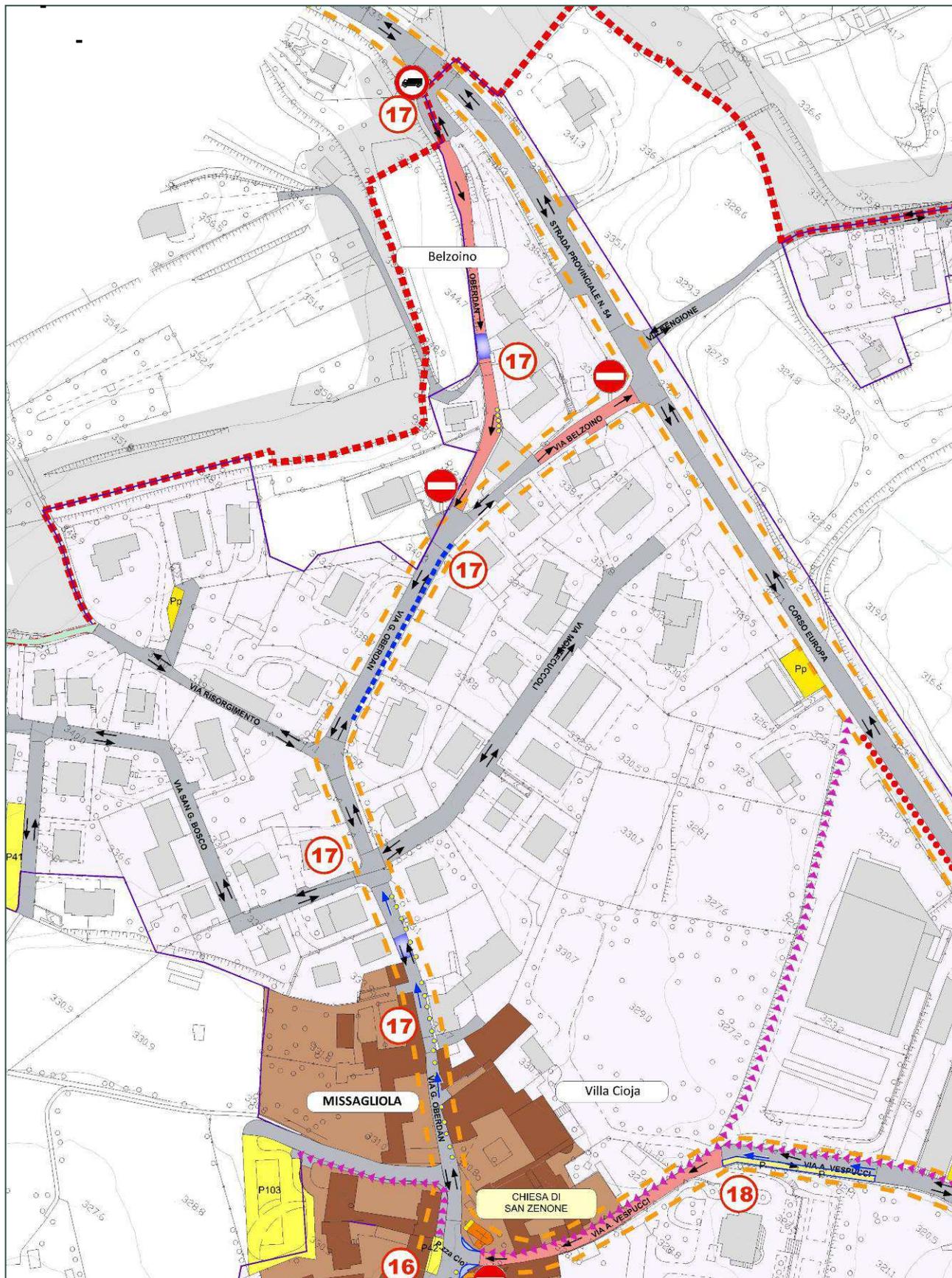


STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

17. via G Oberdan

- **CRITICITA':** Si rilevano diverse criticità in relazione alla via Oberdan che conduce dalla S.P. 54 – Corso Europa al centro della frazione di Missagliola
In particolare si segnala la difficoltà in uscita per poca visibilità dall'incrocio con via Oberdan con vie Montecuccoli e don G. Bosco, l'utilizzo improprio della via Oberdan da parte del traffico pesante , l'esigenza di migliorare il transito pedonale ed il rallentamento della velocità di transito dei veicoli.
- **PROGETTO:** Il progetto prevede :
 - o l'apposizione del divieto di accesso dalla strada provinciale S.P. 56 Corso Europa verso via Oberdan per la mobilità pesante.
 - o l'innalzamento dei due dossi già presenti lungo la via per il rallentamento del traffico.
 - o la realizzazione di un senso unico da villa Cioja fino all' incrocio con vie Montecuccoli e don G. Bosco.
 - o l'apposizione di paletti a protezione del transito pedonale sul lato est della via Oberdan e sul lato ovest il mantenimento del passaggio pedonale a raso ; posa di alcuni dissuasori pedonali lungo via Belzoino.
 - o prolungamento del marciapiede esistente lungo via Oberdan sino all'incrocio con via Belzoino.

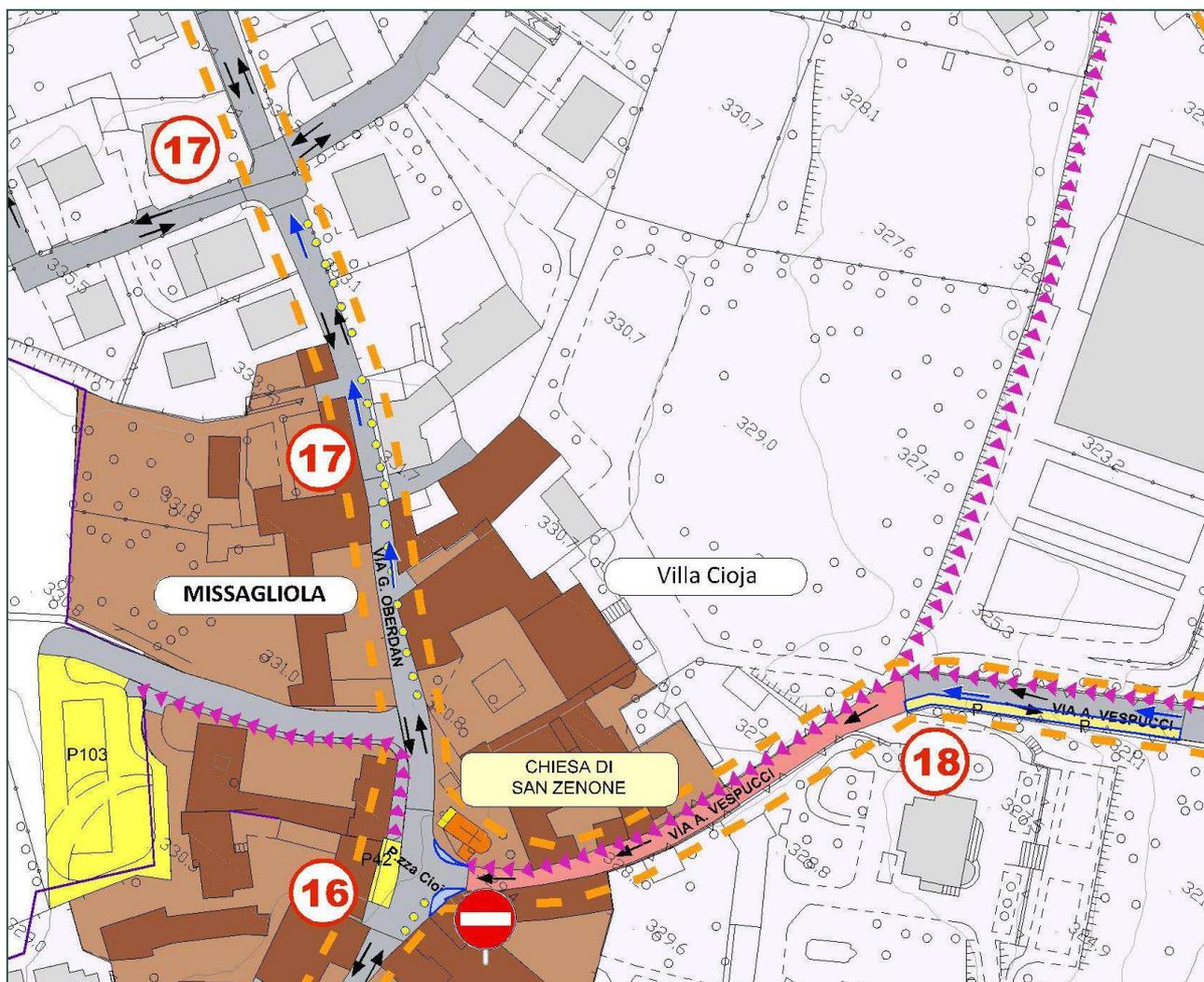
STUDIO URBANISTICO FINALIZZATO AL MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' PUBBLICA E PRIVATA
PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT)



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

18. via A. Vespucci

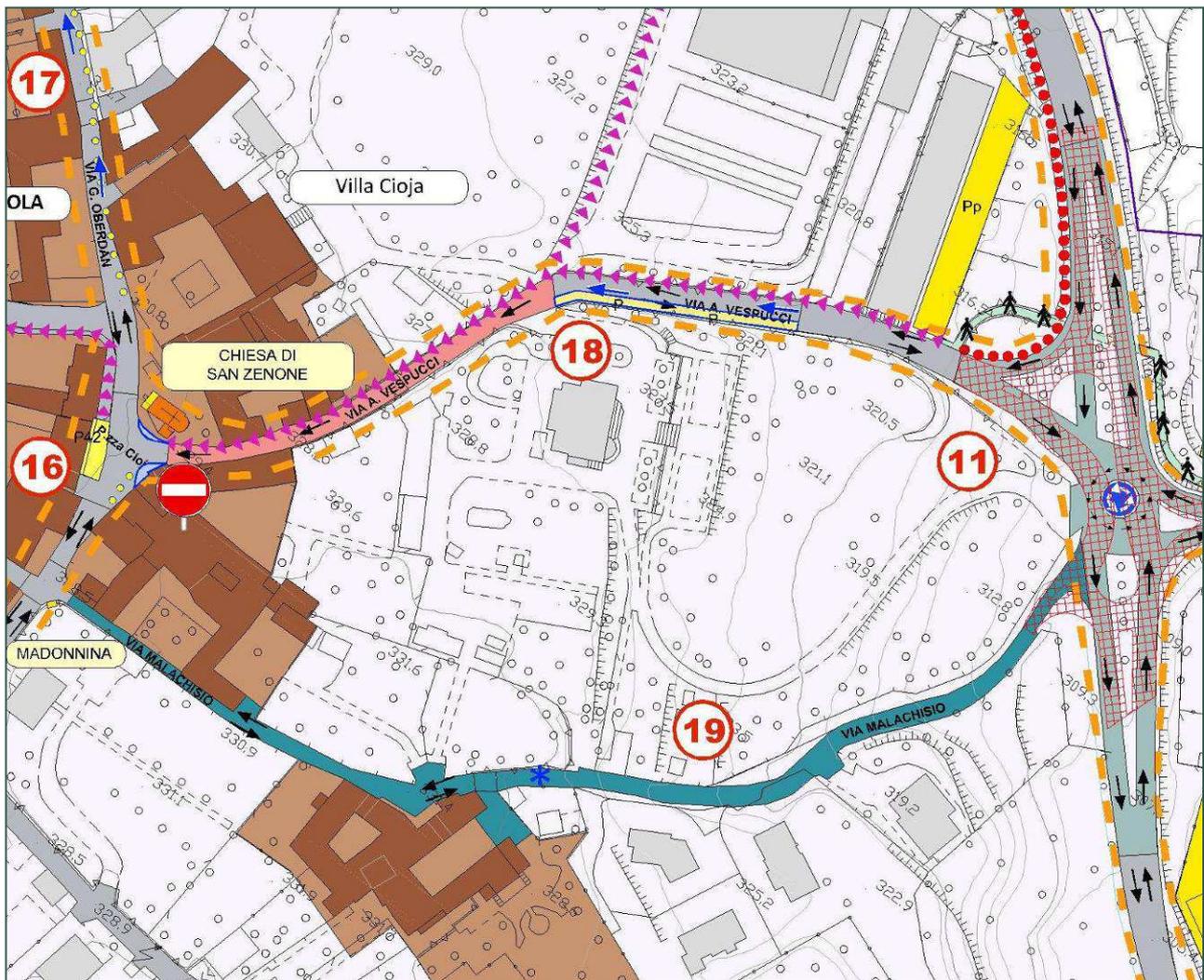
- **CRITICITA'**: Si rileva che il senso unico esistente che interessa una parte della via A. Vespucci riveste una soluzione di transito ottimale.
- **PROGETTO**: Si prevede l'estensione del tratto di senso unico sino al parcheggio esistente e la realizzazione lungo il lato sinistro salendo la realizzazione di parcheggi in linea.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

19. via Malachisio

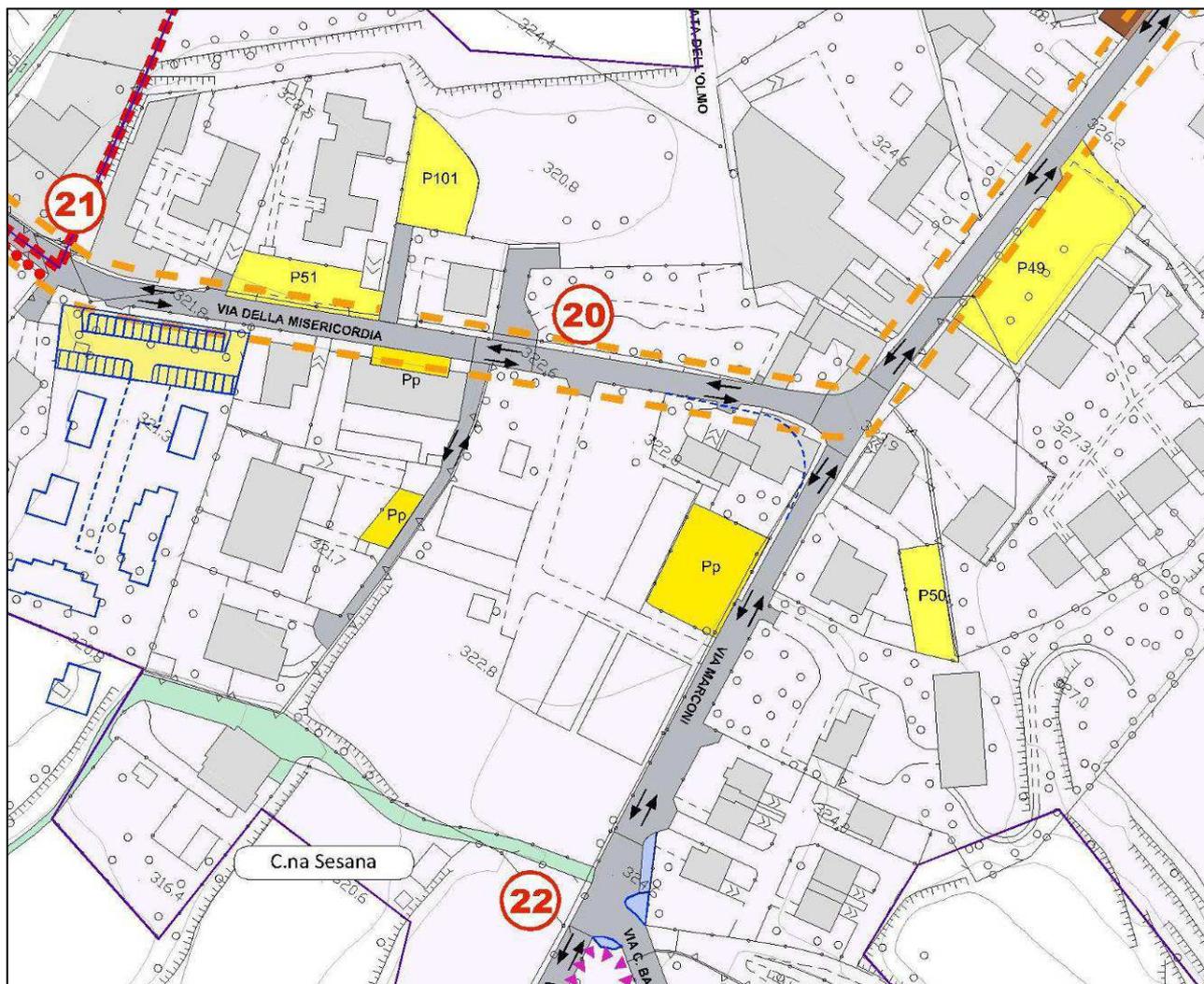
- **CRITICITA'**: Si rileva che la via Malachisio, per la maggior parte non è asfaltata, ha un calibro ridotto nella parte iniziale rispetto all'ingresso da via Marconi e denota difficoltà nel transito trattandosi di viabilità a doppio senso. La viabilità è utilizzata esclusivamente da parte dei residenti.
- **PROGETTO**: Pur avendo rilevato la criticità esistente il progetto demanda ad una definizione di maggior dettaglio successiva in funzione del progetto e realizzazione della nuova rotonda sulla Strada Provinciale n° 54 - Corso Europa ed alla risoluzione dell'innesto della via Malachisio con quest'ultima.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

20. via Della Misericordia incrocio via Marconi

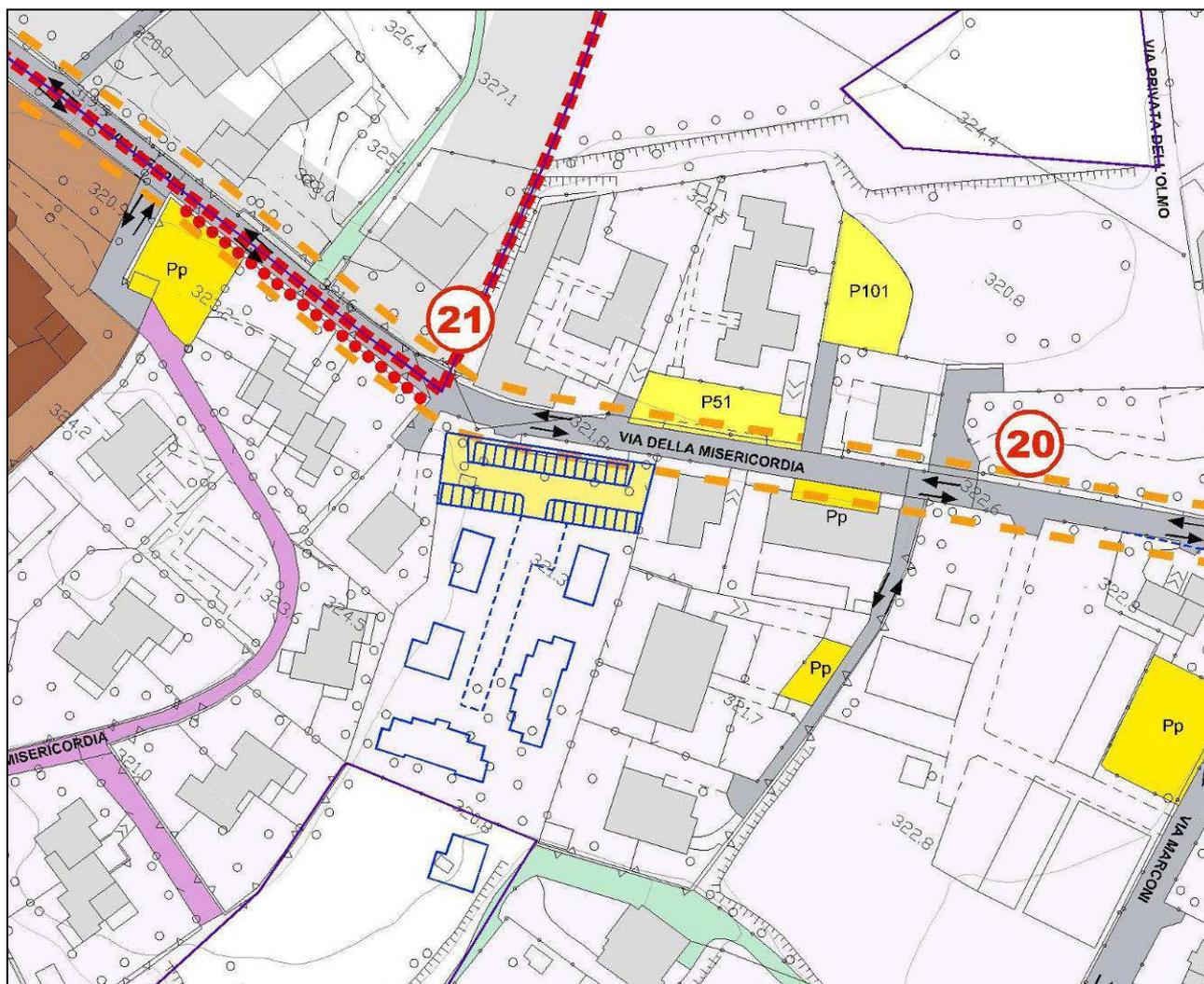
- **CRITICITA'**: Si rileva che l'incrocio tra via Della Misericordia e via Marconi costituisce un difficile attraversamento in particolar modo per la viabilità pesante.
- **PROGETTO**: Il progetto prevede l'allargamento dell'incrocio, garantendo il transito in sicurezza sia per il traffico leggero che per il traffico pesante. Ciò comporta la ridefinizione urbanistica del comparto che è interessato da edificazione esistente. Per le predette motivazioni si rende necessario inserire in apposita una variante urbanistica una scheda normativa di dettaglio volta a regolamentare gli interventi. I disposti normativi prevederanno comunque, qualora l'Amministrazione Comunale lo reputi necessario per l'attuazione degli interventi di interesse pubblico, l'attivazione di un Piano Particolareggiato d'Ufficio.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

21. via Della Misericordia

- **CRITICITA'**: Si rileva una criticità di transito pedonale difficoltoso lungo via Della Misericordia
- **PROGETTO**: Il progetto prevede la formazione di un nuovo tratto di marciapiede nella porzione di collegamento tra il parcheggio di nuova formazione in progetto a sud di via Della Misericordia ed il parcheggio già esistente.

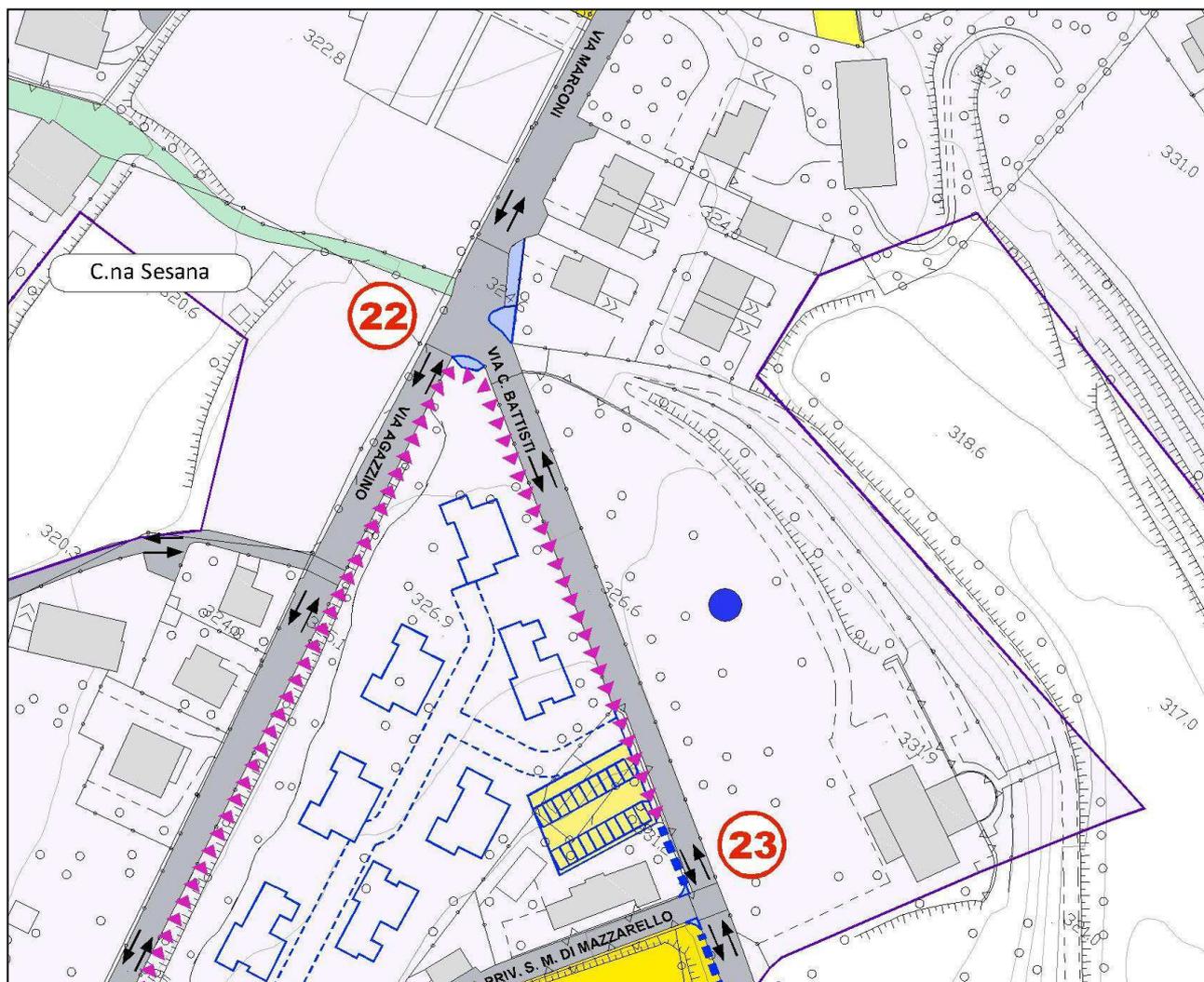


STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

CONTRA

22. Via Agazzino incrocio via Battisti

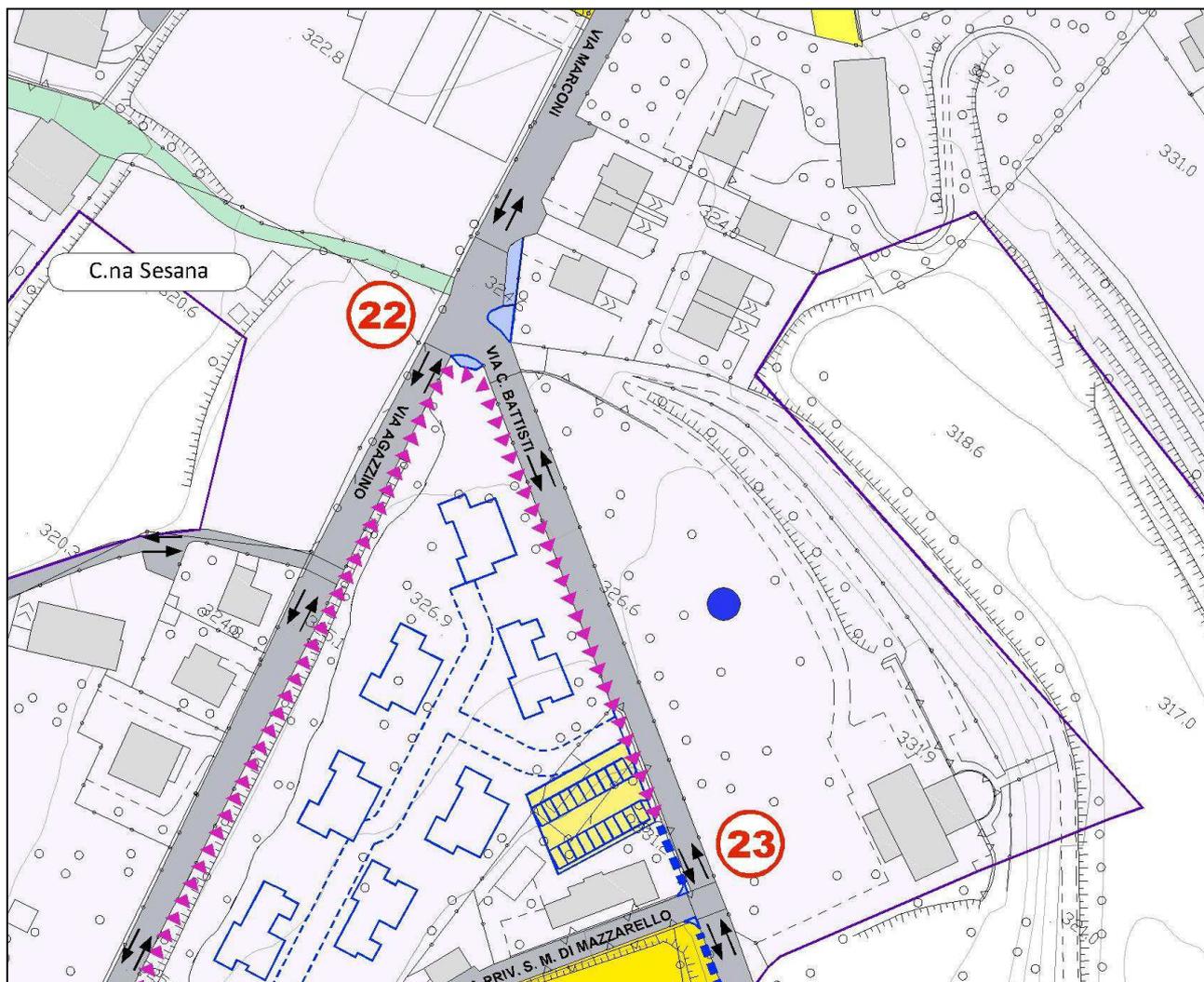
- **CRITICITA'**: Si rileva la difficoltà di svolta dalla via C. Battisti alla via Marconi e la scarsa visibilità nell'immissione in via Marconi da parte delle abitazioni esistenti poste a nord est rispetto alla via Battisti.
- **PROGETTO**: Il progetto prevede l'inserimento di dissuasori a 'goccia' da ambo i lati all'ingresso della via C. Battisti oltre ad un allargamento dell'invito stradale per meglio direzionare i veicoli in uscita.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

23. Via S. M. Mazzarello

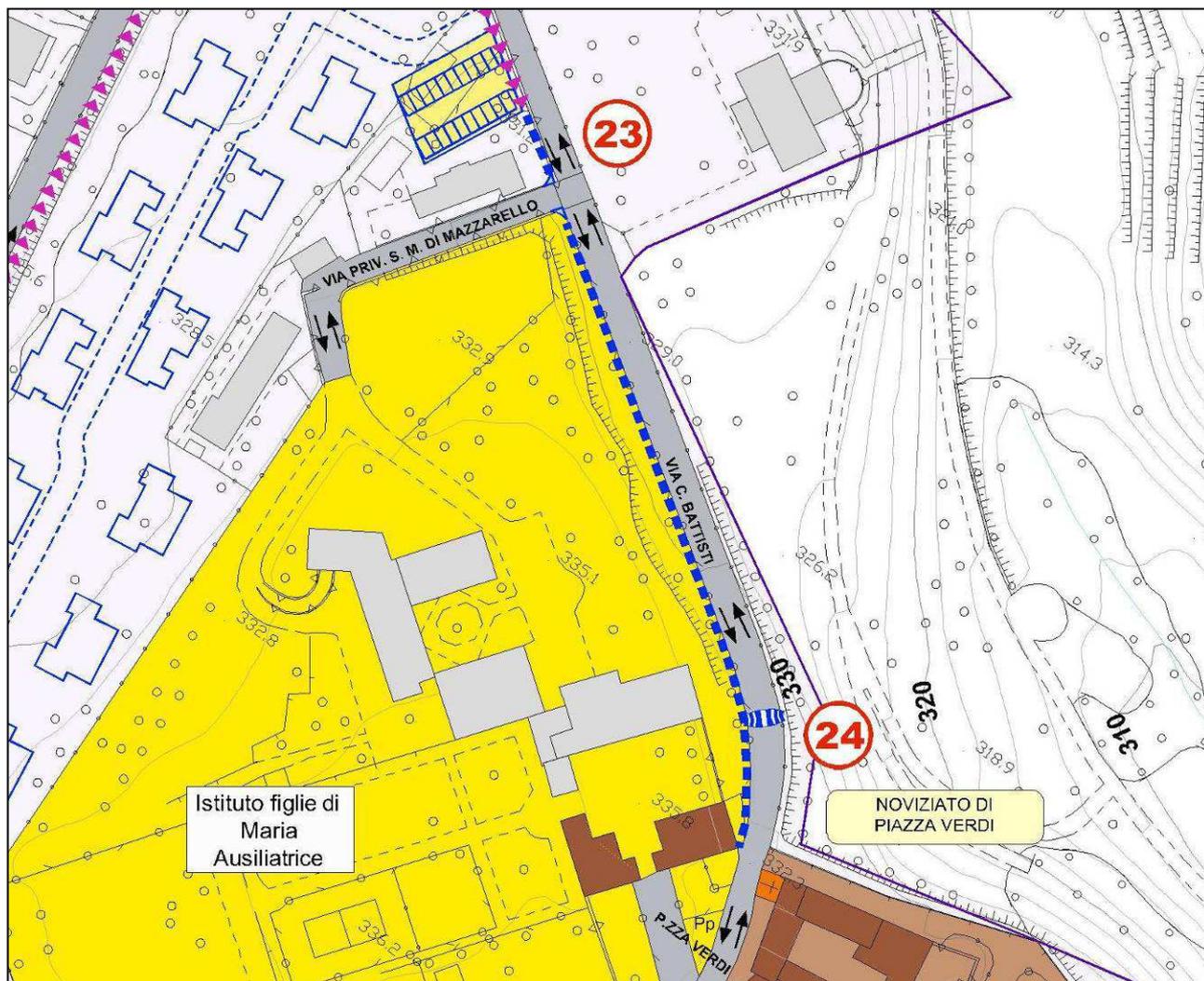
- **CRITICITA'**: Si rileva la pericolosità di immissione dei veicoli in prossimità dell'incrocio tra via privata S.M. Mazzarello e via C. Battisti
- **PROGETTO**: Il progetto prevede la realizzazione di cordoli che definiscono l'invito in prossimità dell'incrocio così da garantire l'uscita in sicurezza.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

24. Via C. Battisti

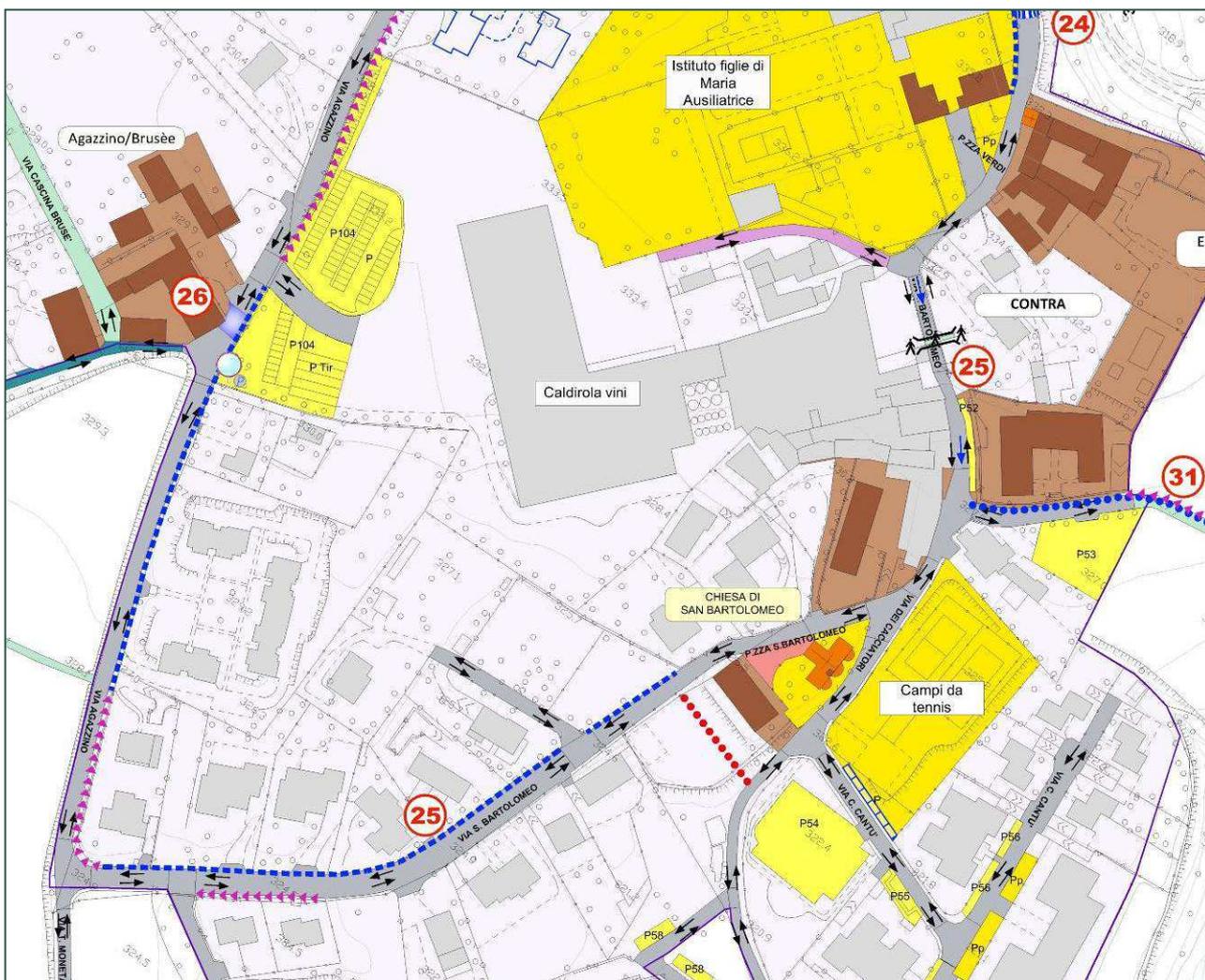
- **CRITICITA'**: Si rileva una scarsa sicurezza sia per il transito dei veicoli che dei pedoni nel tratto di via C. Battisti che congiunge Piazza Verdi a via Agazzino
- **PROGETTO**: Il progetto prevede la previsione di realizzazione di un marciapiede in continuazione e completamento dell'esistente oltre al posizionamento di un dosso in corrispondenza della curva al fine di ridurre la velocità di transito dei veicoli



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

25. Via S. Bartolomeo

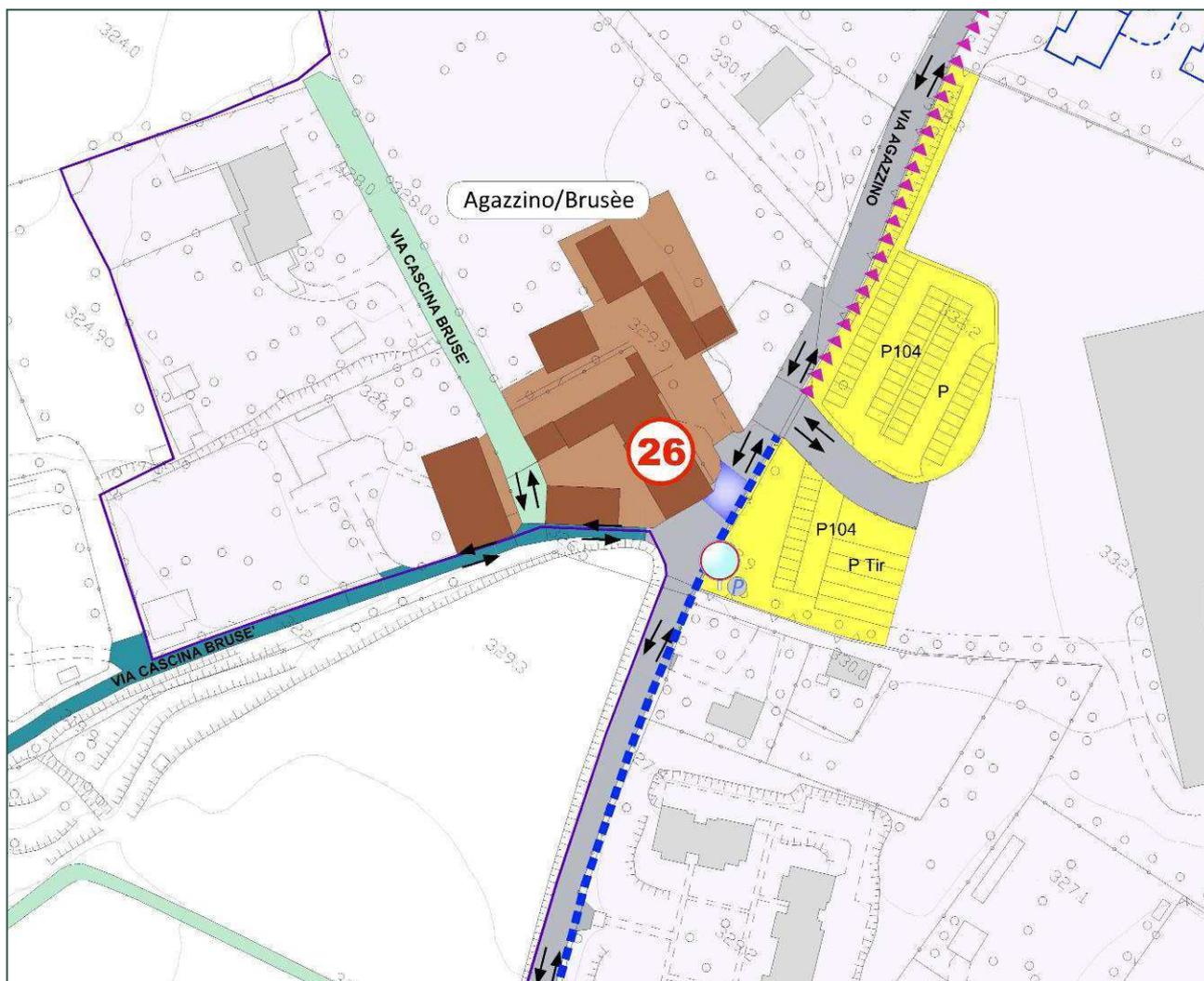
- **CRITICITA'**: Si rileva che il tratto in discesa di via San Bartolomeo ha un calibro ristretto e rende pertanto difficile il transito nei due sensi di marcia oltre a determinare una scarsa sicurezza per pedoni e biciclette
- **PROGETTO**: Il progetto prevede la trasformazione della viabilità, oggi a doppio senso, ad unico senso di marcia in direzione a scendere dall' "Azienda Vinicola Caldirola" alla "Trattoria Comi". In alcuni tratti vi è la messa in sicurezza per i pedoni attraverso la segnalazione di un percorso protetto a raso. Vi sarà inoltre il rifacimento della segnaletica orizzontale e la realizzazione del marciapiede lungo l'intera via S. Bartolomeo e, a salire, lungo via Agazzino.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

26. Via Cascina Bruseè

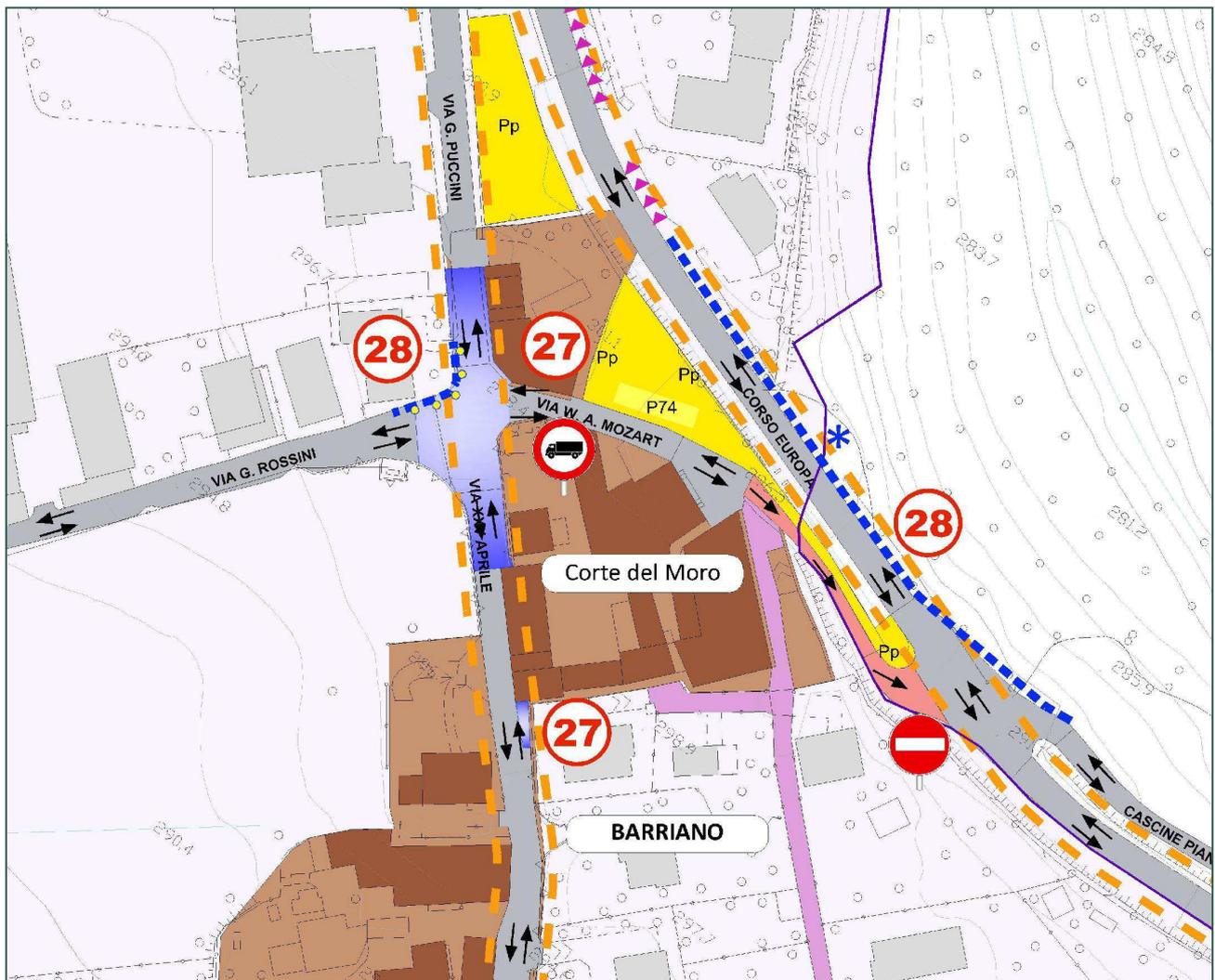
- **CRITICITA'**: Si rileva la difficoltà in uscita del transito viario dalla cascina Bruseè nell'incrocio con via Agazzino
- **PROGETTO**: Il progetto prevede la localizzazione di uno specchio dalla parte opposta dell'incrocio rispetto all'uscita con lo scopo di migliorare la visibilità. La regolamentazione dell'accesso alla via di ingresso alla Cascina Bruseè sarà oggetto di uno studio di dettaglio. Si prevede inoltre la posa di un dosso dissuasore della velocità lungo via Agazzino in corrispondenza del nucleo suddetto, in prossimità dell'ingresso, al fine di ridurre la velocità di transito dei veicoli.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

27. Via W.A.Mozart

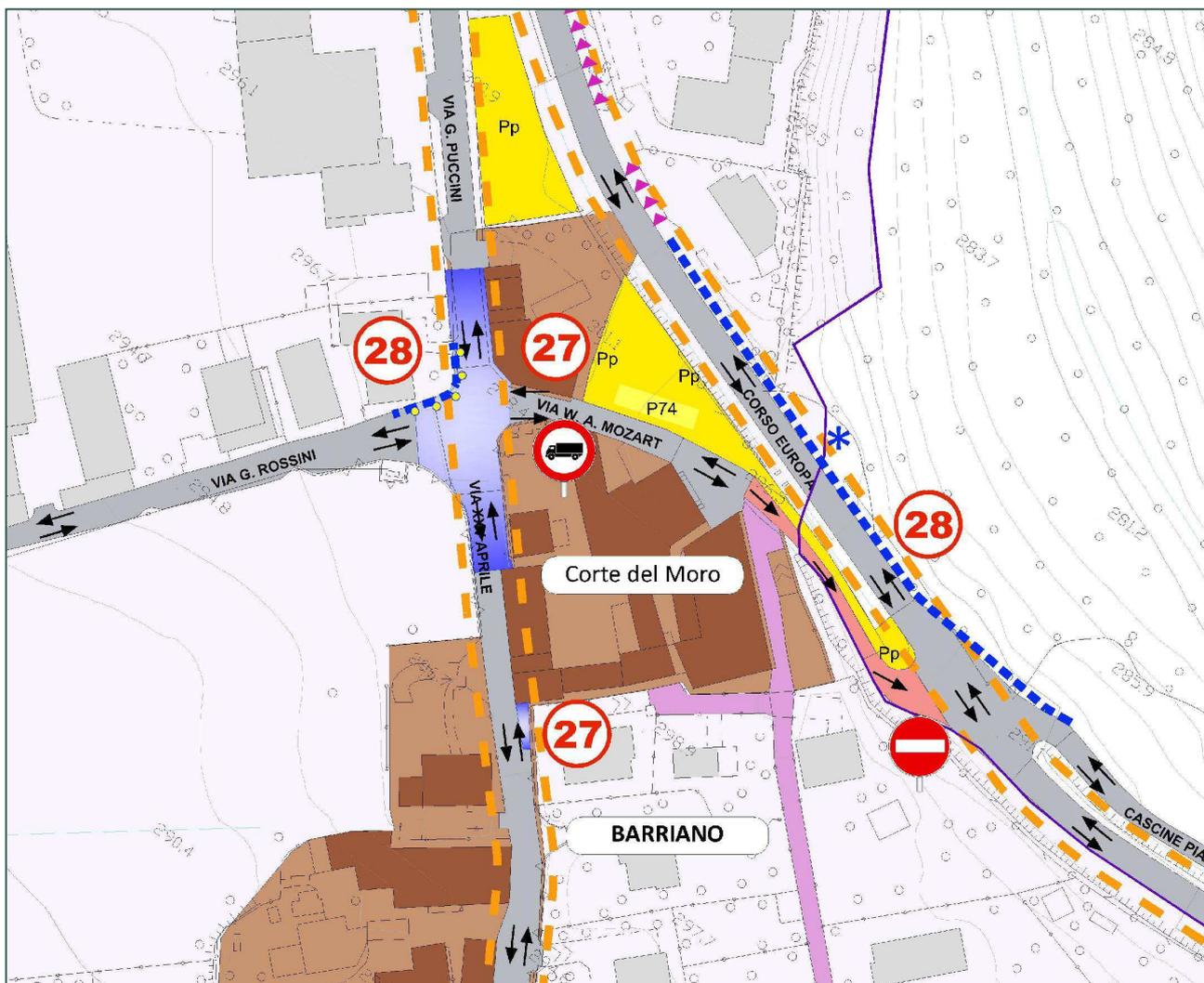
- **CRITICITA':** Si rileva la problematica dell'uscita difficoltosa rispetto all'incrocio fra le vie G. Rossini, XXV Aprile, via G. Puccini e W.A. Mozart; quest'ultima, inoltre, rileva un calibro di carreggiata molto ridotto, oltre al parcheggio a lato strada nel punto critico in corrispondenza della Corte del moro in via XXV Aprile.
- **PROGETTO:** Il progetto prevede la realizzazione di una parte rialzata della sede stradale nella porzione antistante e successiva all'incrocio e la realizzazione di un cordolo dissuasore lungo via XXV Aprile allo scopo di evitare il parcheggio dei veicoli a lato strada.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

28. Tratto di marciapiede lungo via G.Puccini:

- **CRITICITA':** Lungo via G. Puccini vi è un tratto privo di marciapiede rispetto alle restante parte ove il marciapiede è già stato realizzato. Lungo la S.P. 54 – Corso Europa vi è una porzione di marciapiede che non raggiunge l'accesso con via Pianette rendendo pericoloso il transito su un tratto di viabilità di interesse sovralocale con un traffico sostenuto.
- **PROGETTO:** Il progetto prevede il completamento del tratto di marciapiede mancante in continuità con l'esistente e la posa di paletti protettivi. Si prevede inoltre il completamento del tracciato ciclopedonale, lungo la S.P. 54 – Corso Europa sino all'imbocco con via Pianette così da consentire un transito alla mobilità leggera in sicurezza.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

29. Via G. Puccini- via G. Rossini

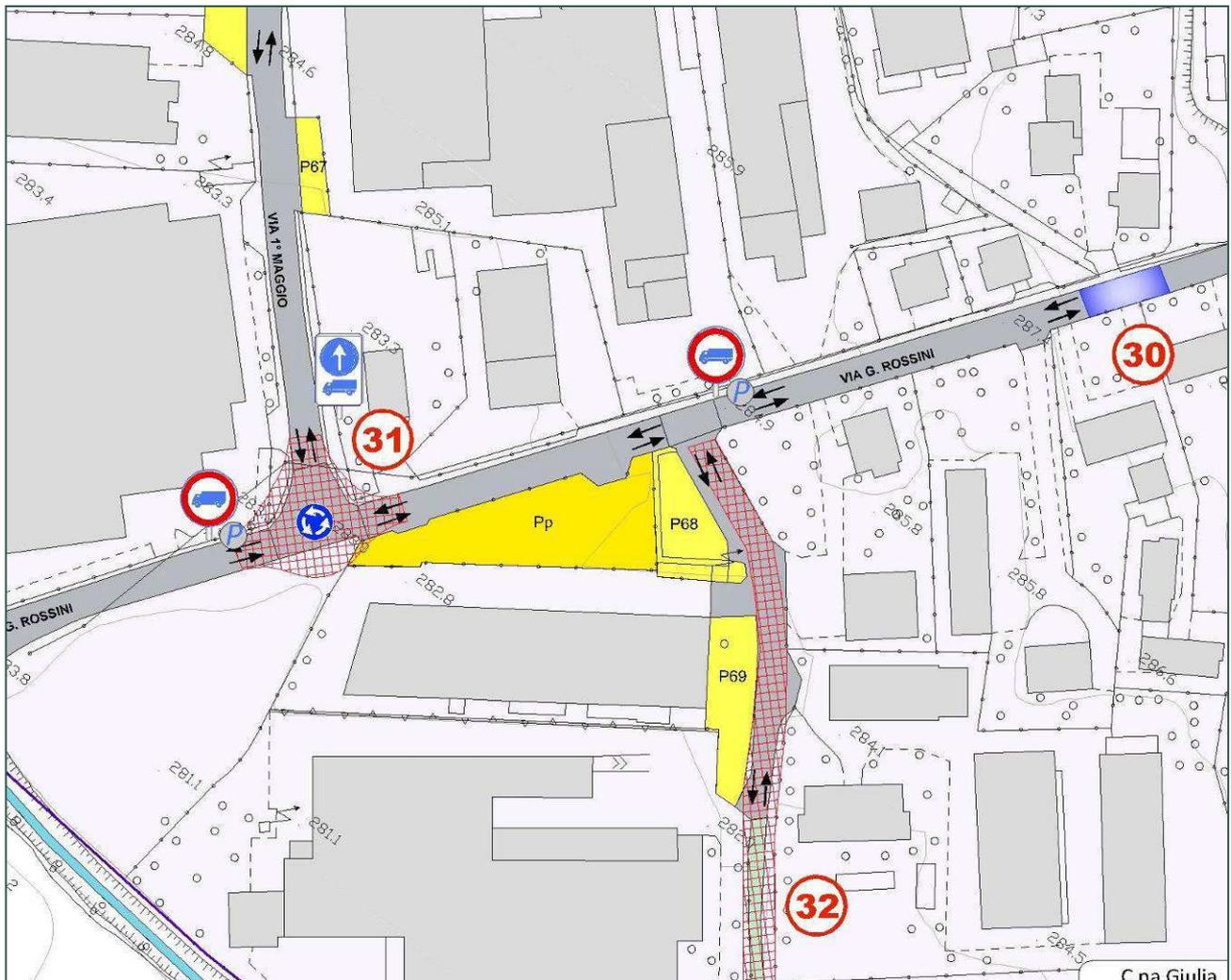
- **CRITICITA'**: Si rileva la problematica del transito dei mezzi pesanti oltre la rotatoria tra la Strada Provinciale n° 54 -Corso Europa in prosecuzione su via G. Puccini per il raggiungimento della zona industriale tramite via G. Rossini, interessando così il nucleo storico denominato " Corte del Moro".
- **PROGETTO**: Il progetto prevede il divieto di transito ai camion oltre la rotatoria tra la Strada Provinciale n° 54 -Corso Europa in prosecuzione su via G. Puccini e l'obbligo direzionale dei camion all'accesso alla zona industriale dalla rotatoria tra la Strada Provinciale n° 54 -Corso Europa e successivamente dalla via I° Maggio.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

30. via G. Rossini

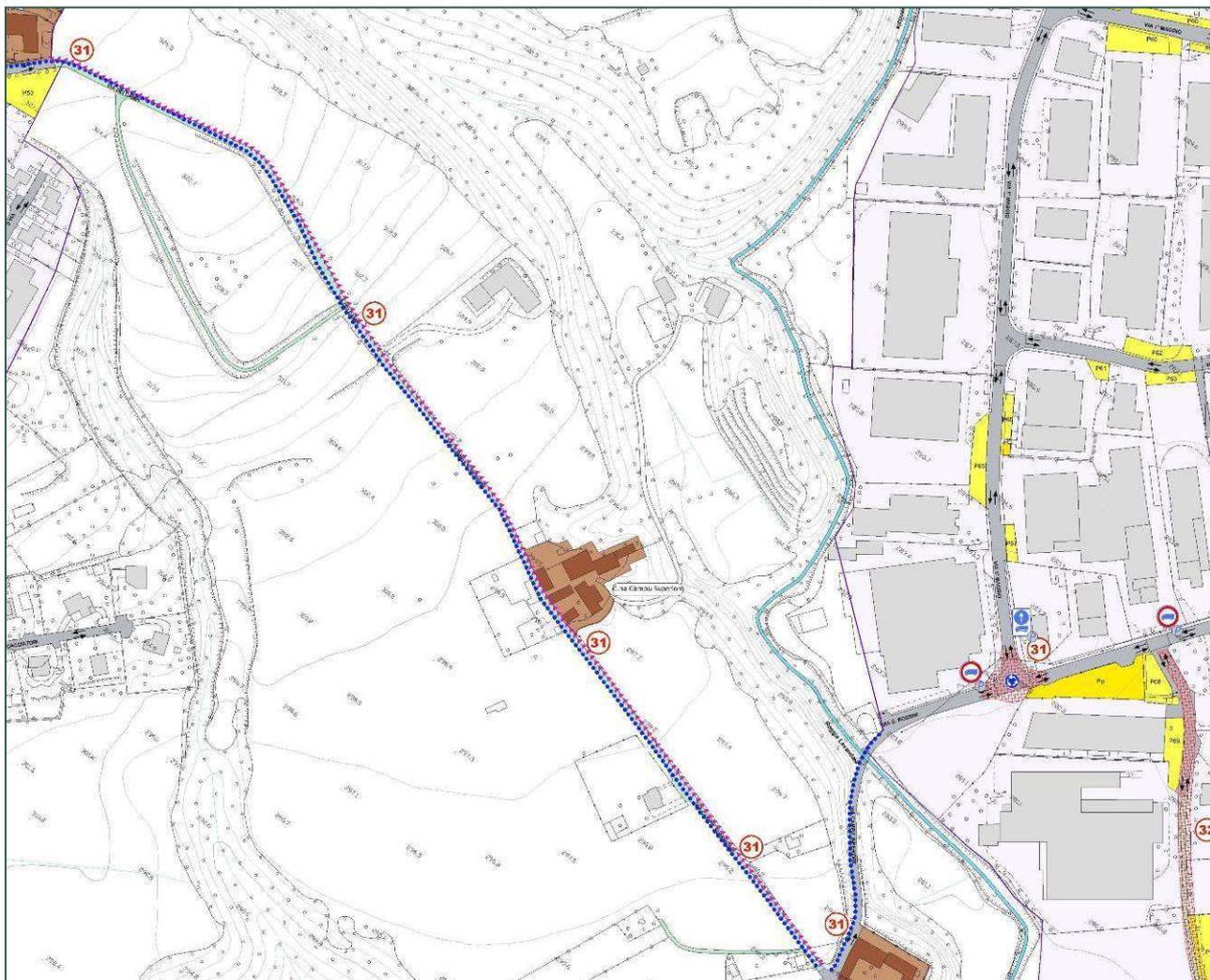
- **CRITICITA':** Si rileva l'esigenza di impedire il transito dei veicoli pesanti lungo via G. Rossini al fine di eliminare la criticità di uscita ed entrata rispetto a via G. Puccini ed obbligare il traffico pesante all'utilizzo della rotonda tra la Strada Provinciale n° 54 -Corso Europa all'altezza della via I° Maggio. Vi è inoltre la problematica dell'elevata velocità di transito lungo via G. Rossini.
- **PROGETTO:** Il progetto prevede la posa della cartellonistica di divieto di transito per i veicoli pesanti sia verso via G. Puccini che in direzione Cascina Campù. Ciò obbliga il traffico pesante all'utilizzo della nuova rotonda, in fase di realizzazione, tra via I° Maggio e via G. Rossini e a riportarsi nell'accesso alla strada provinciale posto a nord. Si prevede inoltre la posa di un rialzo di almeno 20 metri di lunghezza, in corrispondenza della metà della via G. Rossini per ridurre la velocità, così da non creare problemi al transito veicolare.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

31. Rotatoria in progetto : incrocio tra via 1^a Maggio e via Rossini

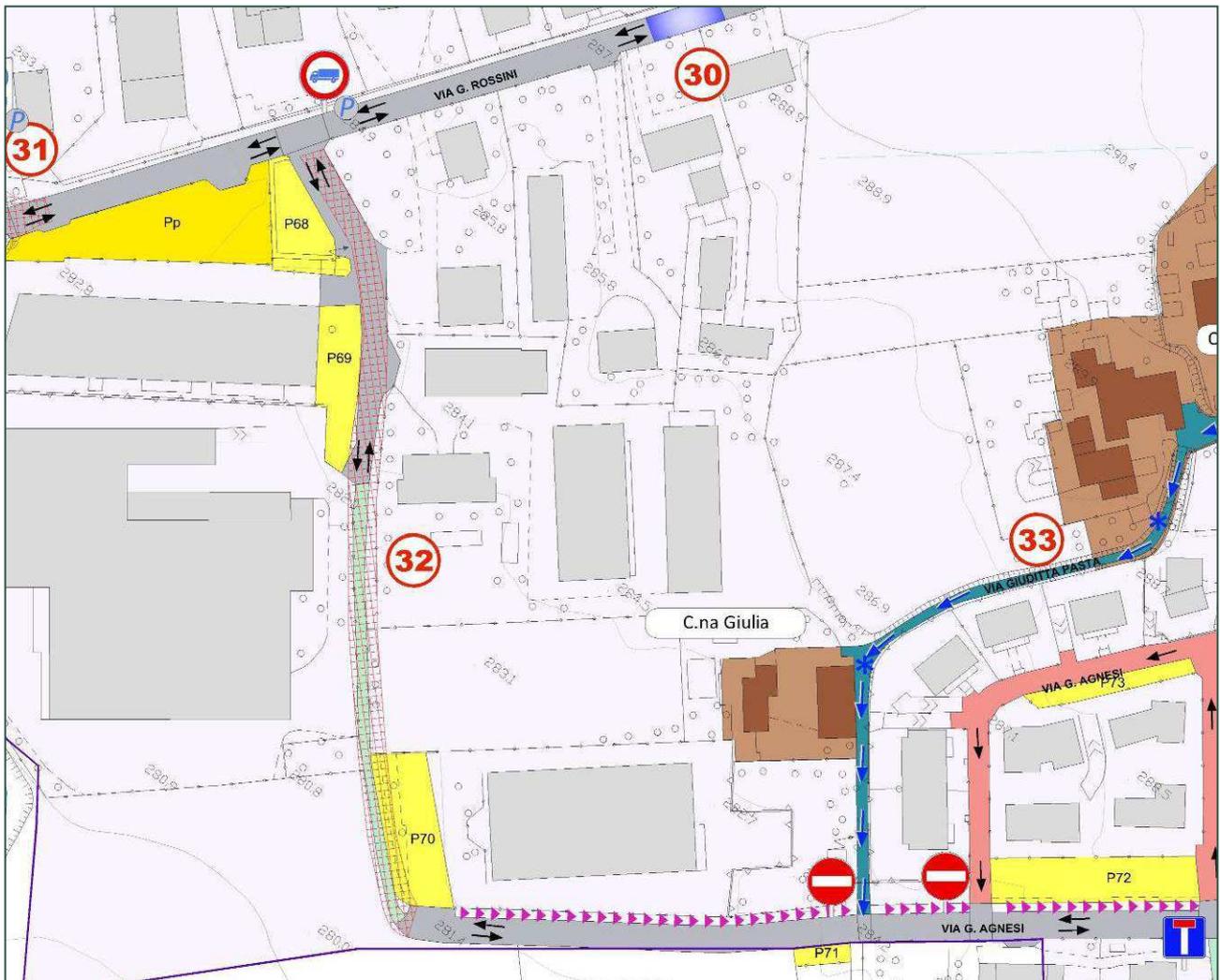
- **CRITICITA'**: L'incrocio tra via 1° Maggio e via G. Rossini deve essere razionalizzato in considerazione del transito veicolare pesante di camion che transita nella zona industriale.
- **PROGETTO**: Il progetto prevede la realizzazione di una rotatoria alla francese all'incrocio tra via 1° Maggio e via Rossini e l'inserimento di un divieto d'accesso per i mezzi pesanti su via Rossini. Si prevede in oltre, la riqualifica della viabilità di Via Campù Superiore e via dei Campi al fine che sia possibile il transito ciclopedonale.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

32. Via Agnesi

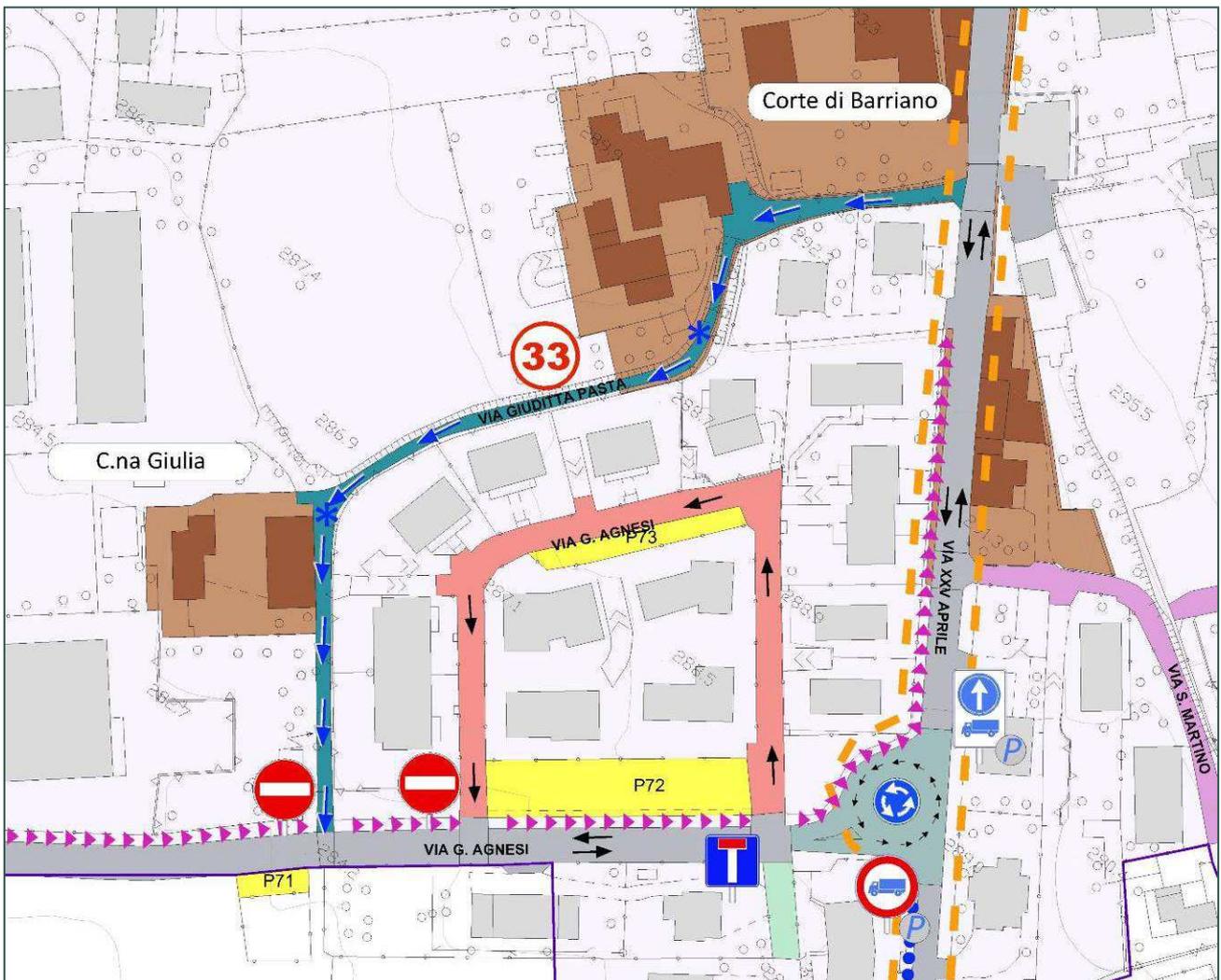
- **CRITICITA':** Si rileva la criticità derivante dal fatto che il tratto posto a sud della via che si diparte da via G. Rossini e crea il collegamento con via G. Agnesi è attualmente sterrato e pertanto necessita del completamento degli interventi con lo scopo di chiudere l'anello viario.
- **PROGETTO:** Il progetto prevede l'adeguamento complessivo della viabilità esistente al fine di creare il collegamento tra via G. Rossini e via G. Agnesi.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

33. via Giuditta Pasta

- **CRITICITA':** Si riscontrano delle grosse difficoltà di uscita dalla via Giuditta Pasta su via XXV Aprile a causa della scarsa visibilità e del calibro della carreggiata molto stretto.
- **PROGETTO:** Il progetto prevede la trasformazione della via in senso unico con ingresso da via XXV Aprile ed uscita in via G. Agnesi . Si demanda ad un futuro progetto esecutivo le valutazioni relative alla limitazione del transito della strada. Si prevede inoltre l'inserimento del divieto di transito per i camion in corrispondenza dell'incrocio tra via XXV Aprile e via G. Agnesi in continuità sulla predetta via con l'obbligo di svolta lungo via G. Agnesi per l'accesso alla zona industriale e, lungo via G. Agnesi, il divieto di accesso in corrispondenza dell'incrocio con via Giuditta Pasta.

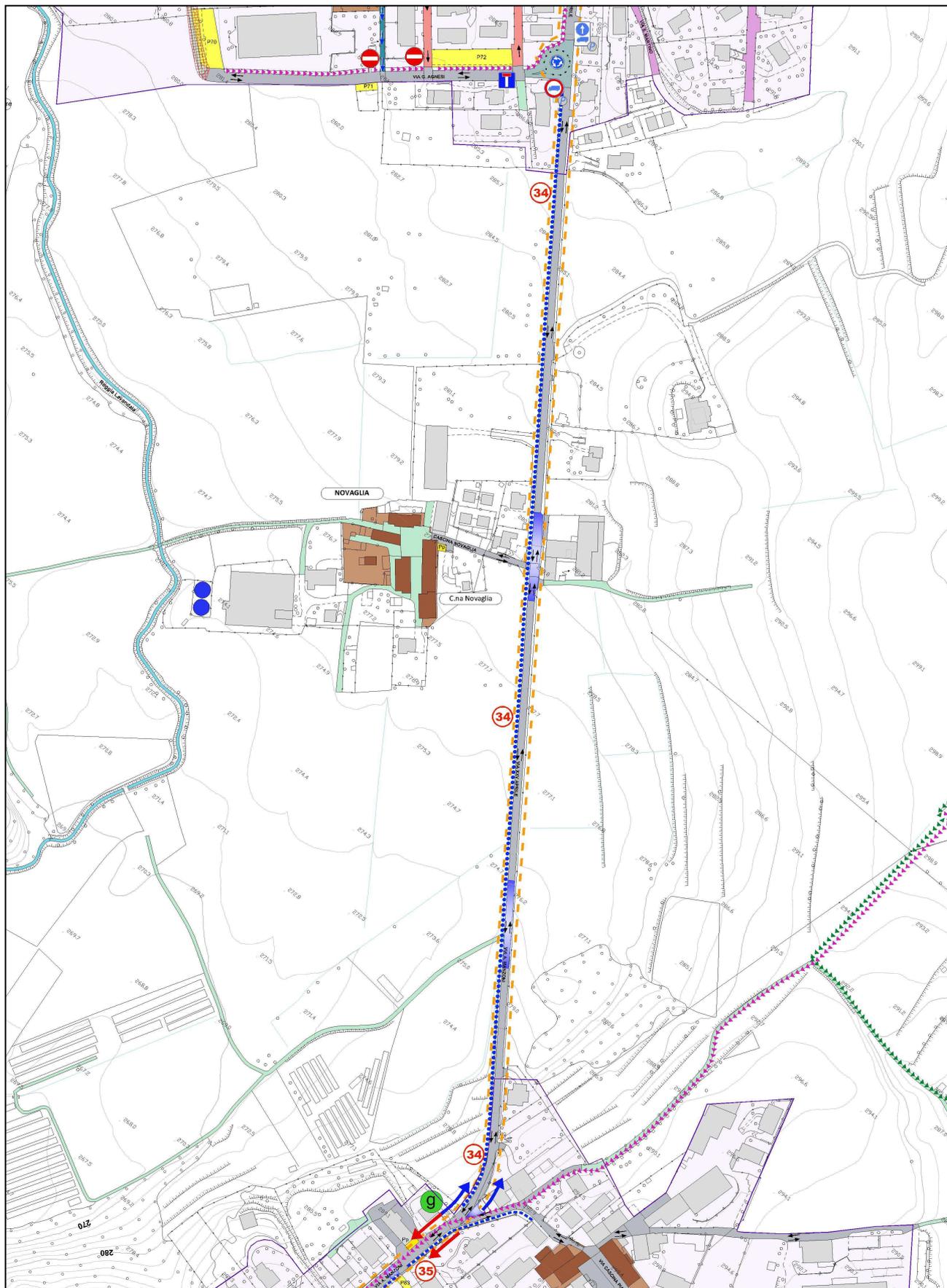


STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

34. Via XXV Aprile:

- *CRITICITA'*: Si rileva la significativa problematica connessa al transito veicolare ad elevata velocità e la mancanza di percorso protetto per pedoni e ciclisti lungo via XXV Aprile.
- *PROGETTO*: Il progetto indica la previsione di realizzazione di una pista ciclabile di collegamento tra la rotatoria di via G.Agnesi a la via A.Manzoni oltre all' apposizione del cartello con il limite di 50 km/h oltre alla realizzazione di due dossi dissuasori, uno in corrispondenza dell'incrocio tra via Novaglia e via XXV Aprile, l'altro prima dell'ingresso nel nucleo urbanizzato della frazione di Maresso.

STUDIO URBANISTICO FINALIZZATO AL MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' PUBBLICA E PRIVATA
PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT)

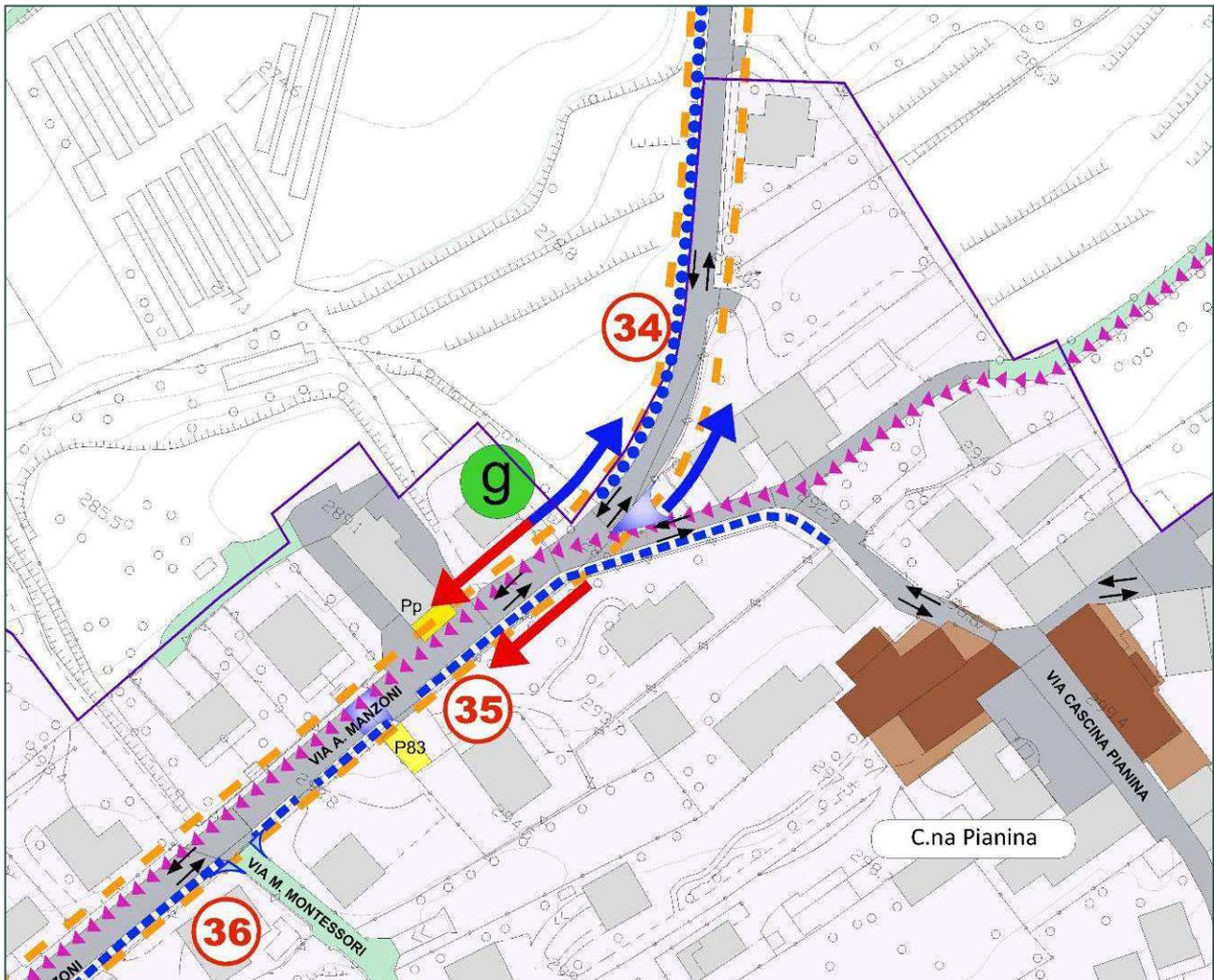


STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

MARESSO

35. Via A. Manzoni:

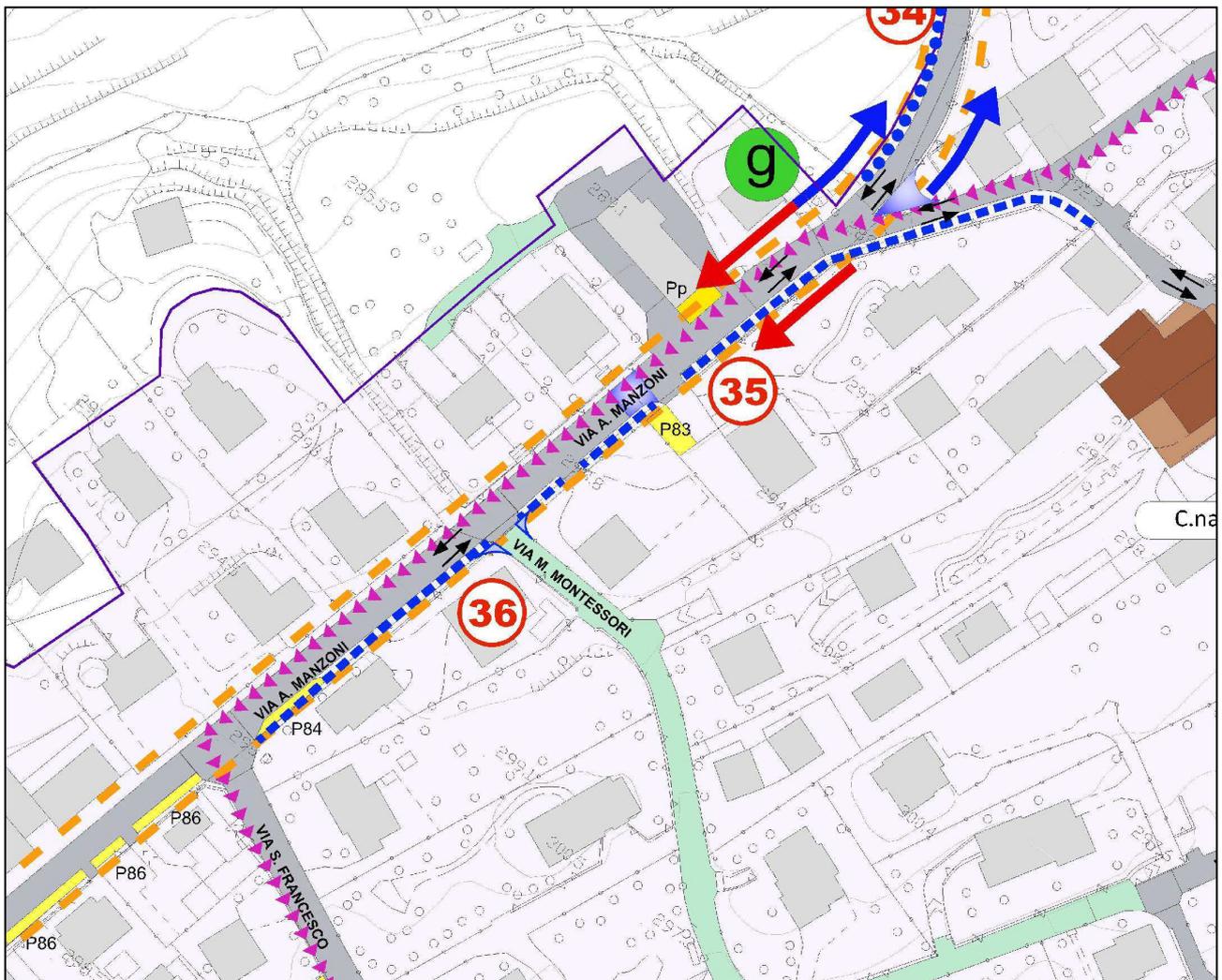
- **CRITICITA':** Si rileva la problematica dell'eccessiva velocità di transito lungo via A. Manzoni , oltre alla difficoltà di svolta da via C.na Pianina per raggiungere il centro di Missaglia attraverso via Manzoni.
- **PROGETTO:** Il progetto prevede la realizzazione di un rialzo/dosso dissuasore per ridurre la velocità di percorrenza in corrispondenza della curva e la realizzazione di un marciapiede lungo via A. Manzoni da via C.na Pianina sino all'incrocio con via San Francesco al fine di garantire un transito dei pedoni in sicurezza. Si prevede inoltre la realizzazione di un allargamento stradale all'incrocio tra via C.na Pianina e via Manzoni in direzione del centro di Missaglia al fine di una razionalizzazione del transito veicolare.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

36. Via M. Montessori

- **CRITICITA'**: Si rileva la criticità di uscita difficoltosa da via M. Montessori in immissione su via A. Manzoni
- **PROGETTO**: Il progetto prevede la realizzazione di cordoli ai lati della via in corrispondenza dell'immissione al fine di garantire l'invito e l'uscita in sicurezza in prossimità dell'incrocio

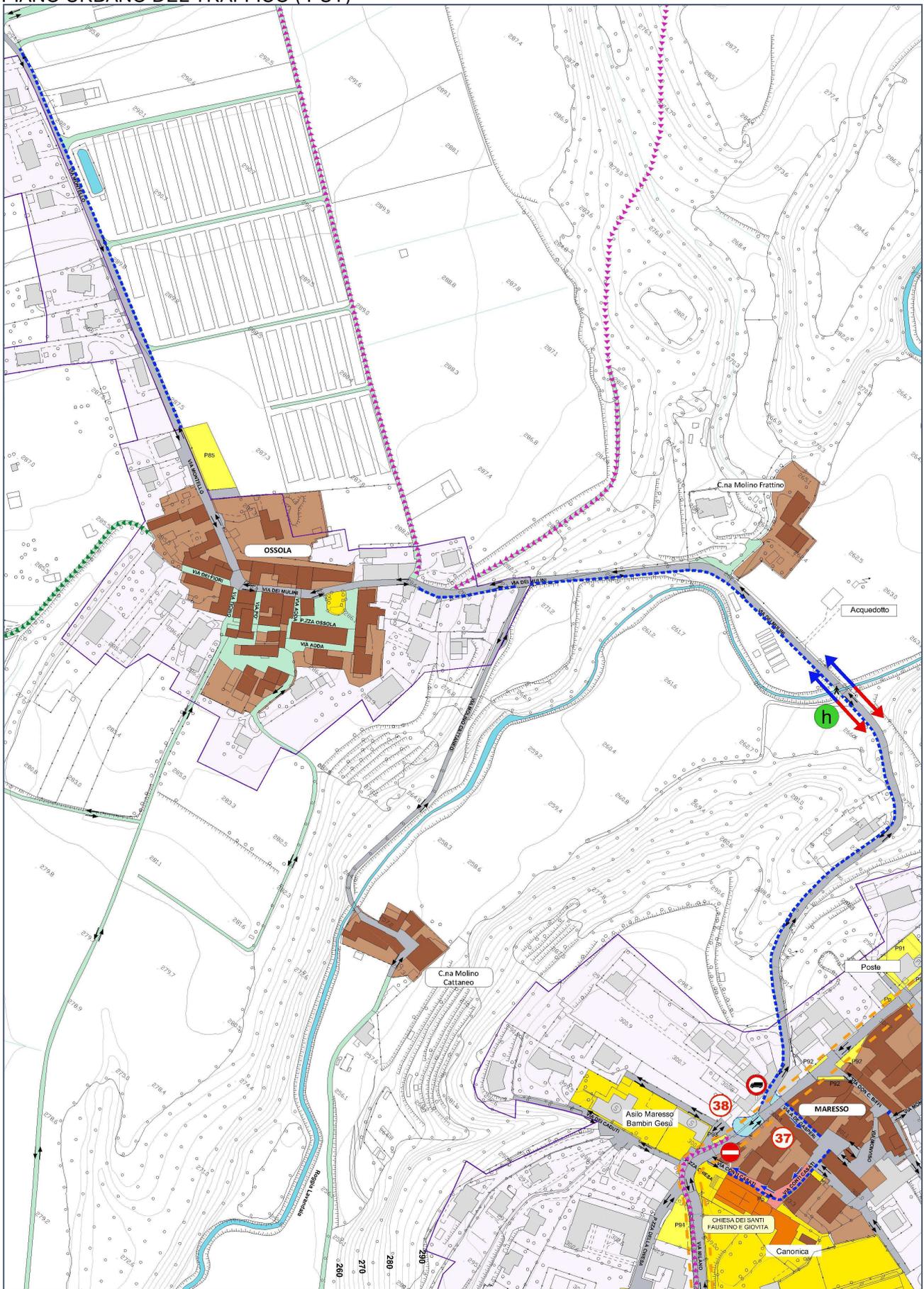


STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

38. Piazza Chiesa – Collegamento frazioni di Maresso ed Ossola

- *CRITICITA'*: Si rileva difficoltà di svolta a destra da via A. Manzoni verso via Dei Mulini, unico accesso alla frazione di Ossola e l'esigenza di collegare le due frazioni attraverso dei percorsi di mobilità leggera ciclopedonale.
- *PROGETTO*: Il progetto prevede lo spostamento della sede stradale e la creazione di uno slargo di ritorno oltre ad un adeguamento dello spigolo in corrispondenza della svolta tra via dei Mulini e via A. Manzoni al fine di agevolare l'ingresso alla via dei Mulini , viabilità a doppio senso con calibro molto stretto che conduce alla frazione di Ossola. Si prevede inoltre, in corrispondenza del suddetto incrocio, la creazione di un percorso pedonale protetto lungo via A. Manzoni.
L'attuazione degli interventi viabilisti prevede la demolizione di una porzione di fabbricato accessorio e la razionalizzazione della sede viaria esistente attraverso il coinvolgimento di alcune proprietà private. Ciò comporta la ridefinizione urbanistica del comparto che è interessato dalla presenza di edificazione. Per le predette motivazioni si rende necessario inserire in apposita variante urbanistica una scheda normativa di dettaglio volta a regolamentare gli interventi. I disposti normativi prevederanno comunque, qualora l'Amministrazione Comunale lo reputi necessario, per l'attuazione degli interventi di interesse pubblico, l'attivazione di un Piano Particolareggiato d'Ufficio. Il progetto prevede inoltre la realizzazione di un marciapiede che colleghi la frazione di Maresso a quella di Ossola, sul lato sinistro, in quanto , in corrispondenza del ponte, vi è un tratto già esistente.

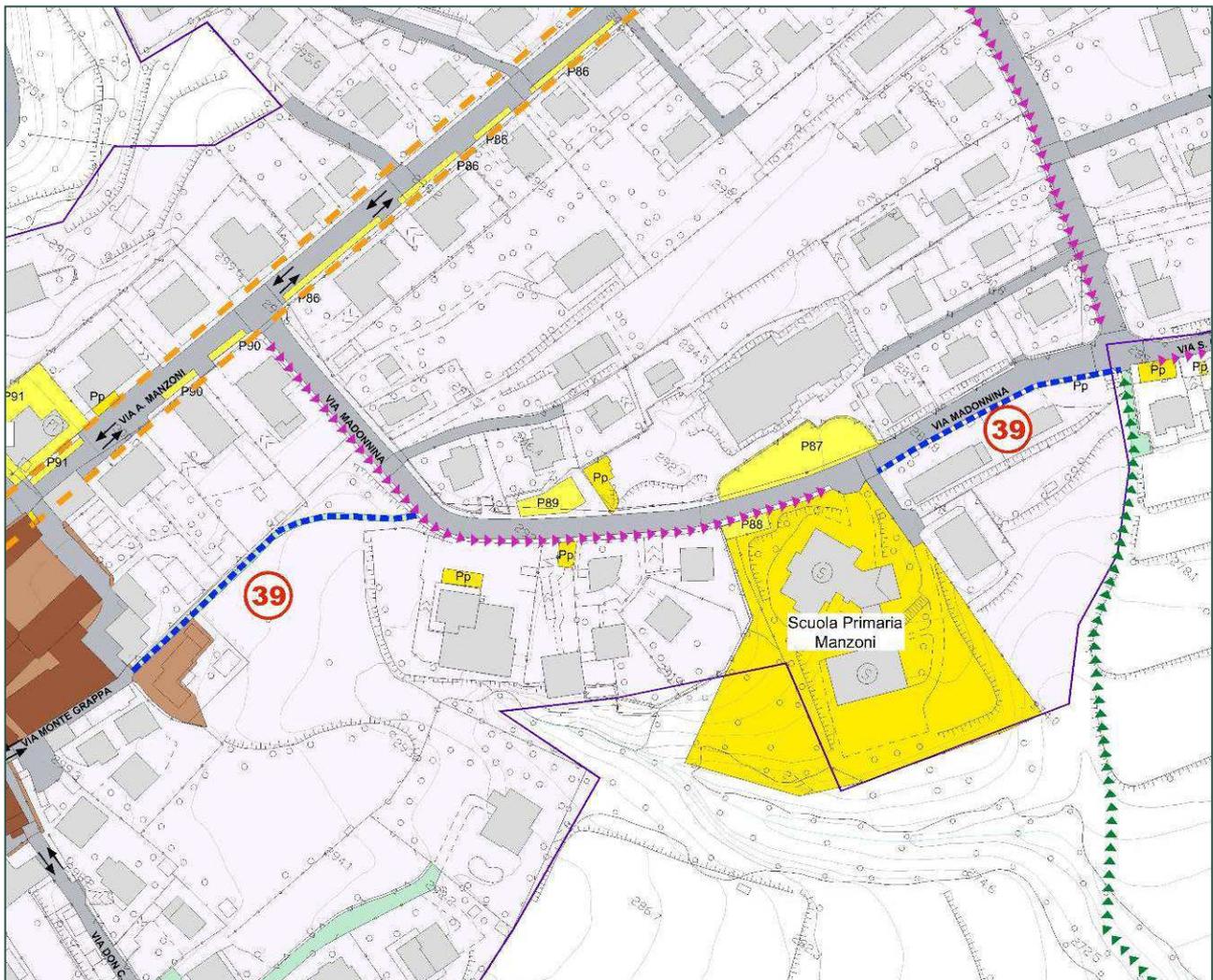
STUDIO URBANISTICO FINALIZZATO AL MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' PUBBLICA E PRIVATA
PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT)



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

39. Via Montegrappa a via Madonnina

- **CRITICITA'**: Si rileva la criticità della strada di creare due collegamenti pedonali , l'uno tra via Monte Grappa e via Madonnina ,ora sterrata ed utilizzata ai fini pubblici e l'altro tra via San Francesco e la Scuola Primaria Manzoni
- **PROGETTO**: Il progetto prevede la sistemazione della viabilità pedonale sterrata di collegamento tra via Montegrappa e via Madonnina con lo scopo della messa in sicurezza anche in considerazione del fatto che viene utilizzata come percorso dai piedi bus e l'altro la creazione di un percorso di collegamento tra via San Francesco e l'Istituto scolastico.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

40. Via S. C. Borromeo:

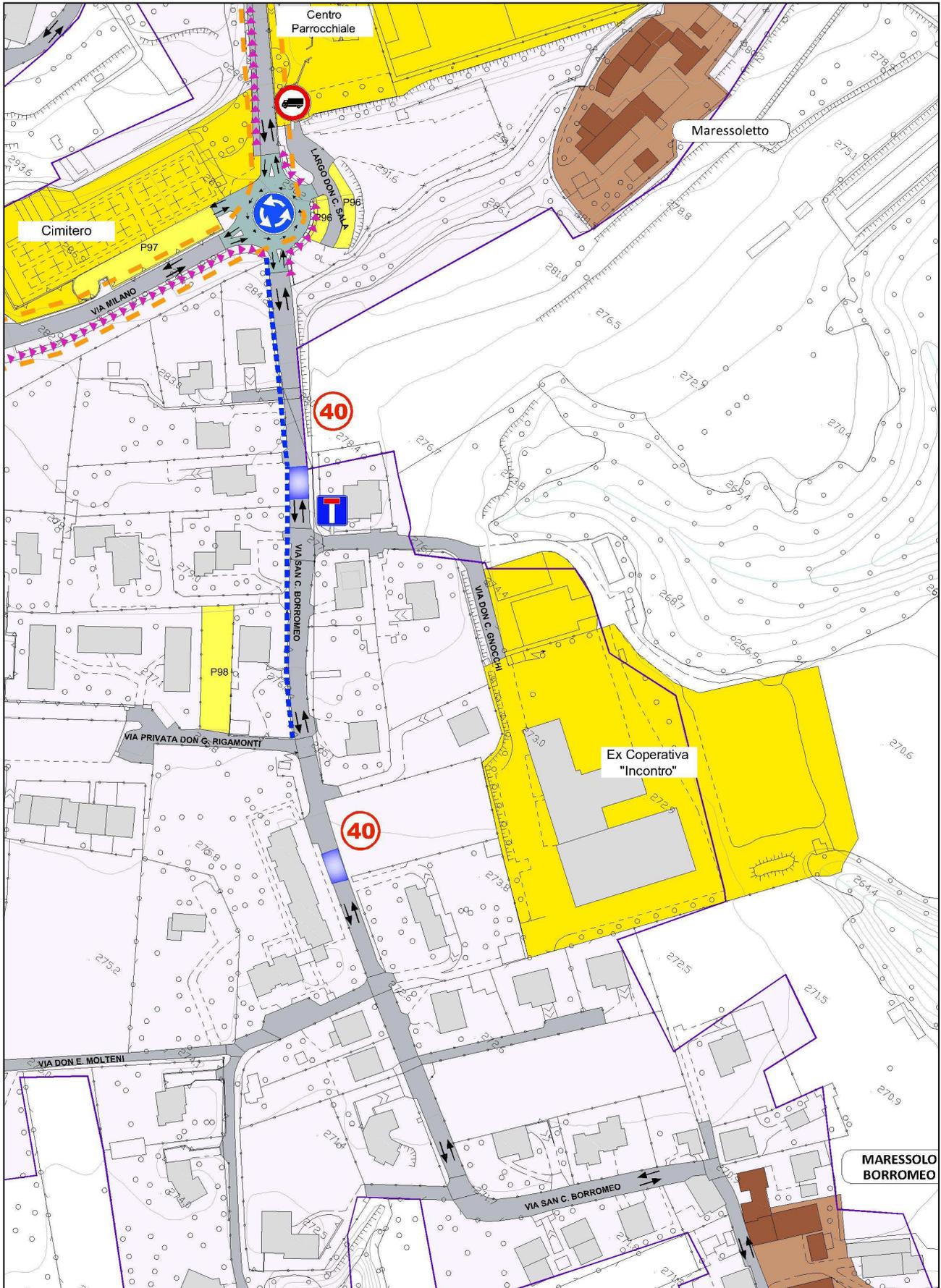
- **CRITICITA'**: Si rileva la criticità del transito pedonale lungo via San Carlo che attualmente non è in sicurezza. Emerge inoltre la problematica dell'accesso all'Ex Cooperativa "Incontro" che non è funzionale alla fruizione della struttura anche rispetto alle residenze esistenti.
- **PROGETTO**: Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo tratto di marciapiede lungo via San Carlo Borromeo dalla rotatoria esistente sino alla via Privata don G. Rigamonti. Lungo via Carlo Borromeo è previsto, inoltre, la posa di due dossi dissuasori della velocità , uno poco prima dell'innesto con l'attuale via don Carlo Gnocchi ed il secondo poco oltre l'innesto con la via privata Don G. Rigamonti
Il progetto prevede, a seguito dell'accoglimento parziale di alcune osservazioni, l'eliminazione della previsione viaria, alle condizioni sotto indicate:

preliminarmente all'insediamento del nuovo istituto scolastico si individui una idonea soluzione viaria alternativa ottimale per la fruizione dell'area in relazione al flusso della popolazione scolastica.

si provveda ad effettuare uno studio del traffico di approfondimento che valuti il flusso della popolazione scolastica, in relazione al dimensionamento del nuovo servizio e, conseguentemente, si individui il progetto viario maggiormente idoneo per eliminare le problematiche di ripercussione sulla popolazione residente derivanti dalla fruizione per il nuovo insediamento. Il Comune di Missaglia individuerà lo studio professionale che si occuperà di redigere gli approfondimenti necessari a spese degli operatori. Quanto sopra al fine di mantenere l'imparzialità delle considerazioni che verranno prodotte, nell'interesse della collettività.

3 - la realizzazione e progettazione dell'opera pubblica, nella soluzione viabilistica individuata dagli approfondimenti puntuali dello studio del traffico, precisati nei punti precedenti, è posta a carico del nuovo insediamento scolastico e regolamentata nell'ambito di apposita convenzione urbanistica

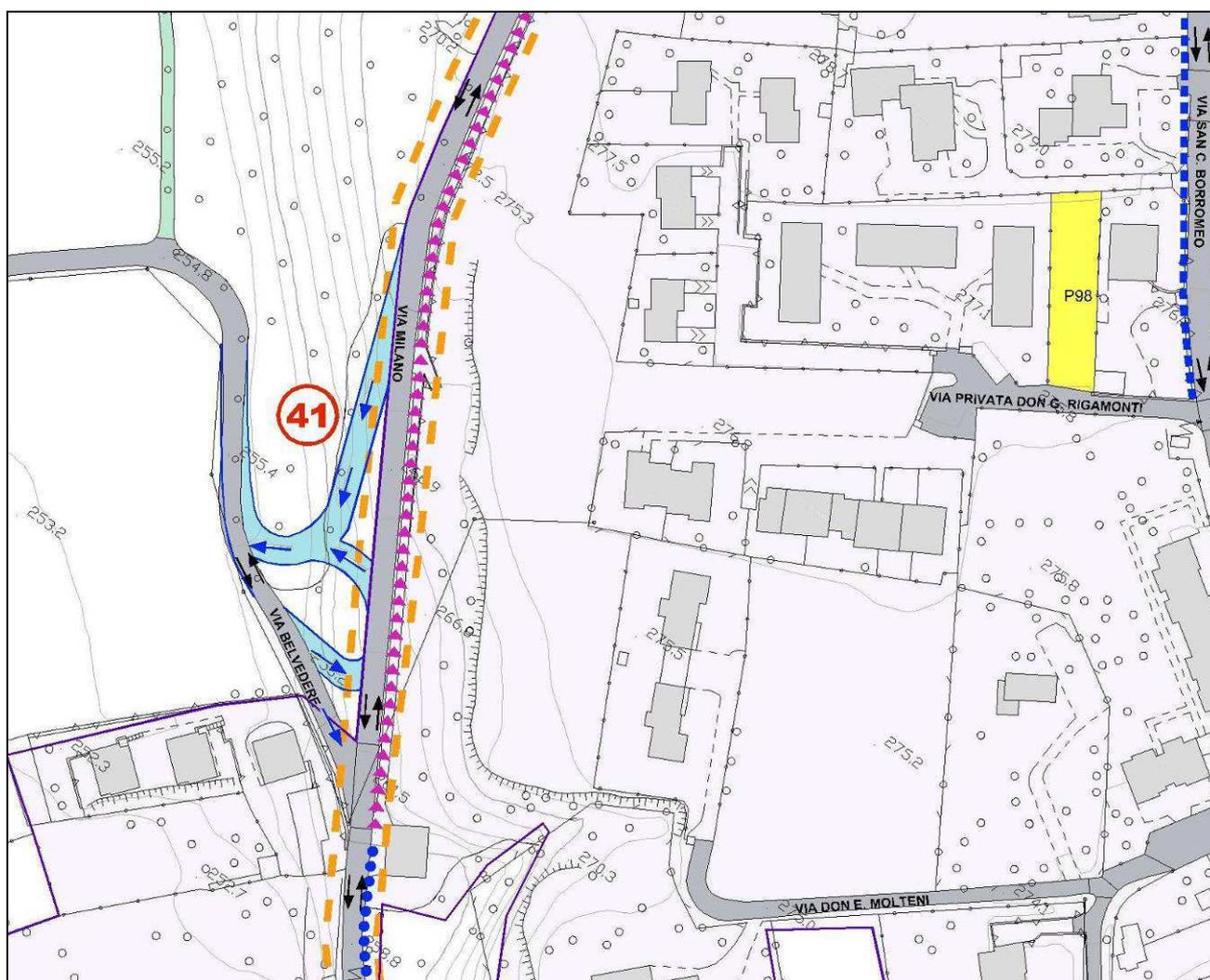
STUDIO URBANISTICO FINALIZZATO AL MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' PUBBLICA E PRIVATA
PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT)



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

41. Via Milano angolo via Belvedere:

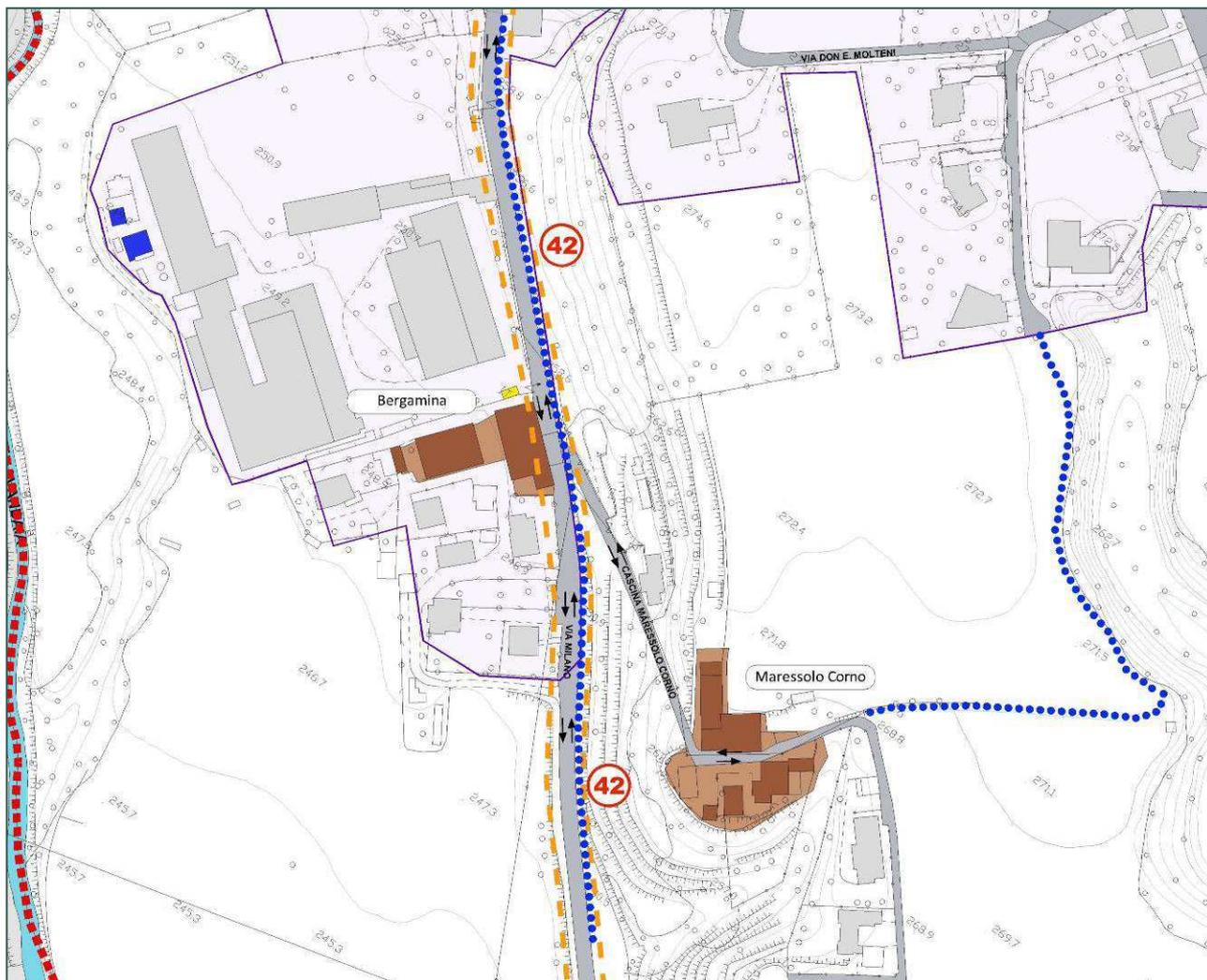
- **CRITICITA'**: Si rileva la criticità dell'incrocio tra via Milano e via Belvedere ove oggi il transito risulta essere molto problematico
- **PROGETTO**: Il progetto prevede la razionalizzazione dell'incrocio inserendo una soluzione che consenta l'ingresso e l'uscita da via Belvedere su via Milano in sicurezza.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

42. Via Milano

- **CRITICITA'**: Si rileva la criticità del transito pedonale attualmente non in sicurezza lungo via Milano
- **PROGETTO**: Il progetto prevede per la realizzazione di un nuovo marciapiede quale completamento di quello esistente fino a oltre l'ingresso a via Maressolletto Corno al raggiungimento dello slargo , attualmente sterrato.

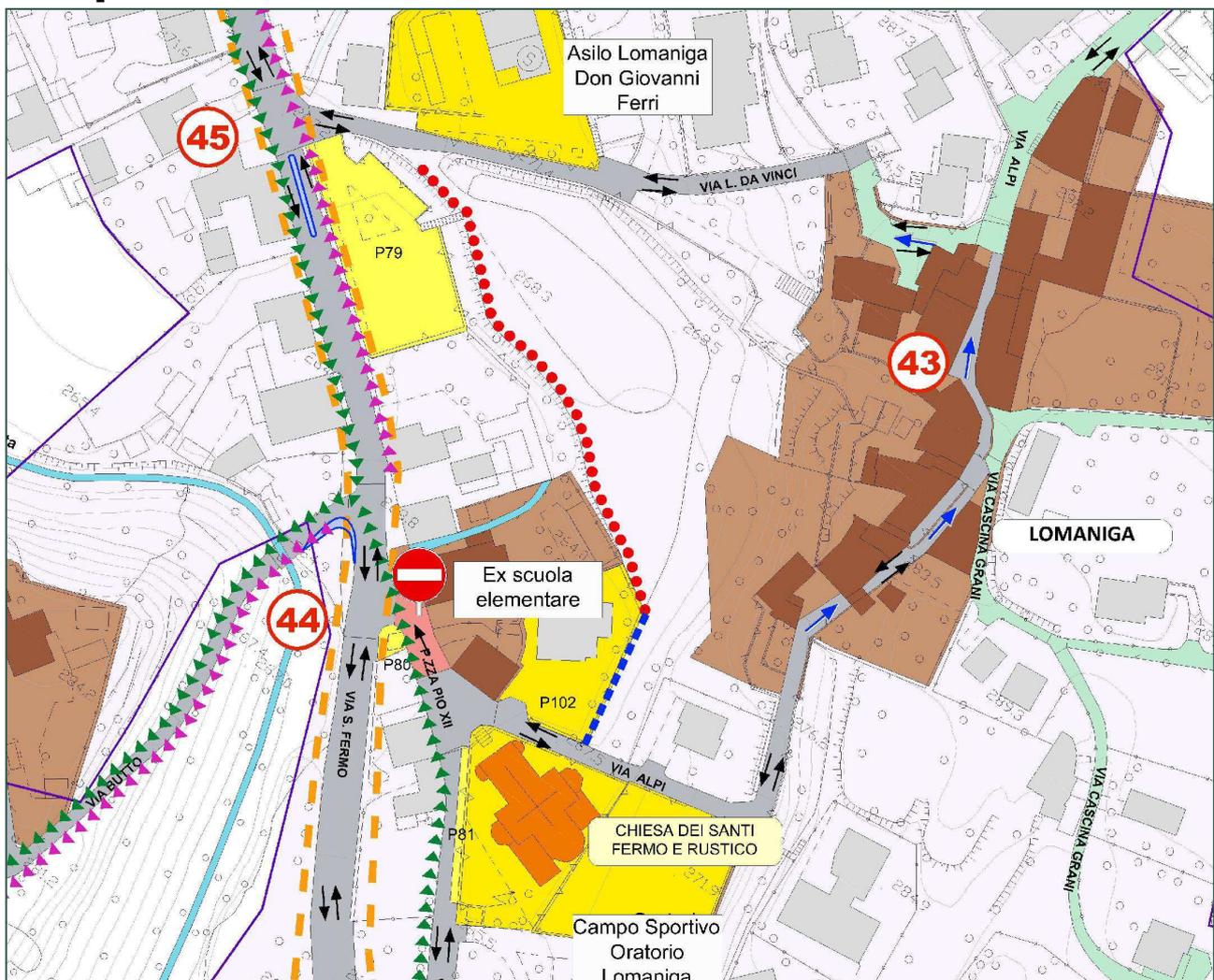


STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

LOMANIGA

43. Via Alpi:

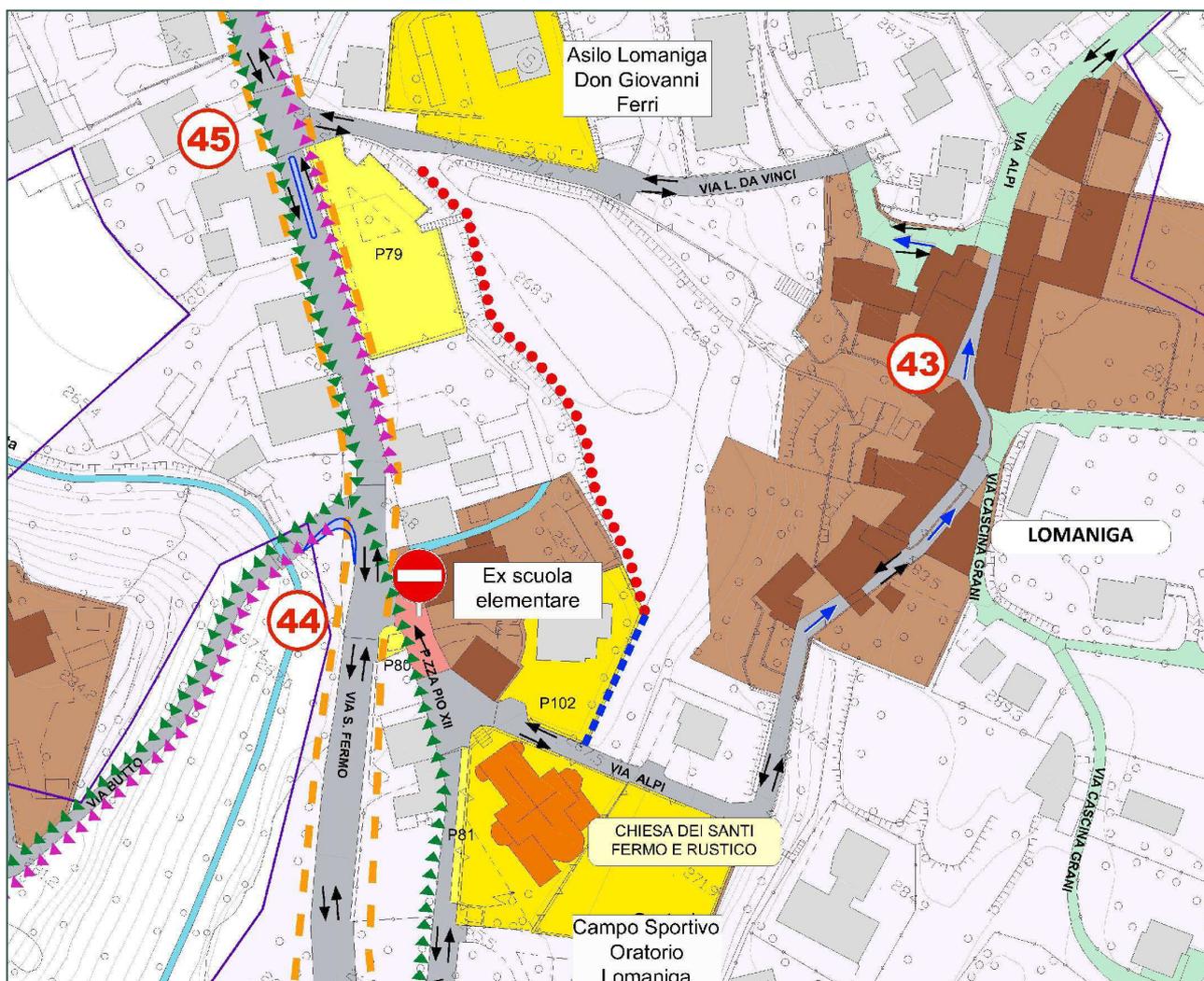
- **CRITICITA':** Si rileva la grave criticità derivante dal fatto che l'unica via di accesso al consistente comparto di edificato residenziale servito da via Alpi avviene attraverso la viabilità, a doppio senso, con calibro molto ridotto del centro storico della frazione di Lomaniga. Vi è pertanto una reale e concreta impossibilità di intervento da parte dei mezzi di soccorso (Ambulanza e Vigili del Fuoco) in considerazione della strozzatura stradale. La via Alpi è, inoltre, a tratti sterrata.
- **PROGETTO:** Il progetto prevede la modifica della circolazione viaria attraverso la realizzazione di un senso unico nella parte centrale di via Alpi in corrispondenza del nucleo storico della frazione di Lomaniga e la creazione di un collegamento con immissione in via L. da Vinci.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

44. via Cascina Butto:

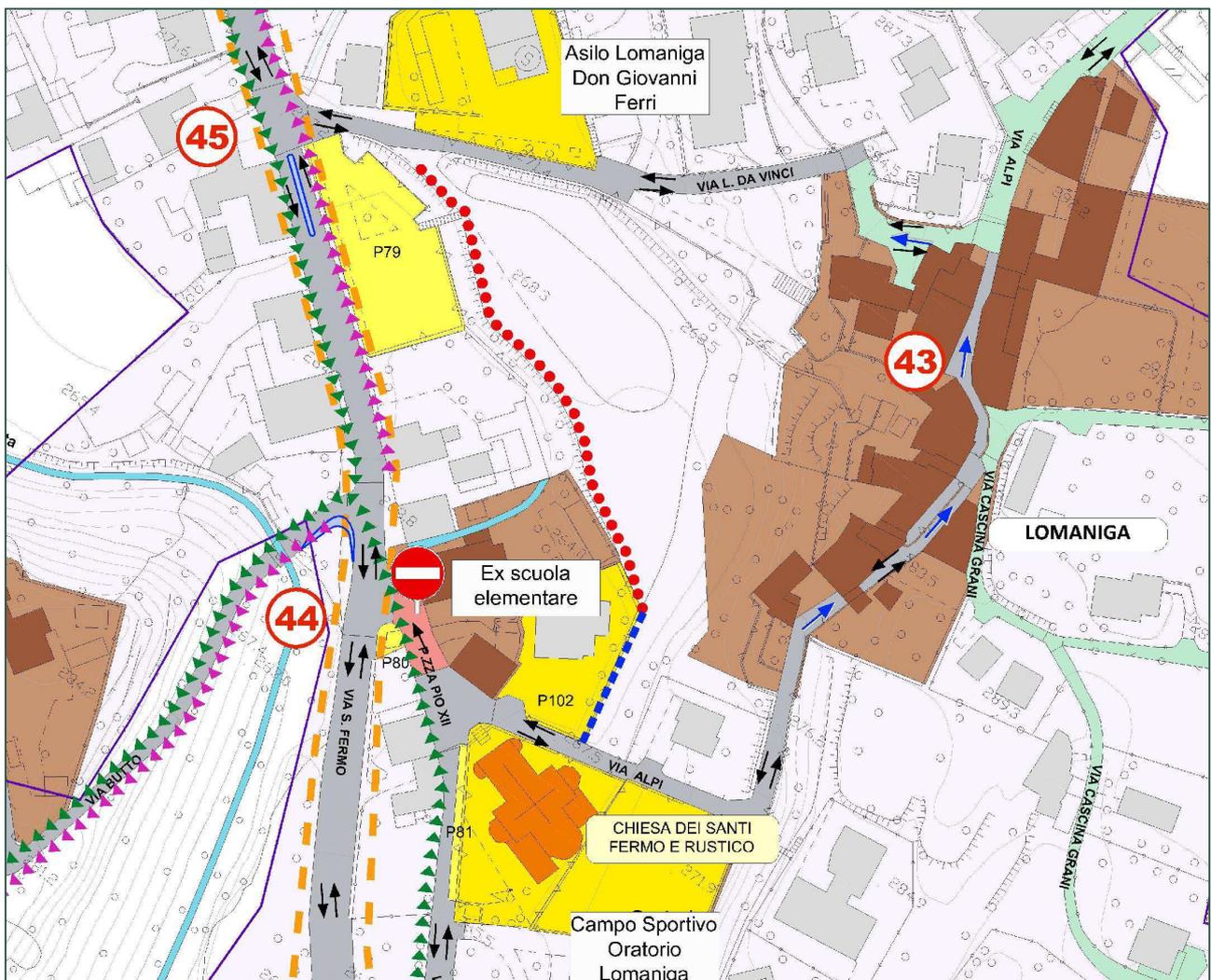
- **CRITICITA'**: Si rileva la criticità di immissione dalla via Cascina Butto sulla via San Fermo (SP54)
- **PROGETTO**: Il progetto prevede la realizzazione di un allargamento sul lato sud della viabilità nel punto di immissione al fine di rendere maggiormente agevole l'ingresso alla viabilità principale.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

45. Via S. Fermo:

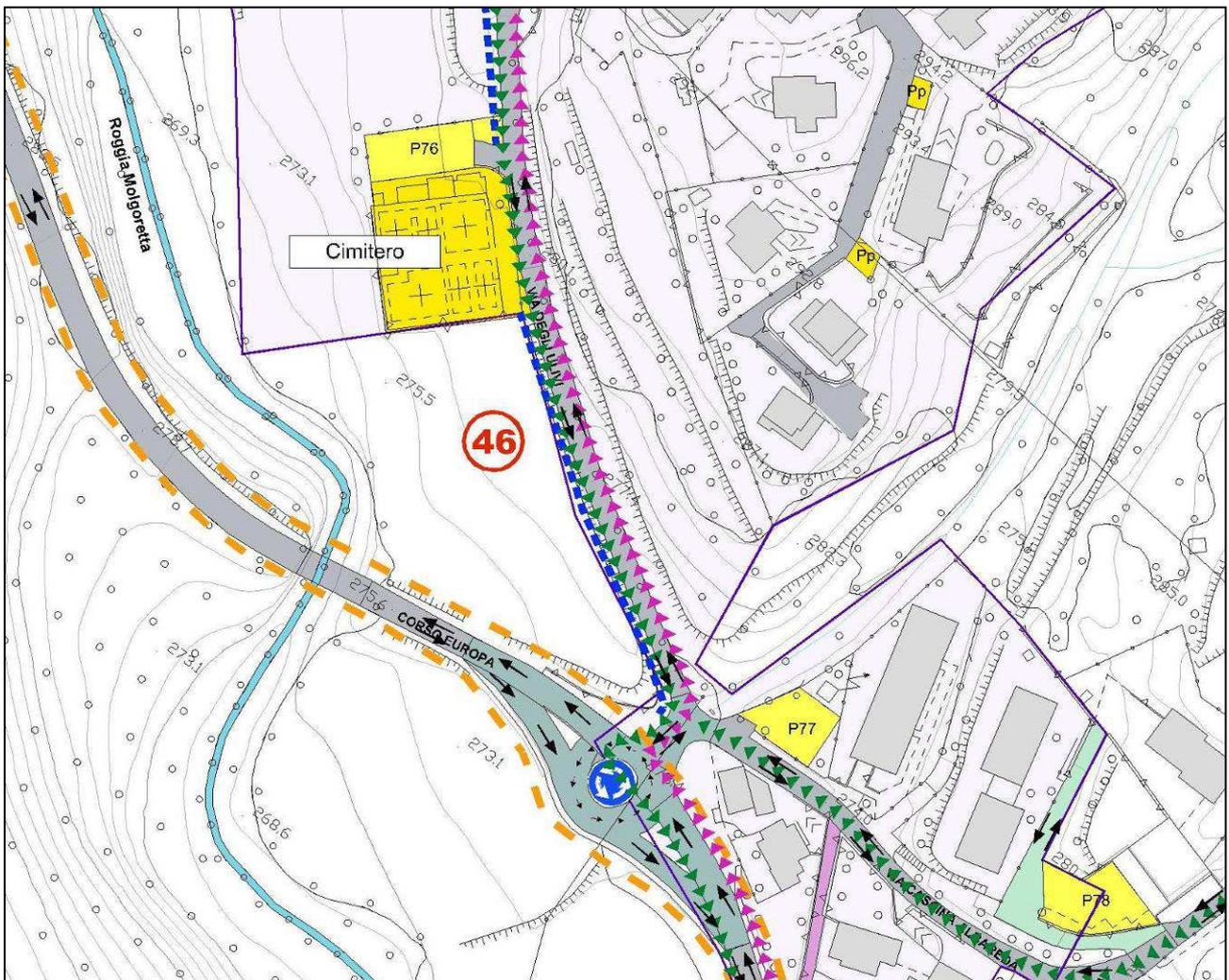
- **CRITICITA':** Si rileva la criticità dell'immissione dalla via L. da Vinci in via San Fermo
- **PROGETTO:** Il progetto prevede l'inserimento di un cordolo a metà carreggiata in corrispondenza dell'attuale attraversamento pedonale lungo la via San Fermo ; la segnaletica di attraversamento pedonale viene traslata in prossimità della Chiesa dei Santi Fermo e Rustico



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

46. via degli Ulivi

- **CRITICITA':** Si rileva una scarsa sicurezza per il transito dei pedoni dalla rotonda di Corso Europa al Cimitero lungo via degli Ulivi e con il conseguente collegamento della strada sterrata comunale con via Pianette
- **PROGETTO:** Il progetto prevede la formazione di un nuovo marciapiede dalla rotonda di Corso Europa sino al Cimitero, lungo via Ulivi al fine della messa in sicurezza dei pedoni e della continuità con la viabilità leggera esistente.



STRALCIO TAVOLA DI SINTESI: STATO DI FATTO - CRITICITA' - PROGETTO

6 - SITUAZIONE AMMINISTRATIVA E PROGETTO DI PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT)

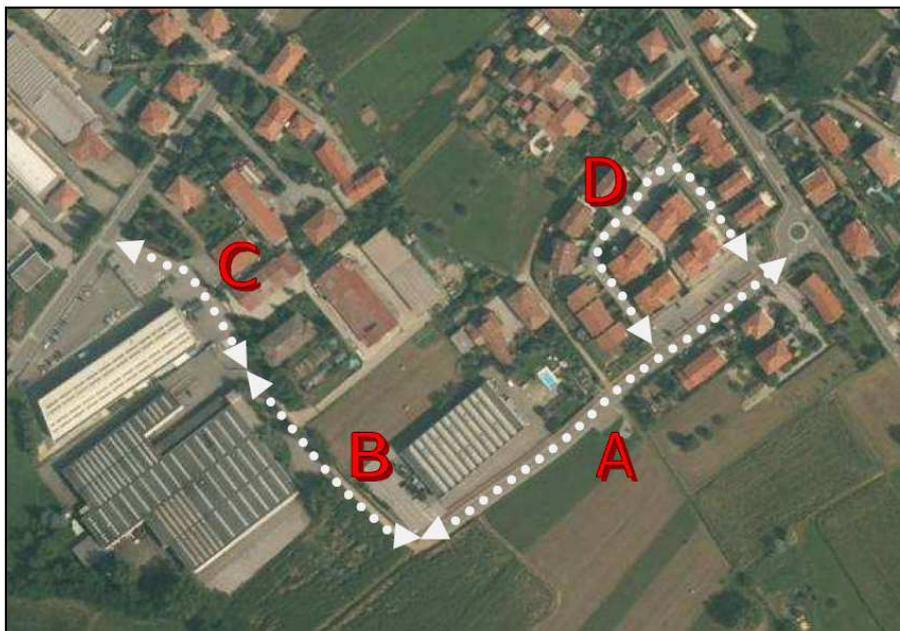
Al fine di poter dare attuazione alle previsioni contenute nel Piano Urbano del Traffico sono state redatte n° 140 schede in cui sono rappresentati i tracciati viari del comune e i dettagli tecnici propri di ogni tratto viario e il relativo progetto viabilistico. Ciò consente una agevole individuazione, nell'ambito dell'attuazione degli interventi, delle proprietà interessate e delle aree oggetto di intervento.

Nell'allegato Allegato 4a/b - "SCHEMATURA RETE VIARIA - Situazione amministrativa - Progetto P.U.T." per ogni tracciato viario del comune di Missaglia è stato riportato:

- nome del tracciato viario
- la frazione di appartenenza
- la delibera o l'atto amministrativo con cui è stata istituita e la data
- la tipologia della proprietà
- la natura del fondo
- la lunghezza espressa in metri
- la superficie espressa in metri quadri
- localizzazione della viabilità rispetto al centro abitato se posta all'interno o all'esterno
- localizzazione della viabilità rispetto al Parco Regionale di Montevicchia e del Curone se posta all'interno o all'esterno
- indicazione progettuale del Piano Urbano del Traffico ed eventuali annotazioni

Si riporta di seguito un esempio della suddetta schedatura che costituisce parte integrante degli elaborati progettuali del Piano Urbano del Traffico.

VIA G. AGNESI



FRAZIONE	MISSAGLIA			
ISTITUITA CON ATTO	G.C. n° 120 del 30/08/2002			
	A	B	C	D
TIPOLOGIA :	comunale	comunale	comunale	privata
NATURA DEL FONDO :	asfalto	sterrato	asfalto	asfalto
LUNGHEZZA metri:	250	140	100	206
SUPERFICIE metri quadri :	2.160	440	1.000	1.455
CENTRO ABITATO	interna	PARCO REGIONALE/SIC		esterna

PROGETTO DA PIANO URBANO DEL TRAFFICO / NOTE :

Il progetto prevede l'adeguamento complessivo della viabilità esistente al fine di creare il collegamento tra via G. Rossini e via G. Agnesi, allargando ed asfaltando il tratto 'B' e ridimensionando il tratto C.



LEGENDA:



confine comunale di MISSAGLIA

AMBITO URBANIZZATO:



centri storici e nuclei di antica formazione



perimetro centro abitato - delibera G.C. n° 143 del 09.11.2004

AREE PROTETTE:



Parco Regionale di Montevecchia e Valle del Curone

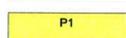


Sito di Importanza Comunitaria SIC "Valle di Santa Croce"

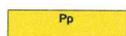
SERVIZI ESISTENTI:



Attrezzature pubbliche e di uso pubblico



P1 Parcheggio di uso pubblico (dettagli in scheda tecnica)



Pp Parcheggio privato

SENSI DI MARCIA ESISTENTI:



Rotatoria / Incrocio



Strada non percorribile con automezzi



Senso di marcia all'interno della rotatoria



Doppio senso di percorrenza



Senso unico di percorrenza



Tratti stradali serviti da trasporto pubblico



Ponte



Divieto di transito per gli autocarri



Strada chiusa

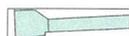


Divieto d'accesso

VIABILITA' ESISTENTE:



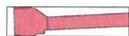
Strada a doppio senso di percorrenza asfaltata



Strada a doppio senso di percorrenza non asfaltata



Strada non asfaltata e di difficile percorrenza



Strada a senso unico



Strada a traffico da regolamentare



Strada privata



Percorsi ciclopedonali

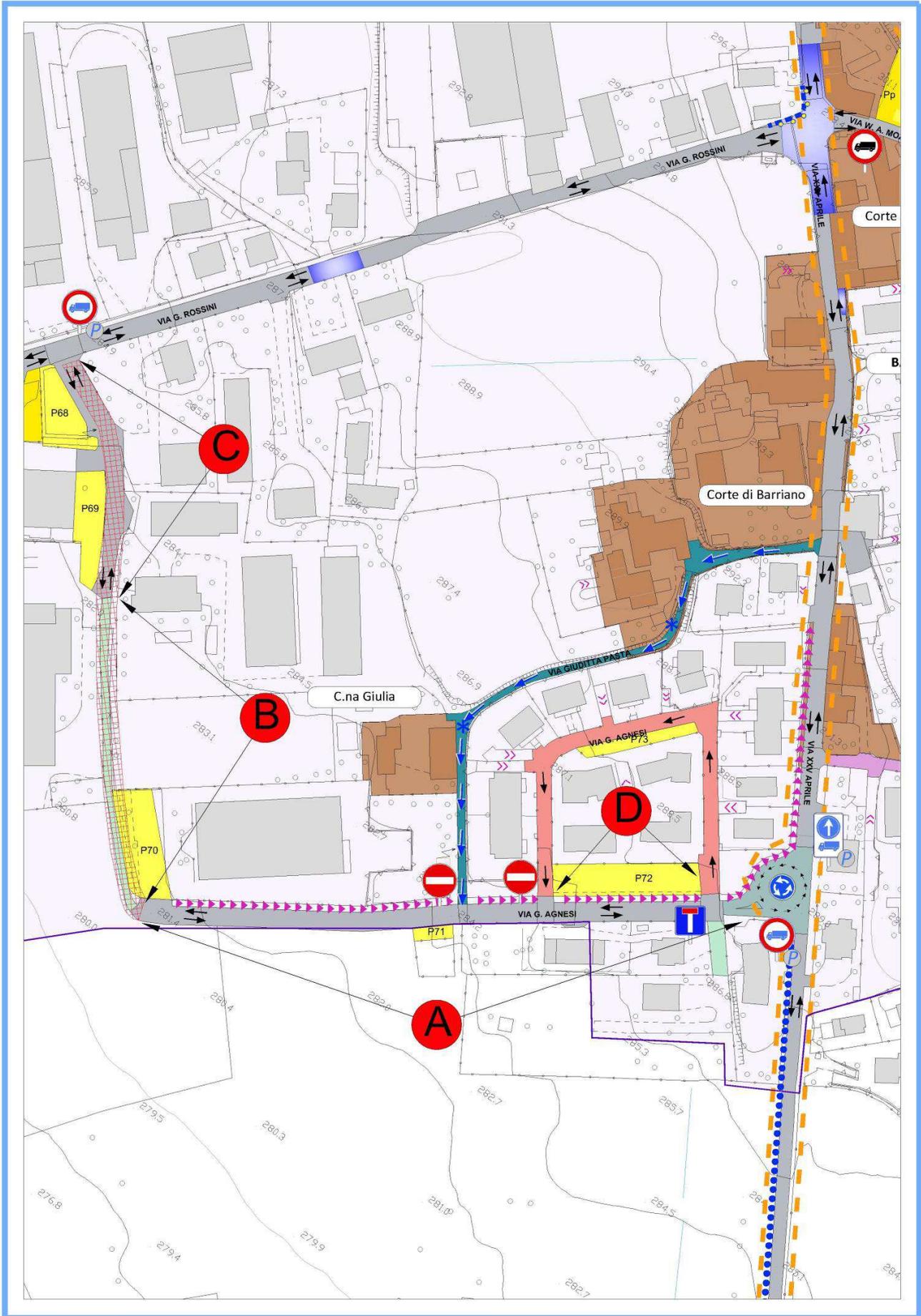


Sentieri

PROGETTO:

-  Senso di percorrenza
-  Percorsi ciclopedonali
-  Marciapiedi in progetto o riqualifica
-  Pedonali in progetto
-  Cordoli divisorii
-  Ponte pedonale
-  Dosso
-  Paletti protettivi per pedoni
-  Incrocio rialzato
-  Strade, svincoli e rotonde
-  Allargamenti stradali, cordoli su incroci
-  Divieto di transito per gli autocarri, e obbligo di direzione
-  Divieto di svolta a sinistra
-  Strada chiusa
-  Specchio
-  Semaforo
-  Soluzione progettuale di futura valutazione
-  Parcheggi in progetto
-  Parcheggi in progetto da convenzione
-  Percorsi ciclopedonali in progetto da P.G.T.
-  Viabilità di progetto da PGT

STUDIO URBANISTICO FINALIZZATO AL MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' PUBBLICA E PRIVATA
PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT)



7 - NORME DI ATTUAZIONE TEMPORALI – CONFORMITA' URBANISTICA

Si riporta, di seguito, l'indicazione temporale dell'attuazione dei progetti numerati nelle schede sopra riportate con indicata la criticità e l'indicazione di progetto del Piano Urbano del Traffico, in funzione dell'intervento previsto, se coinvolge anche l'Ente Provincia, proprietaria della strada o resta limitato ad una competenza comunale. In quest'ultimo caso si precisa la conformità rispetto alle previsioni urbanistiche di P.G.T. e alla necessità di effettuare apposita variante urbanistica finalizzata alla coerenza del progetto urbanistico.

MISSAGLIA

1. Via Cavour - Piazza Libertà
 - progetto di competenza comunale
 - conforme alle previsioni urbanistiche di P.G.T.
 - realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.
2. Via Cavour - Vicolo Cernuschi
 - progetto di competenza comunale
 - conforme alle previsioni urbanistiche di P.G.T.
 - realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.
3. Piazza Libertà
 - progetto di competenza comunale di interesse sovracomunale
 - conforme alle previsioni urbanistiche di P.G.T.
 - progettazione esecutiva già redatta dall'Ufficio Lavori Pubblici Comunale
 - intervento di prossima realizzazione
4. Via Matteotti incrocio via Roma
 - progetto di competenza comunale
 - conforme alle previsioni urbanistiche di P.G.T.
 - realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.
5. Traversa di via Garibaldi in corrispondenza di via San Pietro
 - progetto di competenza comunale
 - allargamento stradale in progetto già contenuto nelle previsioni urbanistiche di P.G.T.
 - realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.
6. Via Papa Giovanni XXIII
 - progetto di competenza comunale successivamente al passaggio della viabilità dall'Ente Provincia al Comune di Missaglia
 - conforme alle previsioni urbanistiche di P.G.T.
 - realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

7. Via Monsignor Beretta - via Buozzi
 - progetto di competenza comunale successivamente al passaggio della viabilità dall'Ente Provincia al Comune di Missaglia
 - conforme alle previsioni urbanistiche di P.G.T.
 - realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

8. Via Santa Apollonia- via Mons. Beretta
 - progetto di competenza comunale
 - conforme alle previsioni urbanistiche di P.G.T.
 - realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

9. Via Lavandaia
 - progetto di competenza comunale
 - nuova viabilità di progetto già inserita nelle previsioni urbanistiche di P.G.T.
 - la soluzione progettuale ottimale è strettamente connessa alla conclusione del P.L. Rengione. Successivamente potranno essere effettuate valutazioni in merito considerando le alternative di limitare la viabilità al transito dei residenti o la sistemazione della via anche attraverso la eventuale realizzazione di spazi per il parcheggio.
 - la realizzazione è in parte connessa all'attuazione del P.L. Rengione; realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche e/o a scomputo oneri concessori o a titolo perequativo

10. Collegamento pedonale da via Merlini al parcheggio del Cimitero
 - progetto di competenza comunale
 - conforme alle previsioni urbanistiche di P.G.T.
 - realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

11. Strada Provinciale n° 54- Corso Eurapa- incrocio via Merlini- progetto nuova rotatoria
 - progetto di competenza sovracomunale - Provincia di Lecco
 - conforme alle previsioni urbanistiche di P.G.T.
 - la realizzazione e gli oneri economici sono in capo alla Provincia di Lecco

12. Strada Provinciale n° 54- Corso Eurapa- attraversamento pedonale da via della Pieve alle scuole primarie E.T.Moneta
 - progetto di competenza comunale di interesse sovracomunale
 - la previsione urbanistica, affinché possa trovare attuazione ed essere cogente, dovrà essere inserita nel P.G.T. attraverso la redazione di apposita variante urbanistica.
 - concertazione del progetto dell'opera pubblica con la Provincia di Lecco
 - realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

13. Strada Provinciale n° 54- Corso Eurapa- rotatoria incrocio con via I° Maggio
- progetto di competenza sovracomunale - Provincia di Lecco
 - la previsione urbanistica, affinché possa trovare attuazione ed essere cogente, dovrà essere inserita nel P.G.T. attraverso la redazione di apposita variante urbanistica.
 - Il progetto dell'opera pubblica dovrà essere redatto dalla Provincia di Lecco
 - la realizzazione e gli oneri economici sono in capo alla Provincia di Lecco
14. Strada Provinciale n° 54- Corso Eurapa dalla rotatoria in corrispondenza con l'incrocio via I° Maggio e la via Suffraggette e della Cascina Desiderata
- progetto di competenza sovracomunale - Provincia di Lecco
 - la previsione della posa del cordolo all'interno della careggiata stradale, affinché possa trovare attuazione ed essere cogente, dovrà essere inserita nel P.G.T. attraverso la redazione di apposita variante urbanistica.
 - il progetto dovrà essere redatto dalla Provincia di Lecco
 - la realizzazione e gli oneri economici per la realizzazione delle opere sono in capo alla Provincia di Lecco.
15. Strada Provinciale n° 54- Corso Europa dalla rotatoria in corrispondenza con l'innesto della strada di collegamento con via Desiderata
- progetto rotatoria di competenza sovracomunale - Provincia di Lecco
 - progetto nuova viabilità di collegamento tra la via Desiderata e l'innesto nella nuova rotatoria di competenza comunale concertata con la Provincia di Lecco
 - la previsione urbanistica della rotatoria è conforme al P.G.T., mentre la previsione della nuova viabilità, affinché possa trovare attuazione ed essere cogente, dovrà essere inserita nel P.G.T. attraverso la redazione di apposita variante urbanistica.
 - Il progetto della rotatoria dovrà essere redatto dalla Provincia di Lecco
 - il progetto della nuova viabilità dovrà essere redatto dal Comune in accordo con la Provincia di Lecco
 - la realizzazione e gli oneri economici per la realizzazione della rotatoria sono in capo alla Provincia di Lecco, mentre la nuova viabilità è realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche e/o a scomputo oneri concessori o a titolo perequativo

MISSAGLIOLA

16. Piazza Cioja
- progetto di competenza comunale
 - conforme alle previsioni urbanistiche di P.G.T.
 - realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.
17. Via G. Oberdan
- progetto di competenza comunale
 - conforme alle previsioni urbanistiche di P.G.T.
 - realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

18. Via A. Vespucci

- progetto di competenza comunale
- conforme alle previsioni urbanistiche di P.G.T.
- realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

19. Via Malachisio

- progetto di competenza comunale
- conforme alle previsioni urbanistiche di P.G.T. – da definirsi in fase attuativa
- realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

20. Via Della Misericordia incrocio via Marconi

- progetto di competenza comunale
- l'intervento prevede una variante delle previsioni contenute nel P.G.T.
- realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

21. Via Della Misericordia

- progetto di competenza comunale
- l'intervento prevede una variante delle previsioni contenute nel P.G.T.
- realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

CONTRA

22. Via Agazzino incrocio via Battisti

- progetto di competenza comunale
- l'intervento prevede una variante delle previsioni contenute nel P.G.T.
- realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

23. Via Malachisio

- progetto di competenza comunale
- l'intervento prevede una variante delle previsioni contenute nel P.G.T.
- realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

24. Via C. Battisti

- progetto di competenza comunale
- l'intervento prevede una variante delle previsioni contenute nel P.G.T.
- realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

25. Via S. Bartolomeo

- progetto di competenza comunale
- conforme alle previsioni urbanistiche di P.G.T.
- realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

26. Via Cascina Bruseè

- progetto di competenza comunale
- conforme alle previsioni urbanistiche di P.G.T.
- realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

27. Via W.A. Mozart

- progetto di competenza comunale
- conforme alle previsioni urbanistiche di P.G.T.
- realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

28. Tratto di marciapiede lungo via G. Vespucci

- progetto di competenza comunale
- l'intervento prevede una variante delle previsioni contenute nel P.G.T.
- realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

29. Via G. Puccini - via G. Rossini

- progetto di competenza comunale
- conforme alle previsioni urbanistiche di P.G.T.
- realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

30. Via G. Rossini

- progetto di competenza comunale
- conforme alle previsioni urbanistiche di P.G.T.
- realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

31. Rotatoria in progetto: incrocio tra via I° Maggio e via G. Rossini
- progetto di competenza comunale
 - conforme alle previsioni urbanistiche di P.G.T.
 - realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.
32. Via Agnesi
- progetto di competenza comunale
 - conforme alle previsioni urbanistiche di P.G.T.
 - realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.
33. Via Giuditta Pasta
- progetto di competenza comunale
 - conforme alle previsioni urbanistiche di P.G.T.
 - realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.
34. Via XXV Aprile
- progetto di competenza comunale
 - l'intervento prevede una variante delle previsioni contenute nel P.G.T.
 - realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

MARESSO

35. Via A. Manzoni
- progetto di competenza comunale
 - l'intervento prevede una variante delle previsioni contenute nel P.G.T.
 - realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.
36. Via M. Montessori
- progetto di competenza comunale
 - l'intervento prevede una variante delle previsioni contenute nel P.G.T.
 - realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.
37. Nucleo di Marezzo: via A. Manzoni, via Conto Casati, via De Gasperi, via Monviso, via C. Biffi
- progetto di competenza comunale
 - l'intervento prevede una variante delle previsioni contenute nel P.G.T.
 - realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

38. Piazza Chiesa Collegamento frazioni di Maresso ed Ossola

- progetto di competenza comunale
- l'intervento prevede una variante delle previsioni contenute nel P.G.T.
- realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

39. Via Montegrappa - via Madonnina

- progetto di competenza comunale
- l'intervento prevede una variante delle previsioni contenute nel P.G.T.
- realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

40. Via S.C. Borromeo

- progetto di competenza comunale
- l'intervento prevede una variante delle previsioni contenute nel P.G.T.
- realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.
- **In particolare per quanto attiene la viabilità prevista dal P.U.T. e oggetto di stralcio a seguito di accoglimento parziale, si prevede la realizzazione della soluzione viabilistica ottimale rispetto agli approfondimenti del piano del traffico a carico del nuovo insediamento scolastico.**

41. Via Milano angolo via Belvedere

- progetto di competenza comunale
- l'intervento prevede una variante delle previsioni contenute nel P.G.T.
- realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

42. Via Milano

- progetto di competenza comunale
- l'intervento prevede una variante delle previsioni contenute nel P.G.T.
- realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

LOMANIGA

43. Via Alpi

- progetto di competenza comunale
- l'intervento prevede una variante delle previsioni contenute nel P.G.T.
- realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

44. Via Cascina Butto

- progetto di competenza comunale
- l'intervento prevede una variante delle previsioni contenute nel P.G.T.
- realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

45. Via S. Fermo

- progetto di competenza comunale
- l'intervento prevede una variante delle previsioni contenute nel P.G.T.
- realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

46. Via degli Ulivi

- progetto di competenza comunale
- l'intervento prevede una variante delle previsioni contenute nel P.G.T.
- realizzabile nell'ambito delle previsioni del piano triennale delle opere pubbliche, a scomputo oneri concessori e/o a titolo perequativo/compensativo degli ambiti di trasformazione previsti dal P.G.T.

La tempistica relativa all'attuazione degli interventi sopradescritti è vincolata alla conformità delle previsioni contenute nel P.G.T. vigente, oltre che alle disponibilità finanziarie individuate nel piano triennale delle opere pubbliche (Comunale e della Provincia di Lecco) e/o dall'attuazione degli interventi di trasformazione indicati nel P.G.T. vigente ai quali è possibile associare, a scomputo oneri e/o a titolo perequativo, la realizzazione di opere pubbliche afferenti al Piano Urbano del Traffico.

Si demanda il recepimento delle indicazioni contenute nel progetto del Piano Urbano del Traffico alla prossima variante al Piano dei Servizi e al Piano delle Regole del Piano del Governo del Territorio.

I contenuti di natura regolamentare relativi a disposti specifici ed afferenti al Piano Urbano del Traffico saranno coordinati, nell'ambito della suddetta variante urbanistica, con le norme tecniche di attuazione del Piano delle Regole e del Piano dei Servizi nonchè col Regolamento Edilizio vigenti.

Bibliografia:

- www.comune.missaglia.lc.it
- <http://www.parcocurone.it>
- <http://www.provincia.lecco.it>