



Assessorato alle Politiche del Territorio
Settore Governo del Territorio - SUAP
Servizio Piani Urbanistici - SIT

PGT Piano di Governo del Territorio

Validità confermata con D.C.C. n° 98 del 20/12/2021

Documento di Piano

Allegato D | Valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità - All.to A del PTCP

Sindaco	Assessore	Segretario Generale	Dirigente
Roberto Scanagatti	Claudio Colombo	Mario Spoto	Giuseppe Maria Riva

Adozione: Delibera di Consiglio Comunale n° 53 del 07/07/2016

Approvazione: Delibera di Consiglio Comunale n° 8 del 06/02/2017

Collazione: Determinazione dirigenziale n° XXXX del dd/MM/YYYY

Pubblicazione: B.U.R.L. S.A.C. n° XX del dd/MM/YYYY

DP.re
All.to D

Documento di Piano

ATI: Ubistudio s.r.l. - Consorzio Poliedra del Politecnico di Milano

Ubistudio s.r.l.: Alessandro Ali (direzione tecnica e progettazione urbanistica) | Mariasilvia Agresta, Valentina Brambilla, Maddalena Leanza (predisposizione elaborati)
Consorzio Poliedra: Arturo Lanzani (consulenza scientifica) | Christian Novak (analisi e progettazione urbana e paesaggistica) |
Giuliana Gemini (gestione processi partecipativi) | Simonetta Armondi, Andrea Calori, Gabriele Pasqui (contributi)

Piano dei Servizi e Piano delle Regole: Giuseppe Riva (responsabile del procedimento) |
Servizio Piani Urbanistici - SIT: Francesca Corbetta, Caterina Benaglia, Elena Beretta, Massimo Bisogno (predisposizione elaborati);
Mariella Bosatra, Natalia Colombo, Giuseppe Palmati, Rossana Reduzzi, Emilia Pesenti, Maria Concetta Vinci (contributi) |
Servizio Valorizzazione e Asset: Patrizia Lamperti (contributi)

Componente Geologica, Idrogeologica e Sismica: Società di Ingegneria Idrogea Servizi s.r.l.: Alessandro Uggeri (responsabile di progetto),
Luca Osculati (predisposizione elaborati) | Per conto di Società di Ingegneria Idrogea Servizi s.r.l.: Ramon Pacheco (rischio idraulico)

Rapporto Ambientale, Sintesi non Tecnica, Dichiarazione di Sintesi (Valutazione Ambientale Strategica): Carlo Luigi Gerosa

Valutazione giuridico legale della normativa: Mario Viviani



DOCUMENTO DI PIANO

Allegato D al DP.re

VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ DEI CARICHI URBANISTICI SULLA RETE DELLA MOBILITÀ ALL.TO A DEL PTCP



COMUNE DI MONZA

Assessorato alle Politiche del Territorio

Settore Governo del Territorio

Servizio Piani Urbanistici – SIT

Piano di Governo del Territorio

PREMESSA

Come prescritto dal PTCP della Provincia di Monza e della Brianza (Allegato A), il presente documento contiene la verifica della sostenibilità dei carichi urbanistici individuati dal PGT sulla rete della mobilità. Il documento è composto dalle seguenti parti:

- *Ipotesi di lavoro a base della valutazione:* contiene la descrizione dei limiti dei risultati della valutazione in considerazione del rapporto tra le procedure definite dal PTCP e lo specifico campo di applicazione dello strumento urbanistico di Monza.

- *Sintesi delle criticità del sistema della mobilità monzese alla scala territoriale:* contiene una sintesi del quadro della mobilità monzese alla scala territoriale entro cui collocare il significato e i risultati della verifica di sostenibilità come richiesta dal PTCP.

- *Modalità di calcolo:* contiene la descrizione dei parametri e delle procedure di calcolo adottati per la stima della valutazione.

- *Valutazione degli impatti sugli itinerari di accesso alla rete stradale provinciale degli At del DdP:* contiene la valutazione puntuale degli impatti indotti dagli AT - ambiti di trasformazione - disciplinati dal Documento di Piano sugli itinerari di accesso alla rete stradale sovracomunale nonché i principali risultati.

- *Valutazione degli impatti sugli itinerari di accesso alla rete stradale provinciale delle aree C e CD del PdR:* contiene la valutazione puntuale degli impatti indotti dalle aree C – comparti di perequazione interni al tessuto urbano consolidato - e CD – comparti di possibile trasformazione urbana disciplinate dal Piano delle Regole sugli itinerari di accesso alla rete stradale sovracomunale nonché i principali risultati.

Integrazione a seguito del Parere Motivato dell'Autorità Competente per la VAS e del Parere della Provincia di Monza e Brianza sulla proposta di variante al PGT vigente per la messa a disposizione per la Valutazione Ambientale Strategica

- *Valutazione degli impatti sugli itinerari di accesso alla rete stradale provinciale delle aree D1P e D2P del PdR:* contiene la valutazione puntuale degli impatti indotti dalle aree D1P e D2P del PdR disciplinate dal Piano delle Regole sugli itinerari di accesso alla rete stradale sovracomunale.

- *Principali risultati della valutazione:* contiene la sintesi delle valutazioni degli impatti sugli itinerari di accesso alla rete stradale provinciale generati dalle trasformazioni previste dal PGT e le indicazioni per possibili interventi mitigativi.

IPOTESI DI LAVORO A BASE DELLA VALUTAZIONE

L'Allegato A del PTCP introduce un modello previsionale che ha lo scopo di individuare gli effetti sulla rete di mobilità comunale e, in particolar modo, su quella provinciale di ciascun ambito soggetto a pianificazione attuativa del PGT. Le principali trasformazioni con ricadute sulla rete di mobilità sono individuate dal PGT di Monza all'interno del Documento di Piano (DdP) e del Piano delle Regole (PdR); le prime costituiscono la parte più significativa e prevalente e rappresentano circa l'80% del totale.

Il modello di valutazione proposto dal PTCP si basa sulla superficie lorda di pavimento massima di ciascun ambito, suddivisa per funzione rigidamente compartimentata (residenziale, commerciale, terziario, produttivo e ricettivo). Da questo dato si ricava il numero dei residenti (per la funzione residenziale), delle camere (per la funzione ricettiva) e quello degli addetti (per le altre destinazioni), da cui si derivano, alla luce di relazioni aritmetiche, il numero degli spostamenti e l'impatto sulla viabilità esistente. Questa metodologia di valutazione, quantitativa e incrementale, sembra tuttavia mal coniugarsi sia con le attuali dinamiche delle trasformazioni del territorio (poco certe, soprattutto se intervengono all'interno di parti già urbanizzate) sia con i requisiti dei PGT che dovranno essere capaci di assicurare margini di flessibilità pur di sostenere virtuosi processi di rigenerazione della città esistente evitando di interessare nuovi spazi non urbanizzati.

A premessa della valutazione di sostenibilità, descritta all'interno del presente allegato, si evidenziano gli elementi di incertezza che nell'insieme rischiano di condizionare l'attendibilità della simulazione e la fondatezza dei risultati.

a) L'attuazione completa delle previsioni del PGT, così come richiesta dalla verifica di sostenibilità definita dal PTCP, non è certamente uno scenario realistico. Lo stesso PGT, consapevole delle difficoltà insite nei processi di trasformazione dell'esistente, fissa un limite massimo di sviluppo sostenibile per il periodo di validità del DdP pari a circa la metà dell'offerta complessiva individuata dal PGT. Si tratta di un limite squisitamente quantitativo a cui non corrisponde una individuazione puntuale e vincolante degli ambiti con attuazione prioritaria. Nella valutazione di sostenibilità si considera comunque l'intero carico urbanistico individuato dal PGT indipendentemente dalla sua concreta realizzabilità.

b) La disciplina degli At - Ambiti di trasformazione - del DdP definisce entro limiti prestabiliti una serie di premialità volumetriche. Queste sono attivabili all'interno delle proposte di piano attuativo, al ricorrere di specifiche condizioni corrispondenti al raggiungimento di obiettivi strategici per il PGT. Nella valutazione di sostenibilità si considera la capacità edificatoria così come definita dalla disciplina del DdP al netto delle premialità.

c) Il PGT individua la quasi totalità del carico urbanistico all'interno di parti già urbanizzate dismesse o sottoutilizzate. Si tratta di aree che hanno generato nel tempo degli impatti sulla viabilità e che, anche se in modo residuale, lo generano tuttora, pur se con caratteristiche differenti da quelle previste dalle future trasformazioni. La valutazione di sostenibilità considera la stima del traffico già indotto al netto delle trasformazioni proposte solo per due ambiti (Policlinico di Monza e ambito Philips), ambiti oggi in attività; per tutte le altre aree i carichi indotti non tengono conto di quelli residuali oggi esistenti.

d) La disciplina delle destinazioni d'uso all'interno degli At del DdP fissa dei margini di flessibilità finalizzati a sostenere l'attuazione degli interventi e l'insediamento di particolari attività strategiche per il PGT (vedi norme tecniche di attuazione del DdP). Nella valutazione di sostenibilità si considerano le destinazioni d'uso come definite dalla disciplina del DdP al netto dei margini di flessibilità.

e) All'interno della disciplina degli At, laddove non inserite tra le destinazioni escluse, non si fa distinzione tra le attività economiche (usi terziari, commerciali e produttivi compatibili con la residenza), lasciando ai successivi piani attuativi la possibilità di avanzare proposte circa la specifica articolazione sulla base di concrete esigenze e fattibilità. Nella valutazione di sostenibilità si ipotizza che ogni articolazione di queste attività sia presente in egual misura nell'attuazione degli At pur entro i limiti complessivi ammessi dalla specifica disciplina d'ambito.

A fianco di questi punti d'incertezza esistono alcune condizioni di carattere generale: il PGT di Monza considera il DdP come disegno di insieme di un'offerta complessiva di trasformazioni che solo in minima parte potranno realisticamente attuarsi nel quinquennio di validità; il particolare scenario di crisi del settore immobiliare e delle costruzioni non offre alcuna certezza sul compimento delle trasformazioni ipotizzate soprattutto se individuate all'interno di spazi dismessi e non su suolo libero; la

ridotta attuazione delle trasformazioni messa in luce dall'analisi del PGT previgente evidenzia una particolare difficoltà di Monza di dare concreta attuazione agli interventi subordinati a pianificazione attuativa.

Nell'insieme questi elementi rendono azzardata qualsiasi previsione su quantità e qualità delle trasformazioni e, conseguentemente, sui loro impatti sulla rete di viabilità. Basare la programmazione degli investimenti nel settore della viabilità e della mobilità urbana in uno scenario di così spiccata incertezza (quale trasformazione e dove? con quale impatto?) non sembra corrispondere ai requisiti che esigono invece le politiche ed i programmi di investimento pubblico in questo settore.

In questo quadro di incertezza la relazione tra le scelte di piano e l'assetto viabilistico e della mobilità sarà affidata al momento della valutazione delle singole proposte di piano attuativo le quali dovranno contenere una specifica relazione sull'impatto degli interventi sulla rete di mobilità comunale.

L'obiettivo di questa valutazione quindi non può che limitarsi ad esplorare potenziali situazioni di crisi della rete della mobilità che si possono verificare nell'ipotesi di attuazione delle trasformazioni entro un limite di tempo ben superiore a quello di validità del DdP e del connesso livello massimo di sviluppo quantitativo sostenibile (Art.1 Norme tecniche di attuazione - DdP).

SINTESI DELLE CRITICITA' DEL SISTEMA DELLA MOBILITA' ALLA SCALA TERRITORIALE

Lo sviluppo strategico della mobilità a Monza parte dal presupposto dei vincoli determinati dal contesto territoriale. Monza è uno dei nodi fondamentali della mobilità lombarda, quello fra l'autostrada A4 (Torino-Milano-Venezia-Trieste), la SS36 (Milano-Lecco-Colico-Spluga) con la diramazione SS38 a Colico per Sondrio-Tirano-Bormio-Stelvio-Alto Adige), e la tangenziale A52 (Milano Cascina Gobba-SS36-SS35 per Meda e Como). La lettura del contesto attraverso i flussi di veicoli privati e di trasporto merci fa ben capire il quadro di riferimento e motiva altrettanto chiaramente la necessità di forti dorsali di trasporto pubblico su ferro (rete ferroviaria e linee metropolitane).

Monza è attraversata ogni giorno lavorativo da circa 200.000 veicoli; 100.000 che, concentrati nell'ora di punta del mattino, si spostano da nord verso Milano e il sistema autostradale; gli altri 100.000 che in modo meno concentrato tornano da Milano verso nord.

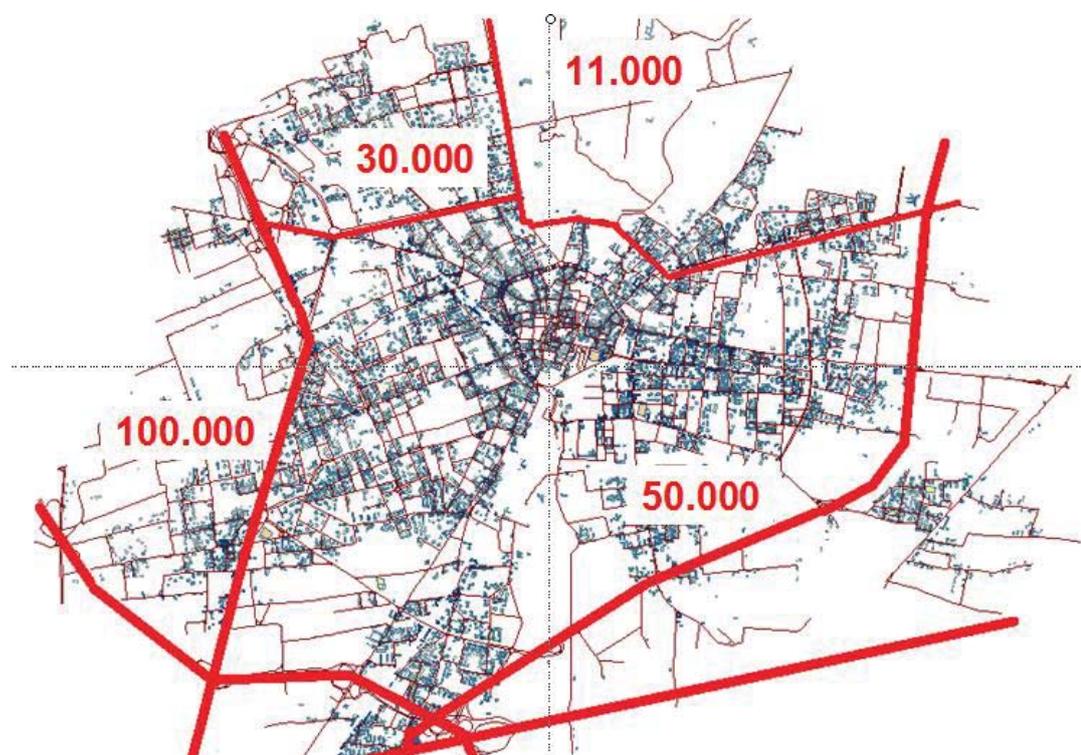


Figura 1 - Flussi veicolari giorno feriale tipo

In questo contesto la viabilità di contorno gioca un ruolo fondamentale. Il nuovo tunnel della SS36 nel quartiere San Fruttuoso ha portato un miglioramento significativo per la qualità della vita della parte ovest della città, drenando circa 100.000 veicoli ogni giorno lavorativo (50.000 per verso di percorrenza). Nella parte est della città svolge un ruolo significativo l'asse Stucchi-Industrie-Fermi-Marconi che immette direttamente nella autostrada A4 e nella tangenziale A52. Su questo asse transitano ogni giorno feriale circa 50.000 veicoli (25.000 per ogni verso di percorrenza). Il terzo asse che gioca un ruolo significativo nella viabilità monzese è l'asse tangenziale nord (Battisti-Regina Margherita-Boccaccio-Cantore-Libertà), sul quale si rilevano circa 30.000 veicoli/giorno (15.000 per ogni verso di percorrenza).

La maggiore criticità di cui soffre oggi la città di Monza è la mancanza di collegamenti di viabilità di grande comunicazione est-ovest sia a Nord che a Sud della città. A Nord ci si attende il contributo offerto dall'autostrada Pedemontana; gli assi viari urbani Battisti-Boccaccio-Cantore-Libertà e il viale Cavriga nel Parco di Monza svolgono oggi in parte questo ruolo, spostando a est chi arriva dalla SS36 e viceversa. Il numero di veicoli rilevati su questi assi viari è significativo durante tutta la giornata. A Sud della città le correnti veicolari che provengono dalla tangenziale A52, che a sua volta raccoglie il traffico proveniente dalla SS35, imboccano viale Fermi provenendo da San Rocco per dirigersi verso Vimercate o verso Brugherio attraverso via Buonarroti (zona Candy). Si sono misurati flussi anche di 1400

veicoli/ora per senso di marcia appunto nell'ora di punta del mattino. Purtroppo a Sud, alla data odierna, non si intravedono scelte territoriali sovracomunali che possano prospettare evoluzioni in tal senso.

L'interramento della SS36 e la revisione viabilistica del soprastante viale Lombardia hanno aumentato l'offerta della rete viabilistica sul lato ovest della città di Monza, permettendo di realizzare un asse tangenziale urbano che collega San Donato e San Rocco (sud di Monza) con San. Fruttuoso, Piazzale Virgilio, la Villa Reale e il Parco, l'Ospedale San. Gerardo. La disponibilità di questo potenziato asse ha permesso l'allentamento della pressione del traffico veicolare di attraversamento sul centro città; anche l'intervento condotto a fine 2014 sull'importante incrocio di largo Mazzini con la contestuale chiusura di via Gramsci ha apportato benefici in tal senso.

Per concludere, a fronte di questa caratterizzazione della rete viaria monzese e dei flussi veicolari che ogni giorno interessano la città, Monza è interessata ogni giorno da flussi veicolari di origine esterna di gran lunga superiori a quelli prodotti dalla città stessa. Scopo di questo documento è valutare i carichi prodotti dagli interventi significativi del nuovo PGT ma dopo questa descrizione è evidente che essi non vanno ad alterare lo squilibrio fra i flussi di origine esterna – di gran lunga preponderanti – e quelli di origine interna.

MODALITÀ DI CALCOLO

La valutazione di sostenibilità dei flussi veicolari generati è stata realizzata per tutti gli Ambiti di trasformazione individuati dal Documento di Piano, per le aree C - di completamento - e le aree CD - comparti di possibile trasformazione urbana - individuate dal Piano delle Regole, ovvero per tutti le parti soggette a pianificazione attuativa. La valutazione non considera gli effetti indotti dagli AcT - Ambiti compatibili con la trasformazione - per i quali il DdP, in considerazione della complessità e l'incertezza delle trasformazioni, si limita a delineare un profilo di trasformazione che dovrà essere precisato in successivi piani particolareggiati di iniziativa comunale.

Per la valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità, si è fatto riferimento alle Linee guida dettate dall'allegato A del PTCP e pertanto si sono assunti i seguenti parametri.

Destinazione residenziale:

- 1 residente ogni 50 mq di slp;
- 60% dei residenti calcolati è attivo e quindi genera uno spostamento;
- 60% degli attivi utilizza l'auto se è presente, in un raggio di 600 m una stazione ferroviaria o, ad una distanza di 300 m una linea di forza del TPL; 80% degli attivi utilizza l'auto negli altri casi;
- Coefficiente di occupazione delle auto: 1,2 persone/veicolo;
- Ora di punta del mattino 90% spostamenti in uscita e 10% in ingresso;
- Ora di punta della sera 60% spostamenti in uscita e 10% in ingresso.

Destinazione terziaria:

- 1 addetto ogni 25 mq di slp;
- 70% degli attivi utilizza l'auto se è presente, in un raggio di 600 m una stazione ferroviaria o, ad una distanza di 300 m una linea di forza del TPL; 90% degli attivi utilizza l'auto negli altri casi;
- Coefficiente di occupazione delle auto: 1,1 persone/veicolo;
- Ora di punta del mattino 80% spostamenti in ingresso;
- Ora di punta della sera 50% spostamenti in uscita.

Destinazione commerciale:

- 1 addetto ogni 60 mq di slp;
- Coefficiente di occupazione delle auto: 1 persone/veicolo;
- Ora di punta del mattino 60% spostamenti in ingresso;
- Orario organizzato su due turni (50% in ingresso la mattina);
- Per il traffico veicolare indotto dalla clientela si fa riferimento alle tabelle in riportate nelle linee guida. Ipotizzando un orario di apertura di 10 ore al giorno, si è ricavato il numero di veicoli/ora.

Destinazione produttiva:

- 1 addetto ogni 50 mq di slp;
- Coefficiente di occupazione delle auto: 1,5 persone/veicolo;
- Ora di punta del mattino 80% spostamenti in ingresso;
- Ora di punta della sera 50% spostamenti in uscita.
- Per le merci si fa riferimento alla tabella 3 delle linee guida.

Destinazione a servizi:

Per questa funzione l'allegato A del PTCP non prevede specifici parametri; la valutazione di sostenibilità assimila tale funzione a quella terziaria e pertanto adotta i parametri corrispondenti.

Destinazione turistico/ricettiva:

Ai fini della valutazione degli impatti indotti dai nuovi carichi urbanistici sulla rete della mobilità la SIp prevista per la funzione turistico/ricettiva, laddove ammessa tra le funzioni compatibili per gli Ambiti di Trasformazione del DdP, è equiparata dalla SIp per funzioni produttive, terziarie e commerciali comportanti impatti più gravosi sulla rete infrastrutturale.

La classificazione delle strade presa in considerazione per la valutazione di sostenibilità è quella individuata dal PTCP (Tavola 12 - Schema di assetto della rete stradale nello scenario di piano)¹ e non quella proposta dal DdP all'interno dell'elaborato DP.01.c "Carta della viabilità comunale e rete della mobilità dolce".

Per lo scenario di riferimento su cui ricadono gli effetti delle trasformazioni indotte si sono considerati i flussi di traffico provenienti da una campagna di monitoraggio fonometrico del 2013 realizzata dall'Amministrazione comunale di Monza a supporto della caratterizzazione acustica delle sorgenti stradali. Il dato TMA preso come riferimento per calcolare l'impatto degli ambiti sul traffico esistente non è specifico delle ore di punta del mattino e della sera, ma è un dato annuo per cui si è diviso 365 giorni e diviso 18 ore (escludendo in questo modo le ore notturne) per ottenere un dato medio di veicoli nell'ora di punta. Le modalità di rilevazione sono state le seguenti:

- sono stati identificati 10 scenari urbani (sezioni) particolarmente significativi all'interno dell'area del Comune di Monza in corrispondenza dei quali è stata effettuata una campagna di rilevazioni fonometriche in 20 postazioni di misura (10 postazioni in facciata per rilievi di 24 h e 10 postazioni a bordo strada oggetto di misure spot) e di contestuali conteggi dei flussi di traffico; in questo modo è stato possibile caratterizzare acusticamente 10 archi viari.

- per garantire una adeguata caratterizzazione acustica a tutti gli altri archi viari del Comune di Monza, sono stati reperiti presso l'Amministrazione Comunale gli studi per il Piano Generale del traffico Urbano – PGTU strumento quadro del Piano Urbano del Traffico, redatti nel 2009 e contenenti una serie di conteggi di flussi di traffico effettuati in ulteriori 77 sezioni nell'anno 2003, la cui validità è stata confermata nel 2009. Nel Piano è inoltre indicata una suddivisione degli archi viari in 5 categorie funzionali, che viene utilizzata come base di lavoro per l'assegnazione dei flussi di traffico a tutti gli archi viari;

- sono stati reperiti presso gli Uffici del Comune di Monza i dati di traffico censiti mediante spire in corrispondenza di due importanti intersezioni a raso presenti nel territorio comunale (incrocio Battisti/Regina Margherita/Brianza ed incrocio Prima/Manara/Monti e Tognetti), nel periodo compreso mercoledì 15 maggio 2013 e Lunedì 20 Maggio 2013.

¹ Integrazione a seguito del Parere della Provincia di Monza e Brianza sulla proposta di variante al PGT vigente per la messa a disposizione per la Valutazione Ambientale Strategica.

VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI SUGLI ITINERARI DI ACCESSO ALLA RETE STRADALE COMUNALE DEGLI AT DEL DP

Al fine di una più significativa valutazione degli impatti, gli Ambiti di trasformazione del Documento di Piano sono stati accorpati a seconda del singolo itinerario di accesso alla rete stradale sovracomunale su cui generano il loro impatto di traffico. Questi sono: Viale Battisti, Via Borgazzi, Viale Buonarroti, Viale Cavallotti, Via Foscolo, Via Lecco, Viale Lombardia, Via Marsala, Via Mentana, Via Montesanto, Via Sicilia, Via Stucchi, Via Visconti.

Ambiti di trasformazione che generano traffico su viale Cesare Battisti

AT 02_via Milazzo

Ambito con destinazione principale residenziale (80%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale (20%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 10.109 mq e una SIp pari a 6.571 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Luciano Manara, strada urbana di quartiere e collegamento con viale Elvezia (strada extraurbana secondaria e viabilità urbana principale di I livello – PTCP) e da sud da via Milazzo (strada locale). Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, su via Manara, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano. Nell'ambito è consentita la realizzazione di una MSV con SV fino a 1.500 mq.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 20 veicoli in ingresso e 28 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 19 veicoli in ingresso e 12 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 5 veicoli e 7 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote su via Manara e incide per il 7% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 4% nell'ora di punta della sera. Ipotizzando che il traffico si distribuisca in modo equivalente verso le due arterie di interesse provinciale (in direzione del centro città - via Appiani/Manzoni - e verso l'esterno su Piazzale Virgilio), l'incidenza dell'Ambito di trasformazione 02 sulla rete provinciale si riduce al 3,5% nell'ora di punta del mattino.

AT 02_via Milazzo																	
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Residenza	5.257	50	105	60%	63	Mattino	10	90	6	57	60	60	1,2	1,2	3	28	
						Sera	60	10	38	6			19	3			
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Terziario	438	25	18			Mattino	80		14	-	70	70	1,1	1,1	9	0	
						Sera		50	-	9			0	6			
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Commerciale	438	60	7			Mattino	60		4	-	50*		1		2		
		SV	auto/mq	n° clienti	h apertura	Ora di punta										Veicoli equivalenti	
Commerciale (alimentare)	165	0,2	33	10		Venerdì										3	
Commerciale (non alimentare)	165	0,09	15	10		Venerdì										1	
Commerciale (alimentare)	165	0,25	41	10		Sabato/dom										4	
Commerciale (non alimentare)	165	0,15	25	10		Sabato/dom										2	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Produttivo	438	50	9			Mattino	80		7					1,5	1,5	5	
						Sera		50		4							3
Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria									veicoli/ora di punta/1000 mq	Veicoli equivalenti			
Produttivo (traffico pesante)	6.571	10.109	5.461	120									1,5	1	1		

Veicoli equivalenti (ora di punta)			
Mattino		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
20	28	19	12

Veicoli equivalenti ora di punta (clienti commercio)	
Venerdì	Sabato/Domenica
5	7

* At con MSV < 801 mq

AT 03_ via Dante - via Grossi, Ex Pastori e Casanova

Ambito con destinazione principale residenziale (70%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale, turistico-ricettivo (30%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 23.587 mq e una SIp pari a 17.549 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Dante Alighieri, strada locale a senso unico in direzione nord (collegamento tra il centro storico e viale Cesare Battisti - strada extraurbana secondaria e viabilità urbana principale di III livello – PTCP) e da ovest da via Grossi (strada locale a senso unico). Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, su viale Regina Margherita (strada extraurbana secondaria e viabilità urbana principale di III livello – PTCP), è presente una fermata del trasporto pubblico urbano. Nell'ambito è consentita la realizzazione di una MSV con SV fino a 800 mq.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 73 veicoli in ingresso e 66 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 44 veicoli in ingresso e 44 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 19 veicoli e 26 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote in parte su viale Cesare Battisti e incide per il 3% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 2% nell'ora di punta della sera. E in parte su viale Regina Margherita e incide per il 3% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 2% nell'ora di punta della sera.

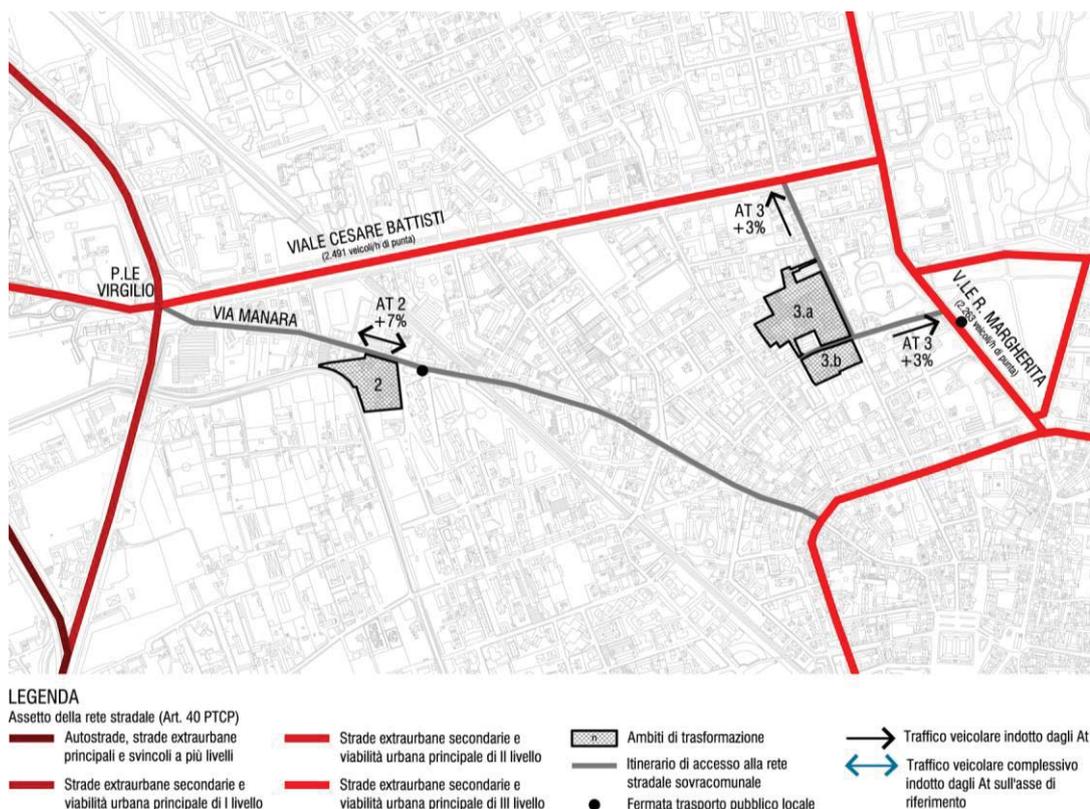
AT 03_ via Dante via Grossi Ex Pastori e Casanova																		
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti			
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita		
Residenza	12.284	50	246	60%	147	Mattino	10	90	15	133	60	60	1,2	1,2	7	66		
						Sera	60	10	88	15							44	7
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti			
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita		
Terziario	1.755	25	70			Mattino	80		56	*	70	70	1,1	1,1	36	0		
						Sera		50	-	35							0	22
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti			
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita		
Commerciale	1.755	60	29			Mattino	60		18	-	50*		1		9			
		SV	auto/mq	n° clienti	h apertura	Ora di punta											Veicoli equivalenti	
Commerciale (alimentare)	658	0,2	132	10		Venerdì											13	
Commerciale (non alimentare)	658	0,09	59	10		Venerdì											6	
Commerciale (alimentare)	658	0,25	165	10		Sabato/dom											16	
Commerciale (non alimentare)	658	0,15	99	10		Sabato/dom											10	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti			
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita		
Produttivo	1.755	50	35			Mattino	80		28				1,5	1,5	19			
						Sera		50		18								12
Destinazione	slp tot	SI	SI tot	Indice ed. fondiaria									veicoli/ora di punta/1000 mq		Veicoli equivalenti			
Produttivo (traffico pesante)	17.548	23.587	13.562	129									1,5		3 3			

Veicoli equivalenti (ora di punta)			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
73	66	44	44

Veicoli equivalenti ora di punta (clienti)	
Venerdì	Sabato/Domenica
19	26

* At con MSV<801 mq

Impatti su viale Cesare Battisti generati dagli Ambiti 02 e 03 nell'ora di punta del mattino



Ambiti di trasformazione che generano traffico su via Cavallotti

AT 06 _via Sempione, Ex Pagnoni

Ambito con destinazione principale residenziale (70%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale (30%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 16.188 mq e una SIp pari a 13.760 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Sempione (strada locale) e da via Berchet (strada locale a senso unico). Il collegamento alla rete stradale di interesse provinciale è garantita dall'asse di via Cavallotti che collega viale Lombardia con il centro città. Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, su via Sempione, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano. In adiacenza all'Ambito sorge un grande plesso scolastico che comprende tre istituti superiori. Nell'ambito è consentita la realizzazione di una MSV con SV fino a 800 mq.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 57 veicoli in ingresso e 52 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 35 veicoli in ingresso e 35 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 15 veicoli e 21 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote su via Cavallotti e incide per l'11% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 7% nell'ora di punta della sera.

AT 06_ via Sempione - Ex Pagnoni																	
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
							Mattino		Sera		Ingresso		Uscita		Ingresso		Uscita
Residenza	9.632	50	193	60%	116	Mattino	10	90	12	104	60	60	1,2	1,2	6	52	
						Sera	60	10	69	12					35	6	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
							Mattino		Sera		Ingresso		Uscita		Ingresso		Uscita
Terziario	1.376	25	55			Mattino	80		44	-	70	70	1,1	1,1	28	0	
						Sera		50	-	28					0	18	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
							Mattino		Sera		Ingresso		Uscita		Ingresso		Uscita
Commerciale	1.376	60	23			Mattino	60		14	-	50*		1		7		
						Sera											
SV	auto/mq	n° clienti	h apertura														
Commerciale (alimentare)	516	0,2	103	10	Venerdì												
Commerciale (non alimentare)	516	0,09	46	10	Venerdì												
Commerciale (alimentare)	516	0,25	129	10	Sabato/dom												
Commerciale (non alimentare)	516	0,15	77	10	Sabato/dom												
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
							Mattino		Sera		Ingresso		Uscita		Ingresso		Uscita
Produttivo	1.376	50	28			Mattino	80		22				1,5	1,5	15		
						Sera		50		14						9	
Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria													
Produttivo (traffico pesante)	13.760	16.188	9.280	148													

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
57	52	35	35

Veicoli equivalenti (clienti commercio)			
Venerdì		Sabato/Domenica	
15		21	

* At con MSV<801 mq

AT 07_ via Cavallotti, ex Buonpastore

Ambito con destinazione principale residenziale (80%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale (20%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 28.384 mq e una Slp pari a 14.192 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Pellettier (strada locale) e da via Cavallotti (strada urbana di quartiere). Il collegamento alla rete stradale di interesse provinciale è garantita dall'asse di via Cavallotti che collega viale Lombardia con il centro città. Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, su via Pellettier, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano. In adiacenza all'Ambito sorge un grande plesso scolastico che comprende tre istituti superiori. Nell'ambito è consentita la realizzazione di una MSV con SV fino a 800 mq.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 42 veicoli in ingresso e 61 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 41 veicoli in ingresso e 27 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 10 veicoli e 14 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote su via Cavallotti e incide per il 10% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 7% nell'ora di punta della sera.

AT 07_ via Cavallotti - ex Buonpastore																	
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
							Mattino		Sera		Ingresso		Uscita		Ingresso		Uscita
Residenza	11.354	50	227	60%	136	Mattino	10	90	14	123	60	60	1,2	1,2	7	61	
						Sera	60	10	82	14					41	7	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
							Mattino		Sera		Ingresso		Uscita		Ingresso		Uscita
Terziario	946	25	38			Mattino	80		30	-	70	70	1,1	1,1	19	0	
						Sera		50	-	19					0	12	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
							Mattino		Sera		Ingresso		Uscita		Ingresso		Uscita
Commerciale	946	60	16			Mattino	60		9	-	50*		1		5		
						Sera											
SV	auto/mq	n° clienti	h apertura														
Commerciale (alimentare)	355	0,2	71	10	Venerdì												
Commerciale (non alimentare)	355	0,09	32	10	Venerdì												
Commerciale (alimentare)	355	0,25	89	10	Sabato/dom												
Commerciale (non alimentare)	355	0,15	53	10	Sabato/dom												
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
							Mattino		Sera		Ingresso		Uscita		Ingresso		Uscita
Produttivo	946	50	19			Mattino	80		15				1,5	1,5	10		
						Sera		50		9						6	
Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria													
Produttivo (traffico pesante)	14.192	28.384	15.037	94													

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
42	61	41	27

Veicoli equivalenti (clienti commercio)			
Venerdì		Sabato/Domenica	
10		14	

* At con MSV<801 mq

AT 09 _via Monte Oliveto

Ambito con destinazione principale residenziale (90%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale (10%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 5.104 mq e una SIp pari a 1.786 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Monte Oliveto e via Monte Cengio. Il collegamento alla rete stradale di interesse provinciale è garantita dall'asse di via Cavallotti che collega viale Lombardia con il centro città. Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, su via Cavallotti, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 3 veicoli in ingresso e 9 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 6 veicoli in ingresso e 2 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 1 veicoli e 1 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote su via Cavallotti e incide per il 1% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 1% nell'ora di punta della sera.

AT 09 _via Monte Oliveto																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	1.607	50	32	60%	19	Mattino	10	90	2	17	60	60	1,2	1,2	1	9
						Sera	60	10	12	2					6	1
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Terziario	60	25	2			Mattino	80		2	-	70	70	1,1	1,1	1	0
						Sera		50	-	1				0	1	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Commerciale	60	60	1			Mattino	60		1	-	50*		1		0	
	SV	auto/mq	n° clienti	h		Ora di punta										
Commerciale (alimentare)	22	0,2	4	10		Venerdì										0
Commerciale (non alimentare)	22	0,09	2	10		Venerdì										0
Commerciale (alimentare)	22	0,25	6	10		Sabato/dom										1
Commerciale (non alimentare)	22	0,15	3	10		Sabato/dom										0
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Produttivo	60	50	1			Mattino	80		1				1,5	1,5	1	
						Sera		50		1						
Destinazione	slp tot	St	Sf tot	Indice ed. fondiaria									veicoli/ora di punta/1000 mq		Veicoli equivalenti	
Produttivo (traffico pesante)	1.786	5.105	2.104	85									1,5	0	0	

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
3	9	6	2

Veicoli equivalenti (clienti commercio)	
Venerdì	Sabato/Domenica
1	1

AT 42 a/b_ via Don Minzoni - via Boccaccio

Ambito con destinazione principale residenziale (90%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale (10%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 13.849 mq e una SIp pari a 4.847 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Don Minzoni (strada locale a senso unico) e da via Monte Oliveto. Il collegamento alla rete stradale di interesse provinciale è garantita dall'asse di via Cavallotti che collega viale Lombardia con il centro città. Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, su via Cavallotti, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano.

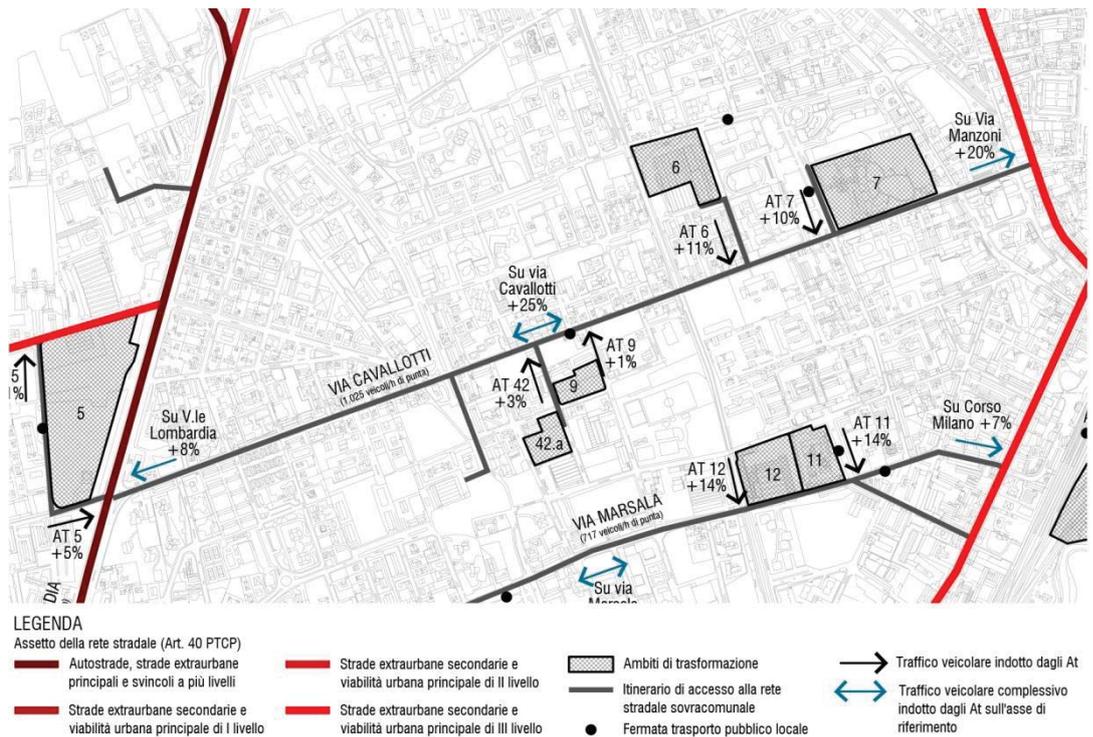
Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 9 veicoli in ingresso e 24 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 16 veicoli in ingresso e 6 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 2 veicoli e 2 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote su via Cavallotti e incide per il 3% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 2% nell'ora di punta della sera.

AT 42 a/b via Don Minzoni via Boccaccio																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	4.362	50	87	60%	52	Mattino	10	90	5	47	60	60	1,2	1,2	3	24
						Sera	60	10	31	5						16
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Terziario	162	25	6			Mattino	80		5	-	70	70	1,1	1,1	3	0
						Sera		50	-	3						0
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Commerciale	162	60	3			Mattino	60		2	-	50*		1		1	
						SV										
Commerciale (alimentare)	61	0,2	12	10		Venerdì									1	
Commerciale (non alimentare)	61	0,09	5	10		Venerdì									1	
Commerciale (alimentare)	61	0,25	15	10		Sabato/dom									2	
Commerciale (non alimentare)	61	0,15	9	10		Sabato/dom									1	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Produttivo	162	50	3			Mattino	80		3	2			1,5	1,5	2	
						Sera		50								
Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria										veicoli/ora di punta/1000 mq	Veicoli equivalenti	
Produttivo (traffico pesante)	4.847	13.849	4.798	101										1,5	0	0

Veicoli equivalenti			
Mattino		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
9	24	16	6

Veicoli equivalenti (clienti commercio)	
Venerdì	Sabato/Domenica
2	2

Impatti su via Cavallotti generati dagli Ambiti 06, 07, 09 e 42 nell'ora di punta del mattino



L'incremento del traffico generato dagli Ambiti di trasformazione AT 06, AT 07, AT 09 e AT 42 su via Cavallotti nell'ora di punta del mattino è pari al 25%. Ipotizzando che i veicoli generati si dividano in modo omogeneo sulle due arterie di livello provinciale più vicine, il traffico portato da via Cavallotti su viale Lombardia subirebbe un incremento del 8% e su via Manzoni del 20%.

Ambiti che generano traffico su via Marsala/Romagna

AT 11_ via Umberto I - Ex CGS

Ambito con destinazione principale terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale (90%) e compatibile residenziale (10%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 9.610 mq e una Slp pari a 8.169 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Umberto I (strada locale). Il collegamento alla rete stradale di interesse provinciale (Corso Milano - viabilità urbana principale di III livello) è garantita da via Marsala (strada urbana di quartiere a senso unico in uscita) e via Agnesi (strada locale a senso unico in entrata). Inoltre l'ambito prevede la riqualificazione dell'asse di via Umberto I tramite la moderazione del traffico a favore di una maggiore fruizione pedonale. Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, su via Umberto I, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano e entro 600 m la stazione ferroviaria di Monza. Nell'Ambito è consentita la realizzazione di una MSV con SV fino a 800 mq.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 92 veicoli in ingresso e 4 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 3 veicoli in ingresso e 52 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 27 veicoli e 37 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote su via Marsala e incide per il 14% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 8% nell'ora di punta della sera.

AT 11_ via Umberto I - Ex CGS																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
							Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera
Residenza	817	50	16	60%	10	Mattino	10	90	1	9	60	60	1,2	1,2	0	4
						Sera	60	10	6	1					3	0
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
							Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera
Terziario	2.450	25	98			Mattino	80		78	-	70	70	1,1	1,1	50	0
						Sera		50	-	49					0	31
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
							Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera
Commerciale	2.450	60	41			Mattino	60		25	-	50*		1		12	
						Sera										
SV	auto/mq	n° clienti	h apertura		Ora di punta									Veicoli equivalenti		
Commerciale (alimentare)	919	0,2	184	10	Venerdì											18
Commerciale (non alimentare)	919	0,09	83	10	Venerdì											8
Commerciale (alimentare)	919	0,25	230	10	Sabato/dom											23
Commerciale (non alimentare)	919	0,15	138	10	Sabato/dom											14
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
							Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera
Produttivo	2.450	50	49			Mattino	80		39				1,5	1,5	26	16
						Sera		50		25						
Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria									veicoli/ora di punta/1000 mq		Veicoli equivalenti	
Produttivo (traffico pesante)	8.169	9.610	7.184	114									1,5	4	4	

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
92	4	3	52

Veicoli equivalenti (clienti commercio)	
Venerdì	Sabato/Domenica
27	37

* At con MSV < 801 mq

AT 12_ via Solferino - via Marsala - Ex CGS

Ambito con destinazione principale terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale (90%) e residenziale (10%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 13.056 mq e una Slp pari a 8.486 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Solferino (strada locale a senso unico) e da via Marsala (strada urbana di quartiere). Il collegamento alla rete stradale di interesse provinciale (Corso Milano - viabilità urbana principale di III livello) è garantita da via Marsala (a senso unico in uscita) e via Agnesi (a senso unico in entrata) e dall'asse di via Romagna verso viale Lombardia. Inoltre l'ambito prevede la realizzazione del collegamento viario nord-sud tra via Solferino e da via Marsala garantendo una maggiore accessibilità all'area. Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, su via Umberto I, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano e entro 600 m la stazione ferroviaria di Monza. Nell'Ambito è consentita la realizzazione di una MSV con SV fino a 2.500 mq.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 96 veicoli in ingresso e 5 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 3 veicoli in ingresso e 54 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 22 veicoli e 30 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote su via Marsala e incide per il 14% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 8% nell'ora di punta della sera.

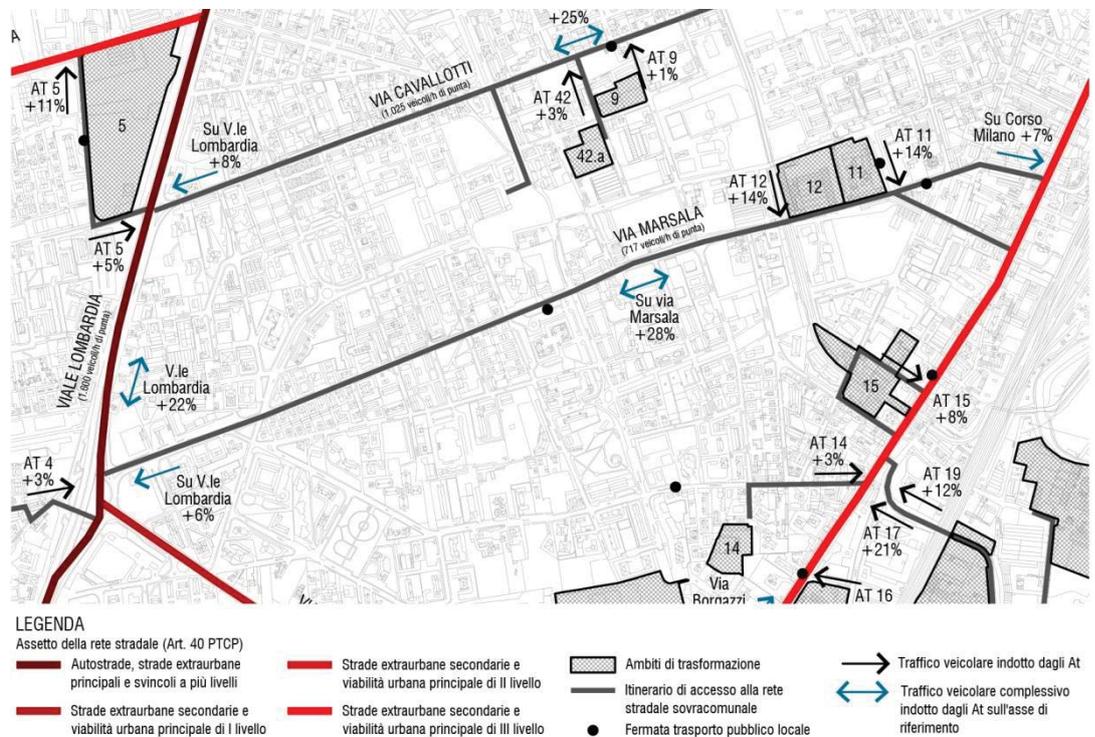
AT 12, via Solferino - via Marsala - Ex CGS																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	849	50	17	60%	10	Mattino	10	90	1	9	60	60	1,2	1,2	1	5
						Sera	60	10	6	1					3	1
Terziario	2.545	25	102			Mattino	80		81		70	70	1,1	1,1	52	0
						Sera		50	-	51				0	32	
Commerciale	2.545	60	42			Mattino	60		25		50*		1		13	
						Sera										
Commerciale (alimentare)	954	0,2	191	10	10	Venerdì									19	
						Sabato/dom										24
Commerciale (non alimentare)	954	0,09	86	10	10	Venerdì									9	
						Sabato/dom										14
Commerciale (non alimentare)	954	0,25	239	10	10	Sabato/dom									24	
						Sabato/dom										14
Produttivo	2.545	50	51			Mattino	80		41				1,5	1,5	27	
						Sera		50		25						17
Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria		veicoli/ora di punta/1000 mq		Veicoli equivalenti								
						8.486	13.056	9.346	91			1,5	4	4		

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
96	5	3	54

Veicoli equivalenti (clienti commercio)			
Venerdì		Sabato/Domenica	
28		38	

* At con MSV<2501 mq

Impatti su via Marsala/Romagna generati dagli Ambiti 11 e 12 nell'ora di punta del mattino



L'incremento del traffico generato dagli Ambiti di trasformazione AT 11 e AT 12 su via Marsala/Romagna nell'ora di punta del mattino è pari al 28%. Ipotizzando che i veicoli generati si dividano in modo omogeneo sulle due arterie di livello provinciale più vicine, il traffico portato da via Marsala/Romagna su viale Lombardia subirebbe un incremento del 6% e su corso Milano del 7%.

Ambiti di trasformazione che generano traffico su via Lombardia

AT 04_ via Tazzoli

Ambito con destinazione principale residenziale (80%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale (20%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 10.231 mq e una SIp pari a 6.650 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Montanari (strada locale). L'accesso alla viabilità di livello provinciale (via Lombardia – strada extraurbana principale PTCP) è assicurata da via San Fruttuoso (strada locale a senso unico) l'arteria principale del quartiere e di collegamento con la città sulla quale insistono negozi, una scuola e la chiesa. Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, su via San Fruttuoso, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 20 veicoli in ingresso e 29 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 19 veicoli in ingresso e 12 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 5 veicoli e 7 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote su via Lombardia e incide per il 3% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 2% nell'ora di punta della sera.

AT 04_ via Tazzoli																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	5.320	50	106	60%	64	Mattino	10	90	8	57	60	60	1,2	1,2	3	29
						Sera	60	10	38	6			19	3		
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Terziario	443	25	18			Mattino	80		14	-	70	70	1,1	1,1	9	0
						Sera		50	-	9			0	6		
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Commerciale	443	60	7			Mattino	60		4	-	50*		1		2	
	SV	auto/mq	n° clienti	h apertura		Ora di punta									Veicoli equivalenti	
Commerciale (alimentare)	166	0,2	33	10		Venerdì									3	
Commerciale (non alimentare)	166	0,09	15	10		Venerdì									1	
Commerciale (alimentare)	166	0,25	42	10		Sabato/dom									4	
Commerciale (non alimentare)	166	0,15	25	10		Sabato/dom									2	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Produttivo	443	50	9			Mattino	80		7				1,5	1,5	5	
						Sera		50		4					3	
Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria									veicoli/ora di punta/1000 mq	Veicoli equivalenti		
Produttivo (traffico pesante)	6.650	10.231	4.022	165									1,5	1	1	

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
20	29	19	12

Veicoli equivalenti (clienti commercio)	
Venerdì	Sabato/Domenica
5	7

AT 05_ viale Lombardia - via Ticino

Ambito con destinazione principale residenziale (80%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale, turistico-ricettivo (20%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 48.176 mq e una SIp pari a 18.362 mq.

Ambito altamente accessibile dai mezzi su gomma. La sua accessibilità è garantita da via Ticino (strada locale) che corre parallela a viale Lombardia (strada extraurbana principale - PTCP). Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, su via Ticino, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano. Nell'Ambito è consentita la realizzazione di una MSV con SV fino a 800 mq.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 81 veicoli in ingresso e 73 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 49 veicoli in ingresso e 51 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 12 veicoli e 17 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote in parte su viale Lombardia e incide per il 5% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 3% nell'ora di punta della sera. E in parte su via della Taccona e incide per il 11% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 7% nell'ora di punta della sera.

AT 05 via Lombardia via Ticino																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
							Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera
Residenza	13.489	50	270	60%	162		10	90	16	146	60	60	1,2	1,2	8	73
							60	10	97	16					49	8

Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti		Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
						Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
						Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	
Terziario	1.124	25	45				80		36		70	70	1,1	1,1	23	0
								50		22					0	14

Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti		Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
						Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
						Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	
Commerciale	1.124	60	19				60		11		50*		1		6	
	SV	auto/mq	n° clienti	h apertura	Ora di punta											
Commerciale (alimentare)	422	0,2	84	10	Venerdì											
Commerciale (non alimentare)	422	0,09	38	10	Venerdì											
Commerciale (alimentare)	422	0,25	105	10	Sabato/dom											
Commerciale (non alimentare)	422	0,15	63	10	Sabato/dom											

Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti		Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
						Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
						Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	
Produttivo	1.124	50	22				80		18				1,5	1,5	12	7
								50		11						

Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria	veicoli/ora di punta/1000 mq		Veicoli equivalenti		
					Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Produttivo (traffico pesante)	16.862	48.176	13.728	123			1,5	2	2

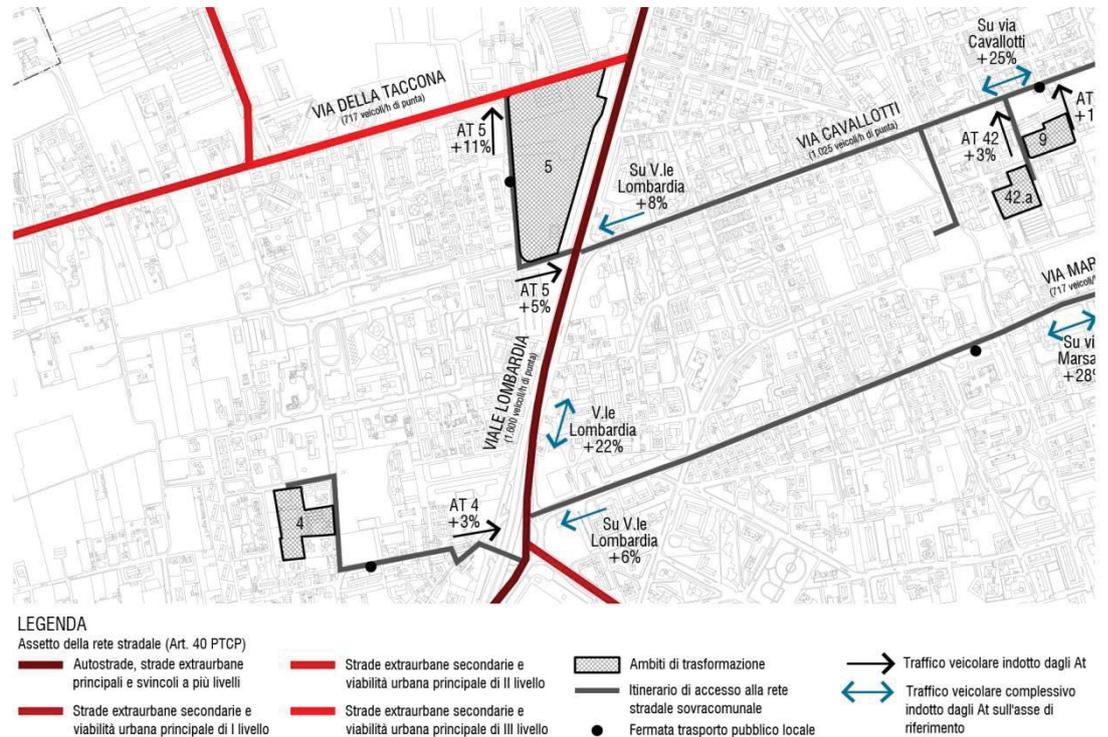
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti		Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
						Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
						Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	
Servizi	1.500	25	60				80		48		70	70	1,1	1,1	31	0
								50		30					0	19

Veicoli equivalenti			
Mattino	Sera	Ingresso	Uscita
81	73	49	51

Veicoli equivalenti (clienti commercio)	
Venerdì	Sabato/Domenica
12	17

* At con MSV < 801 mq

Impatti su viale Lombardia generati dagli Ambiti 04 e 05 nell'ora di punta del mattino



L'incremento del traffico generato dagli Ambiti di trasformazione AT 04 e AT 05 su viale Lombardia (tratto di superficie) nell'ora di punta del mattino è pari al 8%. Sommando l'apporto di traffico dovuto all'immissione di via Cavallotti e via Marsala/Romagna, l'incremento complessivo di traffico nell'ora di punta del mattino su viale Lombardia è pari al 22%.

Ambiti che generano traffico su via Monte Santo

AT 1_ via dei Prati via Monte Santo - ex Pelucchi

Ambito con destinazione principale residenziale (90%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/ terziario-direzionale, turistico-ricettivo (10%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 7.346 mq e una SIp pari a 4.775 mq.

Oggi la sua accessibilità è garantita da una appendice di via Monte Santo (viabilità urbana principale di I livello). L'ambito prevede la realizzazione del collegamento viario tra via Monte Santo e da via dei Prati garantendo una maggiore accessibilità all'area. Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, su via Monte Santo, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 9 veicoli in ingresso e 23 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 15 veicoli in ingresso e 6 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 2 veicoli e 2 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote in parte su via Monte Santo e incide per il 3% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 2% nell'ora di punta della sera.

AT 1_ via dei Prati via Monte Santo - ex Pelucchi																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	4.297	50	86	60%	52	Mattino	10	90	5	46	60	60	1,2	1,2	3	23
						Sera	60	10	31	5				15	3	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Terziario	159	25	6			Mattino	80		5		70	70	1,1	1,1	3	0
						Sera		50		3				0	2	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Commerciale	159	60	3			Mattino	60		2		50 *		1		1	
						SV	auto/mq	n° clienti	h apertura	Ora di punta						
Commerciale (alimentare)	60	0,2	12	10		Venerdì										1
Commerciale (non alimentare)	60	0,09	5	10		Venerdì										1
Commerciale (alimentare)	60	0,25	15	10		Sabato/dom										1
Commerciale (non alimentare)	60	0,15	9	10		Sabato/dom										1
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Produttivo	159	50	3			Mattino	80		3				1,5	1,5	2	
						Sera		50		2						
Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria								veicoli/ora di punta/1000 mq		Veicoli equivalenti		
Produttivo (traffico pesante)	4.775	7.346	3.653	131								1,5	0	0	0	

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
9	23	15	6

Veicoli equivalenti (clienti commercio)	
Venerdì	Sabato/Domenica
2	2

AT 10_ via Solone via dei Prati

Ambito con destinazione principale residenziale (90%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/ terziario-direzionale (10%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 18.431 mq e una SIp pari a 6.863 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Solone (strada locale attualmente a fondo cieco) e da via dei Prati (strada locale attualmente a fondo cieco). Il collegamento alla rete stradale di interesse provinciale è garantita da via dei Prati che si collega con via Marconi (strada extraurbana secondaria e viabilità urbana principale di I livello). Inoltre l'ambito prevede la realizzazione del collegamento viario tra via Solone e da via dei Prati garantendo una maggiore accessibilità all'area. Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, su via San Rocco, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 12 veicoli in ingresso e 33 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 22 veicoli in ingresso e 8 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 2 veicoli e 3 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote su via Monte Santo e incide per il 3% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 4% nell'ora di punta della sera.

AT 10 via Salone via dei Prati																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
							Mattino		Sera		Mattino		Sera		Mattino	
Residenza	6.177	50	124	60%	74	Mattino	10	90	7	67	60	60	1,2	1,2	4	33
						Sera	60	10	44	7					22	4
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
							Mattino		Sera		Mattino		Sera		Mattino	
Terziario	229	25	9			Mattino	80		7	-	70	70	1,1	1,1	5	0
						Sera		50	-	5					0	8
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
							Mattino		Sera		Mattino		Sera		Mattino	
Commerciale	229	60	4			Mattino	60		2	-	50*		1		1	
						Sera										
SV	auto/mq	n° clienti	h apertura	Ora di punta		Veicoli equivalenti										
Commerciale (alimentare)	86	0,2	17	10	Venerdì										2	
Commerciale (non alimentare)	86	0,09	8	10	Venerdì										1	
Commerciale (alimentare)	86	0,25	21	10	Sabato/dom										2	
Commerciale (non alimentare)	86	0,15	13	10	Sabato/dom										1	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
							Mattino		Sera		Mattino		Sera		Mattino	
Produttivo	229	50	5			Mattino	80		4				1,5	1,5	2	
						Sera		50		2						2
Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria	veicoli/ora di punta/1000 mq		Veicoli equivalenti									
Produttivo (traffico pesante)	6.863	18.431	4.955	130									1,5		0	0

Veicoli equivalenti			
Mattino		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
12	33	22	8

Veicoli equivalenti (clienti commercio)			
Venerdì		Sabato/Domenica	
		2	3

AT 17 via Fossati - Ex Fossati Lamperti

Ambito con destinazione principale terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale (90%) e compatibile residenziale (10%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 45.915 mq e una Slp pari a 39.028 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Toniolo (strada locale) e via Fossati (strada urbana a senso unico). La connessione alla rete stradale di livello provinciale è garantita da via Carnia/via Caravaggio che si connette a via Monte Santo (viabilità urbana di I livello) in corrispondenza dello snodo tra la Tangenziale nord Milano e il viale delle Industrie. Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, su via Fossati, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 442 veicoli in ingresso e 21 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 14 veicoli in ingresso e 247 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 127 veicoli e 176 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote in parte su via Borgazzi e incide per il 21% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 12% nell'ora di punta della sera. E in parte su via Monte Santo e incide per il 19% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 11% nell'ora di punta della sera.

AT 17 via Fossati - Ex Fossati Lamperti																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
							Mattino		Sera		Mattino		Sera		Mattino	
Residenza	3.603	50	78	60%	47	Mattino	10	90	5	42	60	60	1,2	1,2	2	21
						Sera	60	10	28	5					14	2
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
							Mattino		Sera		Mattino		Sera		Mattino	
Terziario	11.708	25	468			Mattino	80		375		70	70	1,1	1,1	238	0
						Sera		50	234						0	149
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
							Mattino		Sera		Mattino		Sera		Mattino	
Commerciale	11.708	60	195			Mattino	60		117		50*		1		59	
						Sera										
SV	auto/mq	n° clienti	h apertura	Ora di punta		Veicoli equivalenti										
Commerciale (alimentare)	4.391	0,2	878	10	Venerdì										88	
Commerciale (non alimentare)	4.391	0,09	395	10	Venerdì										40	
Commerciale (alimentare)	4.391	0,25	1.098	10	Sabato/dom										110	
Commerciale (non alimentare)	4.391	0,15	659	10	Sabato/dom										66	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
							Mattino		Sera		Mattino		Sera		Mattino	
Produttivo	11.708	50	234			Mattino	80		197				1,5	1,5	125	
						Sera		50	117							78
Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria	veicoli/ora di punta/1000 mq		Veicoli equivalenti									
Produttivo (traffico pesante)	39.028	45.915	38.744	101									1,5		18	18

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
442	21	14	247

Veicoli equivalenti (clienti commercio)	
Venerdì	Sabato/Domenica
127	176

AT 19_via Val d'Ossola - ex Garbagnati

Ambito con destinazione principale residenziale (80%) e terziario-commerciale, produttiva/ terziario-direzionale, turistico-ricettivo (20%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 62.132 mq e una SIp pari a 27.959 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Monte Grappa (strada urbana di quartiere) e via Val d'Ossola (strada locale a fondo cieco). La connessione alla rete stradale di livello provinciale è garantita da via Carnia/via Caravaggio che si connette a via Monte Santo (viabilità urbana di I livello) in corrispondenza dello snodo tra la Tangenziale nord Milano e via Marconi). Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito non è presente una fermata del trasporto pubblico urbano. L'Ambito prevede inoltre la realizzazione di due nuove strade di distribuzione interna al comparto e è consentita la realizzazione di una MSV con SV fino a 800 mq.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 99 veicoli in ingresso e 161 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 107 veicoli in ingresso e 64 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 20 veicoli e 28 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote in parte su via Borgazzi e incide per il 12% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 8% nell'ora di punta della sera. E in parte su via Monte Santo e incide per il 11% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 7% nell'ora di punta della sera.

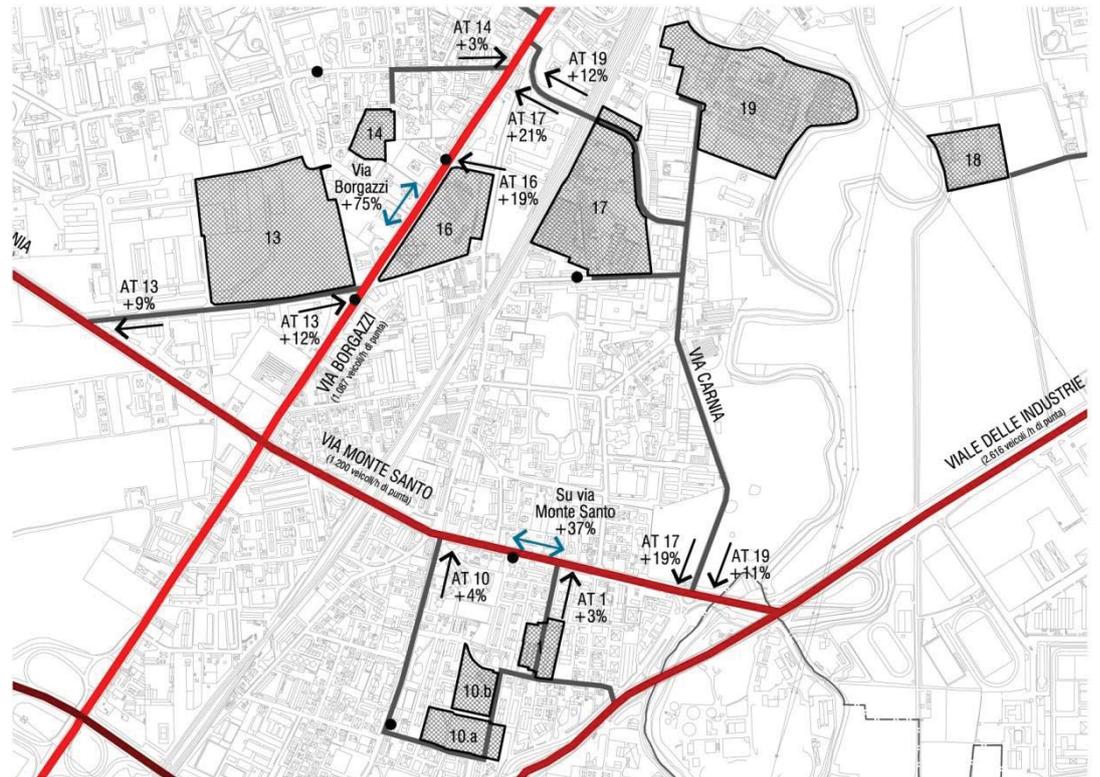
AT 19 via Val d'Ossola - ex Garbagnati																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	22.367	50	447	60%	268	Mattino	10	90	27	242	80	80	1,2	1,2	18	161
						Sera	60	10	161	27					107	18
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Terziario	1.864	25	75			Mattino	80		60		90	90	1,1	1,1	49	0
						Sera		50		37					0	31
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Commerciale	1.864	60	31			Mattino	60		19		50*		1		9	
	SV	auto/mq	n° clienti	h apertura		Ora di punta									Veicoli equivalenti	
Commerciale (alimentare)	669	0,2	140	10		Venerdì									14	
Commerciale (non alimentare)	669	0,08	63	10		Venerdì									6	
Commerciale (alimentare)	669	0,25	175	10		Sabato/dom									17	
Commerciale (non alimentare)	669	0,15	105	10		Sabato/dom									10	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Produttivo	1.864	50	37			Mattino	80		30				1,5	1,5	20	
						Sera		50		19						12
Destinazione	slp tot	St	Sl tot	Indice ed. fondiaria									veicoli/ora di punta/1000 mq		Veicoli equivalenti	
Produttivo (traffico pesante)	27.959	62.132	25.814	108									1,5		3	

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
99	161	107	64

Veicoli equivalenti (clienti commercio)	
Venerdì	Sabato/Domenica
20	28

* At con MSV<801 mq

Impatti su via Monte Santo generati dagli Ambiti 1, 10, 17 e 19 nell'ora di punta del mattino



LEGENDA

Assetto della rete stradale (Art. 40 PTCP)

- Autostrade, strade extraurbane principali e svincoli a più livelli
- Strade extraurbane secondarie e viabilità urbana principale di I livello
- Strade extraurbane secondarie e viabilità urbana principale di II livello
- Strade extraurbane secondarie e viabilità urbana principale di III livello

- Ambiti di trasformazione
- Itinerario di accesso alla rete stradale sovracomunale
- Fermata trasporto pubblico locale

- Traffico veicolare indotto dagli At
- Traffico veicolare complessivo indotto dagli At sull'asse di riferimento

L'incremento del traffico generato dagli Ambiti di trasformazione AT 1, AT 10, AT 17 e AT 19 su via Monte Santo nell'ora di punta del mattino è pari al 37%.

Ambiti che generano traffico su via Borgazzi

AT 13_ via Philips - via Guerrazzi

Ambito con destinazione principale terziario-commerciale, produttiva/ terziario-direzionale (90%) e compatibile residenziale (10%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 69.382 mq e una Slp pari a 45.099 mq. Nell'ambito sono già presenti alcuni manufatti adibiti a attività produttive e terziarie pertanto per il calcolo del traffico indotto è stata sottratta alla superficie di progetto la Slp esistente che già genera un certo numero di veicoli in ingresso e in uscita.

La sua accessibilità è garantita da via Philips (strada locale) che connette due assi di interesse provinciale (viale Campania - viabilità urbana di I livello e via Borgazzi - viabilità urbana di III livello). Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, su via Borgazzi, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano. Nell'Ambito è consentita la realizzazione di una MSV con SV fino a 800 mq.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 245 veicoli in ingresso e 24 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 16 veicoli in ingresso e 115 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 147 veicoli e 203 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote in parte su viale Campania e incide per il 9% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 4% nell'ora di punta della sera. E in parte su via Borgazzi e incide per il 12% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 6% nell'ora di punta della sera.

AT 13_ via Philips- via Guerrazzi																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	4.510	50	90	60%	54	Mattino	10	90	5	49	60	60	1,2	1,2	3	24
						Sera	60	10	32	5					16	3
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Terziario	5.355	25	214			Mattino	80		171	-	70	70	1,1	1,1	109	0
						Sera		50	-	107					0	68
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Commerciale	13.530	60	226			Mattino	60		135	-	50 *	1		68		
		SV	auto/mq	n° clienti	h apertura	Ora di punta										
Commerciale (alimentare)	5.074	0,2	1.015	10		Venerdì									101	
Commerciale (non alimentare)	5.074	0,09	457	10		Venerdì									46	
Commerciale (alimentare)	5.074	0,25	1.268	10		Sabato/dom									127	
Commerciale (non alimentare)	5.074	0,15	761	10		Sabato/dom									76	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Produttivo	5.355	50	107			Mattino	80		86				1,5	1,5	57	
						Sera		50		54						
Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria									veicoli/ora di punta/1000 mq		Veicoli equivalenti	
Produttivo (traffico pesante)	45.099	69.382	34.326	131									1,5	8	8	

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
245	24	16	115

Veicoli equivalenti (clienti commercio)	
Venerdì	Sabato/Domenica
147	203

* At con MSV < 801 mq

AT 14_ via Guerrazzi

Ambito con destinazione principale residenziale (90%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/ terziario-direzionale (10%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 6.539 mq e una Slp pari a 4.250 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Guerrazzi (strada locale a fondo cieco) che si connette a via Borgazzi - viabilità urbana di III livello. Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, su via Guerrazzi, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 8 veicoli in ingresso e 21 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 14 veicoli in ingresso e 5 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 2 veicoli e 2 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote su via Borgazzi e incide per il 3% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 2% nell'ora di punta della sera.

AT 14_ via Guerrazzi																	
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Residenza	3.825	50	77	60%	46	Mattino	10	90	5	41	60	60	1,2	1,2	2	21	
						Sera	60	10	28	5					14	2	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Terziario	142	25	6			Mattino	80		5	-	70	70	1,1	1,1	3	0	
						Sera		50	-	3						0	2
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Commerciale	142	60	2			Mattino	60		1	-	50 *		1		1		
		SV	auto/mq	n° clienti	h apertura	Ora di punta											Veicoli equivalenti
Commerciale (alimentare)	53	0,2	11	10		Venerdì											1
Commerciale (non alimentare)	53	0,09	5	10		Venerdì											0
Commerciale (alimentare)	53	0,25	13	10		Sabato/dom											1
Commerciale (non alimentare)	53	0,15	8	10		Sabato/dom											1
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Produttivo	142	50	3			Mattino	80		2				1,5	1,5	2		
						Sera		50		1						1	
Destinazione	slp tot	St	Sf tot	Indice ed. fondiaria									veicoli/ora di punta/1000 mq		Veicoli equivalenti		
Produttivo (traffico pesante)	4.250	6.539	4.541	94									1,5		0 0		
Veicoli equivalenti				Veicoli equivalenti (clienti commercio)													
Mattina		Sera		Venerdì		Sabato/Domenica											
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita										
8	21	14	5	2		2											

AT 15_ via Borgazzi - via Galvani

Ambito con destinazione principale residenziale (70%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale, turistico-ricettivo (30%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 16.728 mq e una Slp pari a 10.873 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Edison, via Galvani (strade locali a senso unico) che si connettono a via Borgazzi – viabilità urbana di III livello e via Pacinotti (strada urbana di quartiere). Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, su via Borgazzi, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 45 veicoli in ingresso e 41 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 27 veicoli in ingresso e 27 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 12 veicoli e 16 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote su via Borgazzi e incide per il 8% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 5% nell'ora di punta della sera.

AT 15_ via Borgazzi - via Galvani																	
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Residenza	7.611	50	152	60%	91	Mattino	10	90	9	82	60	60	1,2	1,2	5	41	
						Sera	60	10	55	9					27	5	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Terziario	1.087	25	43			Mattino	80		35	-	70	70	1,1	1,1	22	0	
						Sera		50	-	22						0	14
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Commerciale	1.087	60	18			Mattino	60		11	-	50 *		1		5		
		SV	auto/mq	n° clienti	h apertura	Ora di punta											Veicoli equivalenti
Commerciale (alimentare)	408	0,2	82	10		Venerdì											8
Commerciale (non alimentare)	408	0,09	37	10		Venerdì											4
Commerciale (alimentare)	408	0,25	102	10		Sabato/dom											10
Commerciale (non alimentare)	408	0,15	61	10		Sabato/dom											6
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Produttivo	1.087	50	22			Mattino	80		17				1,5	1,5	12	7	
						Sera		50		11							
Destinazione	slp tot	St	Sf tot	Indice ed. fondiaria									veicoli/ora di punta/1000 mq		Veicoli equivalenti		
Produttivo (traffico pesante)	10.873	16.728	9.407	116									1,5		2 2		
Veicoli equivalenti				Veicoli equivalenti (clienti commercio)													
Mattina		Sera		Venerdì		Sabato/Domenica											
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita										
45	41	27	27	12		16											

AT 16 via Borgazzi, TPM

Ambito con destinazione principale terziario-commerciale, produttiva/ terziario-direzionale (60%) e compatibile residenziale (40%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 24.329 mq e una SIp pari a 20.680 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Borgazzi (viabilità urbana di III livello). Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, su via Borgazzi, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano. All'interno dell'ambito è consentita la realizzazione di una MSV fino a 1500 mq di SV.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 160 veicoli in ingresso e 45 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 30 veicoli in ingresso e 91 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 45 veicoli e 62 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote su via Borgazzi e incide per il 19% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 11% nell'ora di punta della sera.

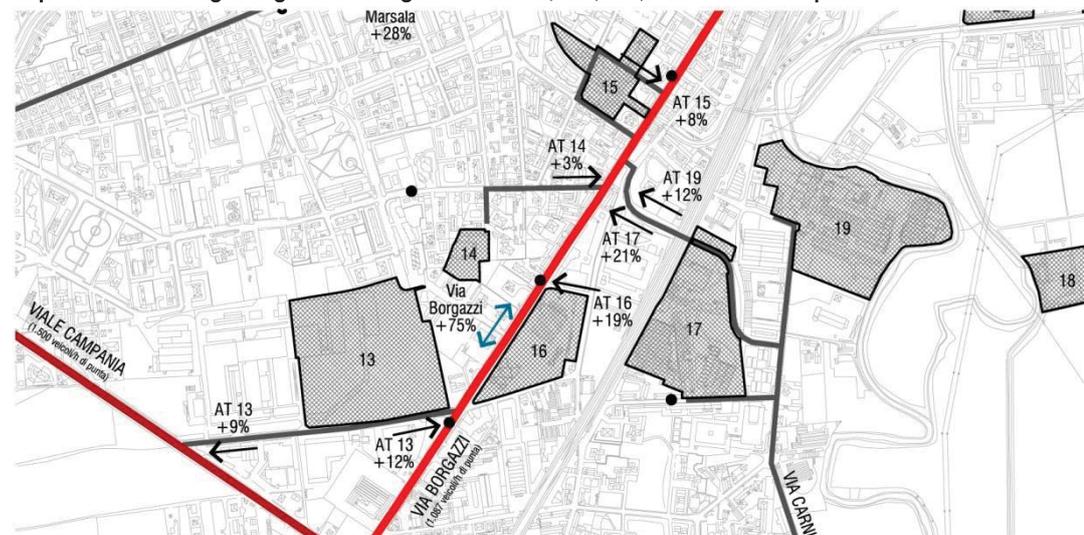
AT 16 via Borgazzi TPM																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	8.272	50	165	60%	99	Mattino	10	90	10	89	60	60	1,2	1,2	5	45
						Sera	60	10	60	10				30	5	
Terziario	4.136	25	165			Mattino	80		132		70	70	1,1	1,1	84	0
						Sera		50		83				0	53	
Commerciale	4.136	60	69			Mattino	60		41		50*		1		21	
						SV	auto/mq	n° clienti	h apertura	Ora di punta						
Commerciale (alimentare)	1.551	0,2	310	10		Venerdì									31	
Commerciale (non alimentare)	1.551	0,09	140	10		Venerdì									14	
Commerciale (alimentare)	1.551	0,25	388	10		Sabato/dom									39	
Commerciale (non alimentare)	1.551	0,15	233	10		Sabato/dom									23	
Produttivo	4.136	50	83			Mattino	80		66				1,5	1,5	44	
						Sera		50		41						28
Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria										veicoli/ora di punta/1000 mq		Veicoli equivalenti
														Ingresso	Uscita	
Produttivo (traffico pesante)	20.680	24.329	15.971	129										1,5	6	6

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
160	45	30	91

Veicoli equivalenti (clienti commercio)			
Venerdì		Sabato/Domenica	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
45		62	

* At con MSV<1501 mq

Impatti su via Borgazzi generati dagli Ambiti 13, 14, 15, 16 nell'ora di punta del mattino



LEGENDA

Assetto della rete stradale (Art. 40 PTCP)

- Autostrade, strade extraurbane principali e svincoli a più livelli
- Strade extraurbane secondarie e viabilità urbana principale di I livello
- Strade extraurbane secondarie e viabilità urbana principale di III livello
- Ambiti di trasformazione
- Itinerario di accesso alla rete stradale sovracomunale
- Fermata trasporto pubblico locale
- Traffico veicolare indotto dagli At
- Traffico veicolare complessivo indotto dagli At sull'asse di riferimento

L'incremento del traffico generato dagli Ambiti di trasformazione AT 13, AT 14, AT 15 e AT 16 su via Borgazzi nell'ora di punta del mattino è pari al 42%. Sommando l'apporto di traffico dovuto a parte dei veicoli generati dall'attuazione degli AT 17 e 19, l'incremento complessivo di traffico nell'ora di punta del mattino su via Borgazzi è pari al 75%.

Ambiti che generano traffico su via Mentana

AT 20_ Ex scalo ferroviario

Ambito con destinazione principale terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale (90%) e compatibile residenziale (10%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 17.879 mq e una SIp pari a 8.045 mq.

La sua accessibilità è garantita innanzitutto dalla stazione ferroviaria di Monza che si trova in adiacenza all'ambito e da numerose linee del trasporto pubblico urbano ed extraurbano. Per quanto concerne l'accessibilità veicolare privata, essa è garantita da via Mentana (strada urbana di quartiere) che si connette con largo Mazzini (viabilità urbana principale di III livello). L'Ambito prevede inoltre la realizzazione di una nuova strada di distribuzione interna al comparto ed è consentita la realizzazione di una MSV con SV fino a 1500 mq.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 91 veicoli in ingresso e 4 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 3 veicoli in ingresso e 51 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 26 veicoli e 36 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote in parte su via Mentana e incide per il 3% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 2% nell'ora di punta della sera. E in parte su via Turati e incide per il 5% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 3% nell'ora di punta della sera.

AT 20_ Ex scalo ferroviario																						
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti							
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita						
							Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera						
Residenza	805	50	16	60%	10	Mattino	10	90	1	9	60	60	1,2	1,2	0	4						
						Sera	60	10	6	1					3	0						
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti							
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita						
							Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera						
Terziario	2.414	25	97			Mattino	80		77		70	70	1,1	1,1	49	0						
						Sera		50		48					0	31						
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti							
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita						
							Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera						
Commerciale	2.414	60	40			Mattino	60		24		50*		1		12							
						Sera																
Destinazione	slp	auto/mq	n° clienti	h apertura		Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti							
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita						
							Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera						
							Commerciale (alimentare)	905	0,2	181	10	Venerdì										18
							Commerciale (non alimentare)	905	0,09	81	10	Venerdì										8
Commerciale (alimentare)	905	0,25	226	10	Sabato/dom										23							
Commerciale (non alimentare)	905	0,15	136	10	Sabato/dom										14							
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti							
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita						
							Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera	Mattino	Sera						
Produttivo	2.414	50	48			Mattino	80		39				1,5	1,5	26							
						Sera		50		24						16						
Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria									veicoli/ora di punta/1000 mq		Veicoli equivalenti							
Produttivo (traffico pesante)	8.045	17.879	8.339	96									1,5		4	4						

Veicoli equivalenti			
Mattino	Sera		
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
91	4	3	51

Veicoli equivalenti (clienti commercio)	
Venerdì	Sabato/Domenica
26	36

* At con MSV<1501 mq

AT 21_ via Ghilini - ex Cascamificio italiano

Ambito con destinazione principale residenziale (75%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale, turistico-ricettivo (25%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 7.314 mq e una SIp pari a 6.217 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Ghilini (strada locale a senso unico). La connessione con la viabilità di interesse provinciale è garantita da via Mentana (strada urbana di quartiere) che si connette a largo Mazzini (viabilità urbana principale di III livello). Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito su via Mentana è presente una fermata del trasporto pubblico urbano e entro 600 m la stazione ferroviaria di Monza.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 22 veicoli in ingresso e 25 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 17 veicoli in ingresso e 14 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 6 veicoli e 8 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote su via Mentana e incide per il 3% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 2% nell'ora di punta della sera.

AT 21 via Ghilini - ex Cascamificio italiano																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	4.663	50	93	60%	56	Mattino	10	90	6	50	60	60	1,2	1,2	3	25
						Sera	60	10	34	6				17	3	

Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti		Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
						Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Terziario	518	25	21		Mattino	80		17		70	70	1,1	1,1	11	0
					Sera		50		10				0	7	

Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti		Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
						Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Commerciale	518	60	9		Mattino	60		5		50*		1		3	
					SV	auto/mq	n° clienti	h apertura							
Commerciale (alimentare)	194	0,2	39	10	Venerdì									4	
Commerciale (non alimentare)	194	0,09	17	10	Venerdì									2	
Commerciale (alimentare)	194	0,25	49	10	Sabato/dom									5	
Commerciale (non alimentare)	194	0,15	29	10	Sabato/dom									3	

Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti		Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
						Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Produttivo	518	50	10		Mattino	80		8				1,5	1,5	6	
					Sera		50		5						

Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria							veicoli/ora di punta/1000 mq			
Produttivo (traffico pesante)	6.290	7.314	6.154	102							1,5	1	1	1

Veicoli equivalenti				Veicoli equivalenti (clienti commercio)			
Mattino	Sera			Venerdì	Sabato/Domenica		
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	6	8		
22	25	17	14				

AT 22_via Timavo - canale Villorosi

Ambito con destinazione principale residenziale (80%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale (20%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 9.922 mq e una Slp pari a 3.473 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Timavo e via Piave (strada locale). La connessione con la viabilità di interesse provinciale è garantita da via Mentana (strada urbana di quartiere) che si connette a largo Mazzini (viabilità urbana principale di III livello). Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito non è presente una fermata del trasporto pubblico urbano.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 10 veicoli in ingresso e 15 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 10 veicoli in ingresso e 7 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 3 veicoli e 3 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote su via Mentana e incide per il 2% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 1% nell'ora di punta della sera.

AT 22 via Timavo canale Villorosi																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	2.778	50	56	60%	33	Mattino	10	90	3	30	60	60	1,2	1,2	2	15
						Sera	60	10	20	3				10	2	

Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti		Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
						Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Terziario	232	25	9		Mattino	80		7		70	70	1,1	1,1	5	0
					Sera		50		5				0	3	

Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti		Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
						Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Commerciale	232	60	4		Mattino	60		2		50*		1		1	
					SV	auto/mq	n° clienti	h apertura							
Commerciale (alimentare)	87	0,2	17	10	Venerdì									2	
Commerciale (non alimentare)	87	0,09	8	10	Venerdì									1	
Commerciale (alimentare)	87	0,25	22	10	Sabato/dom									2	
Commerciale (non alimentare)	87	0,15	13	10	Sabato/dom									1	

Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti		Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
						Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Produttivo	232	50	5		Mattino	80		4				1,5	1,5	2	
					Sera		50		2						

Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria							veicoli/ora di punta/1000 mq			
Produttivo (traffico pesante)	3.473	9.922	4.738	73							1,5	0	0	0

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
10	15	10	7

Veicoli equivalenti (clienti commercio)	
Venerdì	Sabato/Domenica
3	3

AT 23_via Piave

Ambito con destinazione principale residenziale (70%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale (30%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 5.732 mq e una Slp pari a 3.726 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Piave (strada locale). La connessione con la viabilità di interesse provinciale è garantita da via Mentana (strada urbana di quartiere) che si connette a largo Mazzini (viabilità urbana principale di III livello). Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, su via Mentana, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 16 veicoli in ingresso e 14 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 9 veicoli in ingresso e 9 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 4 veicoli e 6 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote su via Mentana e incide per il 2% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 1% nell'ora di punta della sera.

AT 23 via Piave																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	2.608	50	52	60%	31	Mattino	10	60	3	28	60	60	1,2	1,2	2	14
						Sera	60	10	19	3					9	2
Terziario	373	25	15			Mattino	80		12		70	70	1,1	1,1	8	0
						Sera		50		7				0	5	
Commerciale	373	60	6			Mattino	60		4		50*		1		2	
						Sera										
Commerciale (alimentare)	140	0,2	28	10		Venerdì										3
Commerciale (non alimentare)	140	0,09	13	10		Venerdì										1
Commerciale (alimentare)	140	0,25	35	10		Sabato/dom										3
Commerciale (non alimentare)	140	0,15	21	10		Sabato/dom										2
Produttivo	373	50	7			Mattino	80		6				1,5	1,5	4	
						Sera		50		4						2
Destinazione	slp tot	St	Sf tot	Indice ed. fondiaria									veicoli/ora di punta/1000 mq			
Produttivo (traffico pesante)	3.726	5.732	5.023	74									1,5	1	1	1

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
16	14	9	9

Veicoli equivalenti (clienti commercio)	
Venerdì	Sabato/Domenica
4	6

AT 24_via Salvo D'Acquisto - ex Henseberger

Ambito con destinazione principale residenziale (77%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale (23%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 12.586 mq e una Slp pari a 11.075 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Salvo d'Acquisto e via Henseberger (strade locali a fondo cieco). La connessione con la viabilità di interesse provinciale è garantita da via Mentana (strada urbana di quartiere) che si connette a largo Mazzini (viabilità urbana principale di III livello - PTCP). Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, su via Mentana, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano. Nell'Ambito è consentita la realizzazione di una MSV con SV fino a 1500 mq.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 37 veicoli in ingresso e 46 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 31 veicoli in ingresso e 23 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 9 veicoli e 18 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote su via Mentana e incide per il 6% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 4% nell'ora di punta della sera.

AT 24 via Salvo D'Acquisto - ex Hensemberger																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	8.528	50	171	60%	102	Mattino	10	90	10	92	60	60	1,2	1,2	5	46
						Sera	60	10	61	10					31	5
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Terziario	849	25	34			Mattino	80		27		70	70	1,1	1,1	17	0
						Sera		50		17				0	11	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Commerciale	849	60	14			Mattino	60		8		50*		1		4	
						SV	auto/mq	n° clienti	h apertura	Ora di punta	Veicoli equivalenti					
Commerciale (alimentare)	318	0,2	64	10		Venerdì	6									
Commerciale (non alimentare)	318	0,09	29	10		Venerdì	3									
Commerciale (alimentare)	318	0,25	80	10		Sabato/dom	8									
Commerciale (non alimentare)	318	0,15	48	10		Sabato/dom	5									
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Produttivo	849	50	17			Mattino	80		14				1,5	1,5	9	
						Sera		50		8						6
Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria							veicoli/ora di punta/1000 mq		Veicoli equivalenti			
Produttivo (traffico pesante)	11.075	12.586	8.502	130							1,5		1 1			

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
37	46	31	23

Veicoli equivalenti (clienti commercio)			
Venerdì		Sabato/Domenica	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
9			13

* At con MSV < 1501 mq

AT 25 via Hensemberger - ex Hensemberger

Ambito con destinazione principale residenziale (70%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale (30%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 4.116 mq e una Slp pari a 2.675 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Salvo d'Acquisto e via Hensemberger (strade locali a fondo cieco). La connessione con la viabilità di interesse provinciale è garantita da via Mentana (strada urbana di quartiere) che si connette a largo Mazzini (viabilità urbana principale di III livello - PTCP). Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, su via Mentana, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 11 veicoli in ingresso e 10 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 7 veicoli in ingresso e 7 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 3 veicoli e 4 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote su via Mentana e incide per il 2% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 1% nell'ora di punta della sera.

AT 25 via Hensemberger - ex Hensemberger																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	1.873	50	37	60%	22	Mattino	10	90	2	20	60	60	1,2	1,2	1	10
						Sera	60	10	13	2					7	1
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Terziario	268	25	11			Mattino	80		9		70	70	1,1	1,1	5	0
						Sera		50		5				0	3	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Commerciale	268	60	4			Mattino	60		3		50*		1		1	
						SV	auto/mq	n° clienti	h apertura	Ora di punta	Veicoli equivalenti					
Commerciale (alimentare)	101	0,2	20	10		Venerdì	2									
Commerciale (non alimentare)	101	0,09	9	10		Venerdì	1									
Commerciale (alimentare)	101	0,25	25	10		Sabato/dom	3									
Commerciale (non alimentare)	101	0,15	15	10		Sabato/dom	2									
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Produttivo	268	50	5			Mattino	80		4				1,5	1,5	3	
						Sera		50		3						2
Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria							veicoli/ora di punta/1000 mq		Veicoli equivalenti			
Produttivo (traffico pesante)	2.675	4.116	2.290	117							1,5		0 0			

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
11	10	7	7

Veicoli equivalenti (clienti commercio)			
Venerdì		Sabato/Domenica	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
3			4

AT 28 _via Mentana, ex Macello

Ambito con destinazione principale servizi pubblici e di interesse pubblico o generale (70%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/ terziario-direzionale (30%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 58.957 mq e una Slp pari a 26.531 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Mentana a nord (strada urbana di quartiere) che si connette a largo Mazzini (viabilità urbana principale di III livello -PTCP) e da via Buonarroti (strada urbana di quartiere) a sud che si connette al viale delle Industrie (viabilità urbana principale di III livello). Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito su via Mentana è presente una fermata del trasporto pubblico urbano e entro 600 m la stazione ferroviaria di Monza.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 479 veicoli in ingresso e 0 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 0 veicoli in ingresso e 293 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 29 veicoli e 40 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote in parte su via Mentana e incide per l'11% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 7% nell'ora di punta della sera; in parte su via Foscolo e incide per il 13% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 8% nell'ora di punta della sera; in parte su via Buonarroti e incide per il 16% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 10% nell'ora di punta della sera.

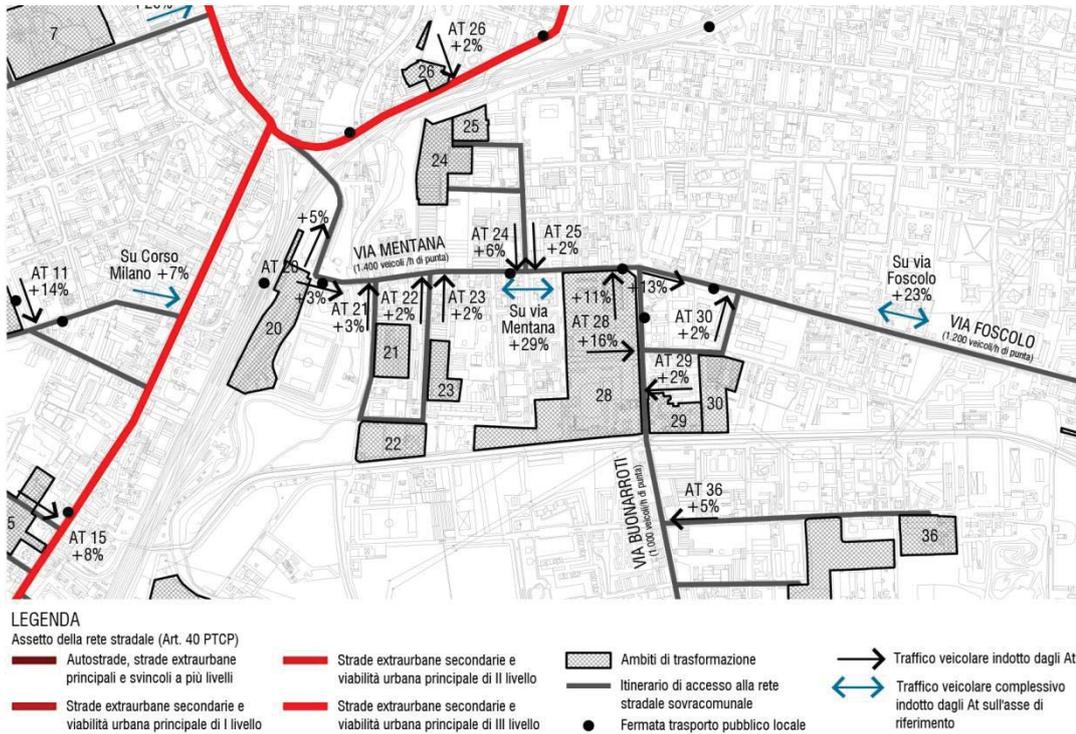
AT 28 via Mentana, ex Macello																	
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Residenza	-	50	-	60%	-	Mattino	10	90	-	-	60	60	1,2	1,2	0	0	
						Sera	60	10	-	-					0	0	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Terziario	2.653	25	106			Mattino	80		85			70	70	1,1	1,1	54	0
						Sera		50		53						0	34
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Commerciale	2.653	60	44			Mattino	60		27			50*		1		13	
		SV	auto/mq	n° clienti	h apertura	Ora di punta									Veicoli equivalenti		
Commerciale (alimentare)		995	0,2	199	10	Venerdì									20		
Commerciale (non alimentare)		995	0,09	90	10	Venerdì									9		
Commerciale (alimentare)		995	0,25	249	10	Sabato/dom									25		
Commerciale (non alimentare)		995	0,15	149	10	Sabato/dom									15		
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Produttivo	2.653	50	53			Mattino	80		42				1,5	1,5	28		
						Sera		50		27						18	
Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria									veicoli/ora di punta/1000 mq		Veicoli equivalenti		
Produttivo (traffico pesante)	26.531	58.957	46.619	57									2,0		5 5		
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Servizi	18.571	25	743			Mattino	80		594			70	70	1,1	1,1	378	0
						Sera		50		371						0	236

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
479	0	0	293

Veicoli equivalenti (clienti commercio)	
Venerdì	
Sabato/Domenica	
29	40

* At con MSV < 1501 mq

Impatti su via Mentana generati dagli Ambiti 20, 21, 22, 23, 24, 25, 28 nell'ora di punta del mattino



L'incremento del traffico generato dagli Ambiti di trasformazione AT 20, AT 21, AT 22, AT 23, AT 24, AT 25 e AT 28 su via Mentana nell'ora di punta del mattino è pari al 29%.

Ambiti che generano traffico su via Buonarroti

AT 18_via Cesare da Sesto – Cascinazza

Ambito con destinazione principale rurale (70%) e compatibile servizi (30%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 13.985 mq e una Slp pari a 6.293 mq.

L'ambito si colloca in una zona isolata al centro in un comparto rurale. La sua accessibilità è garantita da un percorso sterrato che si connette a via Cesare da Sesto (strada locale) e via Veronese (strada locale a senso unico). La connessione alla rete stradale di livello provinciale è garantita dall'asse di via Buonarroti che si connette a viale delle Industrie (viabilità urbana di I livello). Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito non è presente una fermata del trasporto pubblico urbano.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 49 veicoli in ingresso e 0 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 0 veicoli in ingresso e 31 veicoli in uscita. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote su via Buonarroti e incide per il 5% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 3% nell'ora di punta della sera.

AT 18_via Cesare da Sesto - Cascinazza														
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti	Ora di punta	Spostamento ora di		Spostamento ora di		Utilizzo mezzo		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
					Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Servizi	1.888	25	76	Mattino	80		80		90	90	1,1	1,1	49	0
						50		38					0	31

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
49	0	0	31

Veicoli equivalenti (clienti commercio)	
Venerdì	Sabato/Domenica
0	0

AT 29_ via Palladio via Buonarroti

Ambito con destinazione principale residenziale (90%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale (10%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 7.107 mq e una SIp pari a 3.198 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Buonarroti (strada urbana di quartiere) che si connette con la viabilità di interesse provinciale viale delle Industrie (viabilità urbana principale di I livello - PTCP). Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, su via Buonarroti, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 6 veicoli in ingresso e 16 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 10 veicoli in ingresso e 4 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 1 veicoli e 2 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote su via Buonarroti e incide per il 2% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 1% nell'ora di punta della sera.

AT 29_ via Palladio via Buonarroti																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	2.878	50	58	60%	35	Mattino	10	90	3	31	60	60	1,2	1,2	2	16
						Sera	60	10	21	3					10	2
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Terziario	107	25	4			Mattino	80		3		70	70	1,1	1,1	2	0
						Sera		50		2				0	1	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Commerciale	107	60	2			Mattino	60		1		50*		1		1	
						SV	auto/mq	n° clienti	h apertura	Ora di punta						
Commerciale (alimentare)	40	0,2	8	10		Venerdì									1	
Commerciale (non alimentare)	40	0,09	4	10		Venerdì									0	
Commerciale (alimentare)	40	0,25	10	10		Sabato/dom									1	
Commerciale (non alimentare)	40	0,15	6	10		Sabato/dom									1	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Produttivo	107	50	2			Mattino	80		2				1,5	1,5	1	
						Sera		50		1						1
Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria								veicoli/ora di punta/1000 mq		Veicoli equivalenti		
Produttivo (traffico pesante)	3.198	7.107	3.784	85								1,5	0	0		

Veicoli equivalenti			
Mattino		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
6	16	10	4

Veicoli equivalenti (clienti commercio)	
Venerdì	Sabato/Domenica
1	2

AT 35_ via Giovanni Cimabue

Ambito con destinazione principale residenziale (90%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale, turistico-ricettivo (10%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 41.907 mq e una SIp pari a 18.858 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Cimabue e da via Bernini (strade locali). La connessione con la viabilità di interesse provinciale è garantita da via Buonarroti (strada urbana di quartiere) che si connette al viale delle Industrie (viabilità urbana principale di I livello - PTCP). Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, su via Buonarroti, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 34 veicoli in ingresso e 92 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 61 veicoli in ingresso e 23 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 7 veicoli e 9 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote in parte su via Buonarroti e incide per il 13% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 8% nell'ora di punta della sera.

AT 35 via Giovanni Cimabue																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	16.972	50	339	60%	204	Mattino	10	90	20	183	60	60	1,2	1,2	10	92
						Sera	60	10	122	20				61	10	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Terziario	629	25	25			Mattino	80		20		70	70	1,1	1,1	13	0
						Sera		50		13				0	8	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Commerciale	629	60	10			Mattino	60		6		50*	1		3		
	SV	auto/mq	n° clienti	h apertura		Ora di punta										
Commerciale (alimentare)	236	0,2	47	10		Venerdì								5		
Commerciale (non alimentare)	236	0,09	21	10		Venerdì								2		
Commerciale (alimentare)	236	0,25	59	10		Sabato/dom								6		
Commerciale (non alimentare)	236	0,15	35	10		Sabato/dom								4		
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Produttivo	629	50	13			Mattino	80		10				1,5	1,5	7	
						Sera		50		6					4	
Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria			veicoli/ora di punta/1000 mq		Veicoli equivalenti							
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita						
Produttivo (traffico pesante)	18.858	41.907	15.834	119					1,5	1	1	1				

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
34	92	61	23

Veicoli equivalenti (clienti commercio)	
Venerdì	Sabato/Domenica
7	9

AT 36 via Bramante da Urbino

Ambito con destinazione principale residenziale (80%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale (20%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 8.773 mq e una Slp pari a 5.702 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Cimabue e da via Bernini (strade locali). La connessione con la viabilità di interesse provinciale è garantita da via Buonarroti (strada urbana di quartiere) che si connette al viale delle Industrie (viabilità urbana principale di I livello - PTCP). Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito non è presente una fermata del trasporto pubblico urbano.

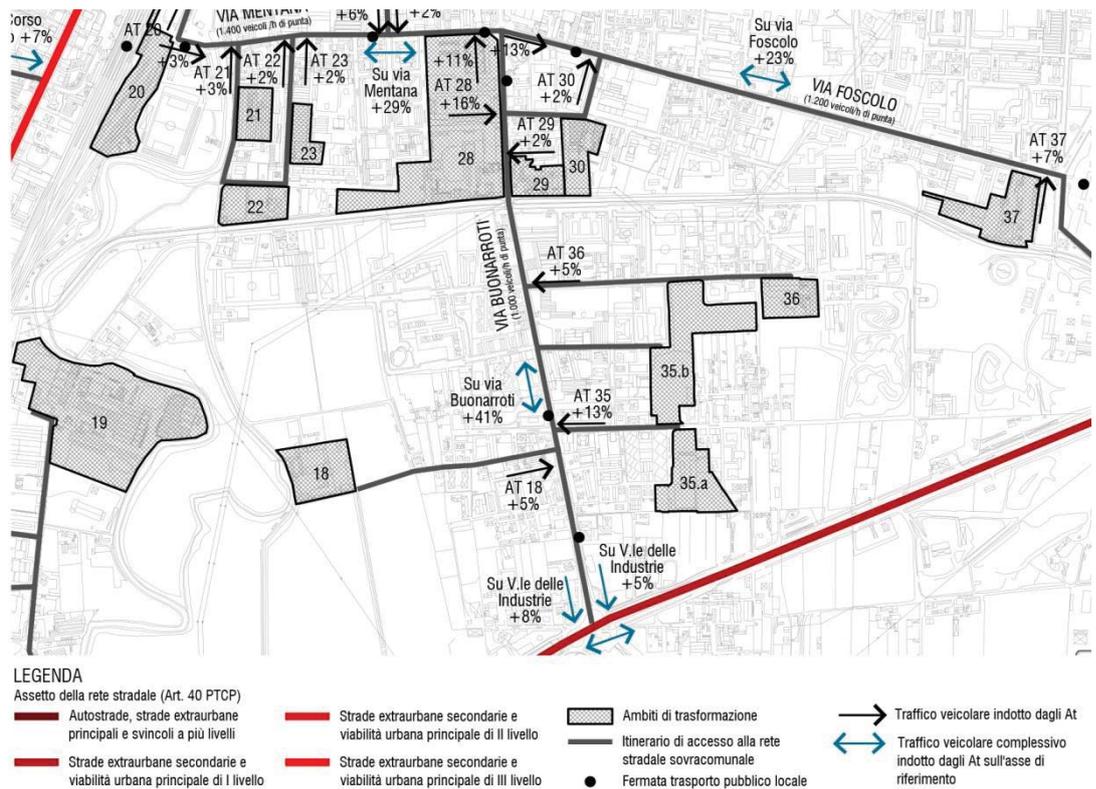
Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 20 veicoli in ingresso e 33 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 22 veicoli in ingresso e 13 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 4 veicoli e 6 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote in parte su via Buonarroti e incide per il 5% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 3% nell'ora di punta della sera.

AT 36 via Bramante da Urbino																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	4.562	50	91	60%	55	Mattino	10	90	5	49	80	80	1,2	1,2	4	33
						Sera	60	10	33	5				22	4	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Terziario	360	25	15			Mattino	80		12		90	90	1,1	1,1	10	0
						Sera		50		8				0	8	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Commerciale	360	60	6			Mattino	60		4		50*	1		2		
	SV	auto/mq	n° clienti	h apertura		Ora di punta										
Commerciale (alimentare)	143	0,2	29	10		Venerdì								3		
Commerciale (non alimentare)	143	0,09	13	10		Venerdì								1		
Commerciale (alimentare)	143	0,25	36	10		Sabato/dom								4		
Commerciale (non alimentare)	143	0,15	21	10		Sabato/dom								2		
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Produttivo	360	50	8			Mattino	80		6				1,5	1,5	4	
						Sera		50		4					3	
Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria			veicoli/ora di punta/1000 mq		Veicoli equivalenti							
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita						
Produttivo (traffico pesante)	5.702	8.773	6.930	82					1,5	1	1	1				

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
20	33	22	13

Veicoli equivalenti (clienti commercio)	
Venerdì	Sabato/Domenica
4	6

Impatti su via Buonarroti generati dagli Ambiti 18, 29, 35 e 36 nell'ora di punta del mattino



L'incremento del traffico generato dagli Ambiti di trasformazione AT 18, AT 29, AT 35 e AT 36 su via Buonarroti nell'ora di punta del mattino è pari al 25%. Sommando l'apporto di traffico generato da parte dei veicoli provenienti dall'AT 28, l'incremento complessivo di traffico nell'ora di punta del mattino su via Buonarroti è pari al 41%.

Ambiti che generano traffico su via Ugo Foscolo

AT 30_via Silvio Pellico

Ambito con destinazione principale residenziale (90%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale (10%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 9.728 mq e una SIp pari a 4.377 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Pellico (strada locale a senso unico) e via Pascoli (strada locale). La connessione alla viabilità di interesse provinciale (via delle Industrie - viabilità urbana principale di I livello - PTCP) avviene sia attraverso l'asse di via Ugo Foscolo sia attraverso via Buonarroti. Su entrambi gli assi, compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 8 veicoli in ingresso e 21 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 14 veicoli in ingresso e 5 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 2 veicoli e 2 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote su via Foscolo e incide per il 2% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 2% nell'ora di punta della sera.

AT 30_via Silvio Pellico																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	3.939	50	79	60%	47	Mattino	10	90	5	43	60	60	1,2	1,2	2	21
						Sera	60	10	28	5					14	2
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Terziario	146	25	6			Mattino	80		5		70	70	1,1	1,1	3	0
						Sera		50	3					0	2	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Commerciale	146	60	2			Mattino	60		1		50*		1		1	
						Sera										
SV	auto/mq	n° clienti	h apertura	Veicoli equivalenti												
Commerciale (alimentare)	55	0,2	11	10	1											
Commerciale (non alimentare)	55	0,09	5	10	0											
Commerciale (alimentare)	55	0,25	14	10	1											
Commerciale (non alimentare)	55	0,15	8	10	1											
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Produttivo	146	50	3			Mattino	80		2				1,5	1,5	2	
						Sera		50	1							1
Destinazione	slp tot	St	Sf tot	Indice ed. fondiaria	veicoli/ora di punta/1000 mq											
Produttivo (traffico pesante)	4.377	9.728	5.553	79	1,5											

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
8	21	14	5

Veicoli equivalenti (clienti commercio)			
Venerdì		Sabato/Domenica	
2		2	

AT 37_via Ugo Foscolo - via G. Salvadori

Ambito con destinazione principale terziario-commerciale, produttiva/ terziario-direzionale, turistico-ricettivo (80%) e compatibile residenziale (20%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 16.342 mq e una Slp pari a 7.354 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Ugo Foscolo (strada urbana di quartiere) che si connette con la viabilità di interesse provinciale viale delle Industrie (viabilità urbana principale di I livello - PTCP). Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, su via Buonarroti, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano.

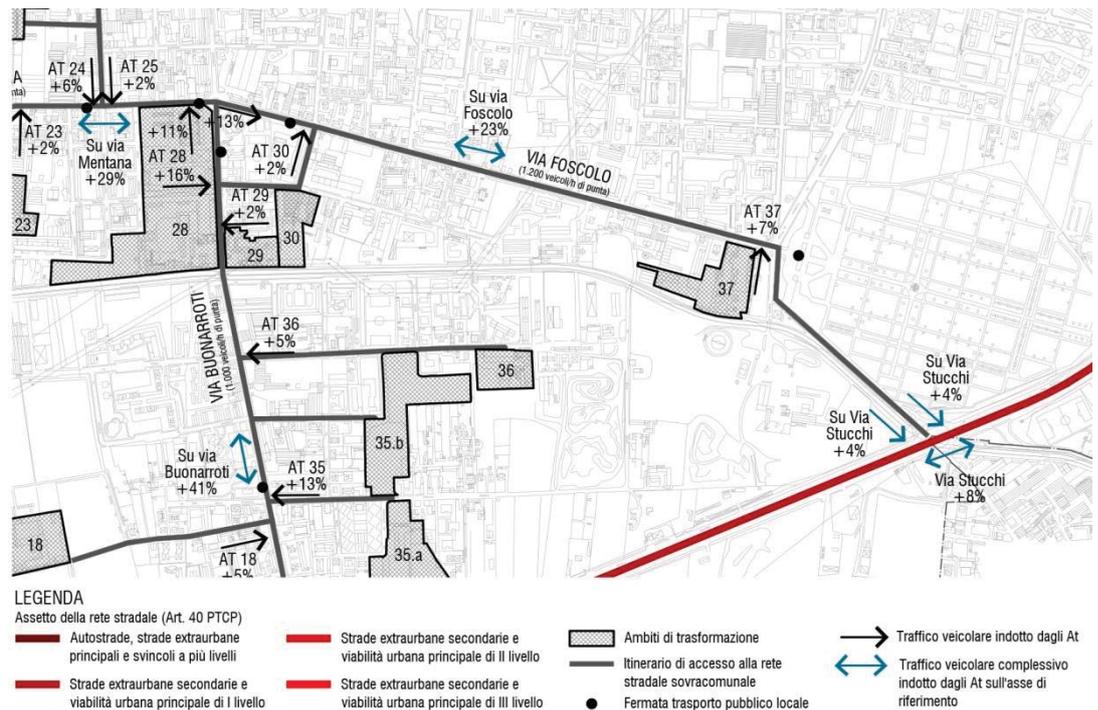
Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 74 veicoli in ingresso e 8 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 5 veicoli in ingresso e 42 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 21 veicoli e 29 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote in parte su via Foscolo e incide per il 7% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 4% nell'ora di punta della sera.

AT 37_via Ugo Foscolo - via G. Salvadori																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	1.471	50	29	60%	18	Mattino	10	90	2	16	60	60	1,2	1,2	1	8
						Sera	60	10	11	2					5	1
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Terziario	1.961	25	78			Mattino	80		63		70	70	1,1	1,1	40	0
						Sera		50	39					0	25	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Commerciale	1.961	60	33			Mattino	60		20		50*		1		10	
						Sera										
SV	auto/mq	n° clienti	h apertura	Veicoli equivalenti												
Commerciale (alimentare)	735	0,2	147	10	15											
Commerciale (non alimentare)	735	0,09	66	10	7											
Commerciale (alimentare)	735	0,25	184	10	18											
Commerciale (non alimentare)	735	0,15	110	10	11											
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Produttivo	1.961	50	39			Mattino	80		31				1,5	1,5	21	
						Sera		50	20							13
Destinazione	slp tot	St	Sf tot	Indice ed. fondiaria	veicoli/ora di punta/1000 mq											
Produttivo (traffico pesante)	7.354	16.342	7.868	93	1,5											

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
74	8	5	42

Veicoli equivalenti (clienti commercio)			
Venerdì		Sabato/Domenica	
21		29	

Impatti su via Foscolo generati dagli Ambiti 30, 37 nell'ora di punta del mattino



L'incremento del traffico generato dagli Ambiti di trasformazione AT 30 e AT 37 su via Foscolo nell'ora di punta del mattino è pari al 9%. Sommando l'apporto di traffico generato da parte dei veicoli provenienti dall'AT 28, l'incremento complessivo di traffico nell'ora di punta del mattino su via Foscolo è pari al 23%.

Ragionando ad una scala più ampia su questo comparto di città, il traffico indotto dagli assi di via Mentana, via Foscolo e via Buonarroti incide sugli assi di livello provinciale di viale Stucchi e viale delle Industrie. In particolare, ipotizzando che metà del traffico su via Foscolo e un terzo di quello generato dagli Ambiti di trasformazione che gravitano su via Mentana si immetta su via Stucchi, l'asse provinciale subirebbe un incremento di traffico nell'ora di punta del mattino pari al 8%. Per quanto concerne viale delle Industrie invece l'incremento sarebbe pari al 13%, ipotizzando che metà del traffico su via Buonarroti e un terzo di quello generato su via Mentana vi si immetta.

Ambiti che generano traffico su via Stucchi

AT 27_via Nieve

Ambito con destinazione principale terziario-commerciale, produttiva/ terziario-direzionale (90%) e compatibile residenziale, turistico-ricettivo (10%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 10.968 mq e una SIp pari a 7.129 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Stucchi (viabilità urbana principale di I livello - PTCP) e da via Nieve (strada locale). L'ambito si colloca inoltre su una strada ad elevata compatibilità di traffico operativo individuata dal PTCP (art 43). Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito non è presente una fermata del trasporto pubblico urbano. Nell'ambito è consentito l'insediamento di una MSV con SV fino a 2.500 mq.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 93 veicoli in ingresso e 5 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 3 veicoli in ingresso e 53 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 23 veicoli e 32 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote su via Stucchi e incide per il 3% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 2% nell'ora di punta della sera.

AT 27_via Nievo																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	713	50	14	60%	9	Mattino	10	90	1	8	80	80	1,2	1,2	1	5
						Sera	80	10	5	1				3	1	

Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Terziario	2.139	25	86			Mattino	80		68		90	90	1,1	1,1	56	0
						Sera		50		43				0	35	

Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Commerciale	2.139	60	36			Mattino	60		21		50 *		1		11	
						SV	auto/mq	n° clienti	h apertura	Ora di punta						
Commerciale (alimentare)	802	0,2	160	10		Venerdì										16
Commerciale (non alimentare)	802	0,09	72	10		Venerdì										7
Commerciale (alimentare)	802	0,25	201	10		Sabato/dom										20
Commerciale (non alimentare)	802	0,15	120	10		Sabato/dom										12

Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Produttivo	2.139	50	43			Mattino	80		34				1,5	1,5	23	
						Sera		50		21						14

Destinazione	slp tot	St	Sf tot	Indice ed. fondiaria								veicoli/ora di punta/1000 mq	Veicoli equivalenti	
Produttivo (traffico pesante)	7.129	10.968	7.382	97								1,5	3	3

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
93	5	3	53

Veicoli equivalenti (clienti commercio)	
Venerdì	Sabato/Domenica
23	32

* At con MSV<2501 mq

AT 40_via della Guerrina

Ambito con destinazione principale residenziale (90%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale (10%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 13.993 mq e una Slp pari a 6.297 mq.

La sua accessibilità è garantita da via della Guerrina (strada locale) che si connette con via Stucchi (viabilità urbana principale di I livello). Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito non è presente una fermata del trasporto pubblico urbano.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 14 veicoli in ingresso e 41 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 27 veicoli in ingresso e 10 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 2 veicoli e 3 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote su via Stucchi e incide per il 2% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 1% nell'ora di punta della sera.

AT 40_via della Guerrina																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	5.667	50	113	60%	68	Mattino	10	90	7	61	80	80	1,2	1,2	5	41
						Sera	60	10	41	7				27	5	

Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Terziario	210	25	8			Mattino	80		7		90	90	1,1	1,1	5	0
						Sera		50		4				0	3	

Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Commerciale	210	60	4			Mattino	60		2		50 *		1		1	
						SV	auto/mq	n° clienti	h apertura	Ora di punta						
Commerciale (alimentare)	79	0,2	16	10		Venerdì										2
Commerciale (non alimentare)	79	0,09	7	10		Venerdì										1
Commerciale (alimentare)	79	0,25	20	10		Sabato/dom										2
Commerciale (non alimentare)	79	0,15	12	10		Sabato/dom										1

Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Produttivo	210	50	4			Mattino	80		3				1,5	1,5	2	
						Sera		50		2						1

Destinazione	slp tot	St	Sf tot	Indice ed. fondiaria								veicoli/ora di punta/1000 mq	Veicoli equivalenti	
Produttivo (traffico pesante)	6.297	13.993	8.604	73								1,5	0	0

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
14	41	27	10

Veicoli equivalenti (clienti commercio)	
Venerdì	Sabato/Domenica
2	3

Ambiti che generano traffico su viale Sicilia

AT 34_via Gallarana Policlinico di Monza

Ambito con destinazione principale servizi (90%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale (10%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 75.624 mq e una SIp pari a 34.031 mq. Nell'ambito è già attiva una struttura adibita a servizi pertanto per il calcolo del traffico indotto è stata sottratta alla superficie di progetto la SIp esistente che già genera un certo numero di veicoli in ingresso e in uscita.

La sua accessibilità è garantita da via Gallarana (strada locale) dove si prevede il nuovo accesso veicolare all'ambito e da via Amati (strada urbana di quartiere) dove è già collocato l'ingresso principale del Policlinico. La connessione con la viabilità di interesse provinciale è garantita da viale Sicilia (viabilità urbana principale di III livello - PTCP). Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, su via Amati, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 423 veicoli in ingresso e 0 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 0 veicoli in ingresso e 262 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 12 veicoli e 17 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote in parte su viale Sicilia e incide per il 18% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 11% nell'ora di punta della sera. E in parte su viale Libertà e incide per il 15% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 9% nell'ora di punta della sera

AT 34 via Gallarana Policlinico di Monza																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza		50		60%		Mattino	10	90			60	60	1,2	1,2	0	0
						Sera	60	10								0
Terziario	1.134	25	45			Mattino	80		39		70	70	1,1	1,1	23	0
						Sera		50		23						0
Commerciale	1.134	60	19			Mattino	80		11		50		1		3	
						Sera										
	SV	auto/mq	n° clienti	h apertura		Ora di punta									Veicoli equivalenti	
Commerciale (alimentare)	425	0,2	85	10		Venerdì									9	
Commerciale (non alimentare)	425	0,09	38	10		Venerdì									4	
Commerciale (alimentare)	425	0,25	108	10		Sabato/dom									11	
Commerciale (non alimentare)	425	0,15	64	10		Sabato/dom									6	
Produttivo	1.134	50	23			Mattino	80		18				1,5	1,5	12	
						Sera		50		11						8
Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria									veicoli/ora di punta/1000 mq		Veicoli equivalenti	
Produttivo (traffico pesante)	34.031	75.624	38.644	88									1,5		2 2	
Servizi	18.698	25	748			Mattino	80		598		70	70	1,1	1,1	381	0
						Sera		50		374						0

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
423	0	0	262

Veicoli equivalenti (clienti commercio)	
Venerdì	Sabato/Domenica
12	17

AT 38_via Mantegna

Ambito con destinazione principale residenziale (90%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale (10%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 4.910 mq e una SIp pari a 3.192 mq.

La sua accessibilità è garantita dalle vie Silvestro Lega e Pellizza da Volpedo (oggi strade di quartiere a fondo cieco). L'ambito prevede la realizzazione di una strada di connessione tra le due esistenti in modo da creare un anello che consenta una migliore circolazione nella zona. La connessione con la viabilità di interesse provinciale è garantita da via Modigliani (strada locale) che si connette a viale Sicilia (viabilità urbana principale di III livello - PTCP). Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, su viale Sicilia, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 6 veicoli in ingresso e 16 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 10 veicoli in ingresso e 4 veicoli in uscita. Inoltre, in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 1 veicoli e 2 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote in parte su viale Sicilia e incide per il 2% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 1% nell'ora di punta della sera.

AT 38_via Mantegna																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
							Mattino		Sera		Mattino		Sera		Mattino	
Residenza	2.872	50	57	60%	34		10	90	3	31	60	60	1,2	1,2	2	16
							60	10	21	3					10	2
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
							Mattino		Sera		Mattino		Sera		Mattino	
Terziario	107	25	4				80		3		70	70	1,1	1,1	2	0
								50		2					0	1
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
							Mattino		Sera		Mattino		Sera		Mattino	
Commerciale	107	60	2				60		1		50	*	1		1	
SV		auto/mq	n° clienti	h apertura	Ora di punta		Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
Commerciale (alimentare)	40	0,2	8	10	Venerdì											1
Commerciale (non alimentare)	40	0,09	4	10	Venerdì											0
Commerciale (alimentare)	40	0,25	10	10	Sabato/dom											1
Commerciale (non alimentare)	40	0,15	6	10	Sabato/dom											1
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
							Mattino		Sera		Mattino		Sera		Mattino	
Produttivo	107	50	2				80		2				1,5	1,5	1	1
								50		1						
Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria		Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Produttivo (traffico pesante)	3.192	4.910	4.222	76									1,5		0	0

Veicoli equivalenti			
Mattino	Sera		
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
6	16	10	4

Veicoli equivalenti (clienti commercio)	
Venerdì	Sabato/Domenica
1	2

AT 39_via Previati

Ambito con destinazione principale residenziale (90%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale, turistico-ricettivo (10%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 5.268 mq e una Slp pari a 3.424 mq.

La sua accessibilità è garantita dalle vie Fattori e Previati (oggi strade di quartiere a fondo cieco). L'ambito prevede la realizzazione di una strada di connessione tra le due esistenti in modo da creare un anello che consenta una migliore circolazione nella zona. La connessione con la viabilità di interesse provinciale è garantita da via Modigliani (strada locale) che si connette a viale Sicilia (viabilità urbana principale di III livello - PTCP). Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito non è presente una fermata del trasporto pubblico urbano.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 7 veicoli in ingresso e 22 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 15 veicoli in ingresso e 5 veicoli in uscita. Inoltre, in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 1 veicoli e 2 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote in parte su viale Sicilia e incide per il 2% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 2% nell'ora di punta della sera.

AT 39 via Previati																	
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Residenza	3.082	50	62	60%	37	Mattino	10	90	4	33	80	80	1,2	1,2	2	22	
						Sera	60	10	22	4				15	2		
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Terziario	114	25	5			Mattino	80		4		90	90	1,1	1,1	3	0	
						Sera		50		2				0	2		
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Commerciale	114	60	2			Mattino	60		1		50*		1		1		
						Sera											
						SV	auto/mq	n° clienti	h apertura								
							43	0,2	9	10							
							43	0,09	4	10							
							43	0,25	11	10							
							43	0,15	6	10							
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Produttivo	114	50	2			Mattino	80		2				1,5	1,5	1		
						Sera		50		1						1	
						Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria							
						Produttivo (traffico pesante)	3.424	5.268	4.687	73							
						Veicoli equivalenti				Veicoli equivalenti (clienti commercio)							
						Mattina		Sera		Venerdì		Sabato/Domenica					
						Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	1		2					
						7	22	15	5								

AT 41_via della Guerrina - via Correggio

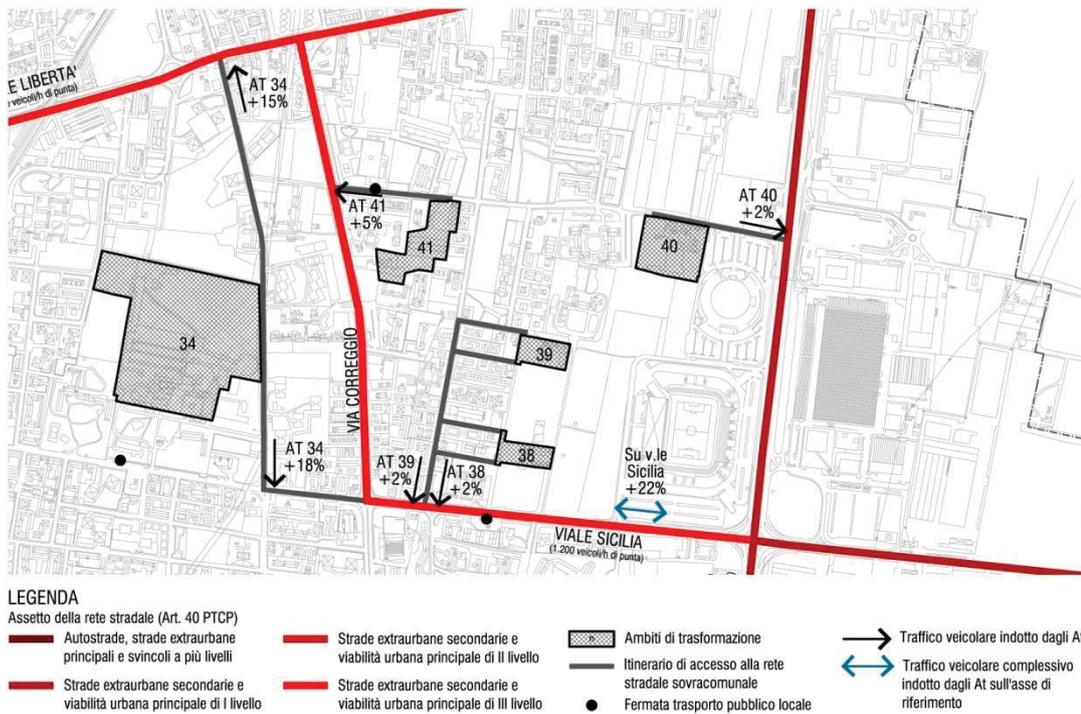
Ambito con destinazione principale residenziale (90%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale, turistico-ricettivo (10%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 12.714 mq e una Slp pari a 5.721 mq.

La sua accessibilità è garantita da via della Guerrina (strada locale) che si connette con via Correggio (viabilità urbana principale di III livello). Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito, su via della Guerrina, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 10 veicoli in ingresso e 28 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 19 veicoli in ingresso e 7 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 2 veicoli e 3 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote in parte su via Correggio e incide per il 5% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 4% nell'ora di punta della sera.

AT 41 via della Guerrina - via Correggio																	
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Residenza	5.149	50	103	60%	62	Mattino	10	90	6	56	60	60	1,2	1,2	3	28	
						Sera	60	10	37	6				19	3		
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Terziario	191	25	8			Mattino	80		6		70	70	1,1	1,1	4	0	
						Sera		50		4				0	2		
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Commerciale	191	60	3			Mattino	60		2		50*		1		1		
						Sera											
						SV	auto/mq	n° clienti	h apertura								
							72	0,2	14	10							
							72	0,09	6	10							
							72	0,25	18	10							
							72	0,15	11	10							
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Produttivo	191	50	4			Mattino	80		3				1,5	1,5	2	1	
						Sera		50		2						1	
						Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria							
						Produttivo (traffico pesante)	5.721	12.714	6.448	89							
						Veicoli equivalenti				Veicoli equivalenti (clienti commercio)							
						Mattina		Sera		Venerdì		Sabato/Domenica					
						Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	2		3					
						10	28	19	7								

Impatti su viale Sicilia generati dagli Ambiti 34, 38 e 39 nell'ora di punta del mattino



L'incremento del traffico generato dagli Ambiti di trasformazione AT 34, AT 38 e AT 39 su viale Sicilia nell'ora di punta del mattino è pari al 22%.

Ambiti che generano traffico su via Lecco

AT 32_via Canova, AGAM

Ambito con destinazione principale residenziale (80%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale (20%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 8.243 mq e una Slp pari a 5.378 mq.

L'ambito si colloca in un comparto di città densamente urbanizzato (concentrazione di numerosi servizi di interesse pubblico) a ridosso del centro storico e accessibile da una serie di vie a senso unico. La sua accessibilità in entrata è garantita Raiberti/Raffaello Sanzio (strade locali a senso unico) e in uscita da via Canova (strada locale a senso unico). Il percorso di accesso si connette con la viabilità di interesse provinciale di via Lecco e viale Libertà (viabilità urbana principale di III livello - PTCP). Compreso in un raggio di 600 m dall'ambito è presente la fermata della stazione ferroviaria di Monza Sobborghi.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 16 veicoli in ingresso e 23 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 15 veicoli in ingresso e 10 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 4 veicoli e 5 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote in parte su via Lecco e incide per il 3 % sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 2 % nell'ora di punta della sera. E in parte su viale Libertà e incide per il 1% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 1% nell'ora di punta della sera.

AT 32 via Canova, AGAM																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	5.671	50	113	60%	68	Mattino	10	90	7	61	60	60	1,2	1,2	3	31
						Sera	60	10	41	7					20	3
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Terziario	473	25	19			Mattino	80		15		70	70	1,1	1,1	10	0
						Sera		50		9				0	8	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Commerciale	473	60	8			Mattino	60		5		50*		1		2	
	SV	auto/mq	n° clienti	h apertura		Ora di punta									Veicoli equivalenti	
Commerciale (alimentare)	177	0,2	35	10		Venerdì										4
Commerciale (non alimentare)	177	0,09	16	10		Venerdì										2
Commerciale (alimentare)	177	0,25	44	10		Sabato/dom										4
Commerciale (non alimentare)	177	0,15	27	10		Sabato/dom										3
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Produttivo	473	50	9			Mattino	80		8				1,5	1,5	5	
						Sera		50		5						3
Destinazione	slp tot	St	St tot	Indice ed. fondiaria									veicoli/ora di punta/1000 mq		Veicoli equivalenti	
Produttivo (traffico pesante)	7.089	10.906	6.091	116									1,5	1	1	1

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
21	31	20	13

Veicoli equivalenti (clienti commercio)	
Venerdì	Sabato/Domenica
5	7

Ambiti che generano traffico su via Visconti

AT 26_piazza Cambiagli, Ex Cambiagli

Ambito con destinazione principale residenziale (70%) e compatibile terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale (30%). È caratterizzato da una superficie territoriale pari a 4.085 mq e una Slp pari a 2.500 mq.

La sua accessibilità è garantita da via Azzone Visconti (viabilità urbana principale di III livello - PTCP). Compreso in un raggio di 300 m dall'ambito su via Azzone Visconti è presente una fermata del trasporto pubblico urbano e entro 600 m la stazione ferroviaria di Monza Sobborghi. Nell'ambito è consentito l'insediamento di una MSV con SV fino a 800 mq.

Per l'Ambito di trasformazione sono attesi nell'ora di punta del mattino 10 veicoli in ingresso e 9 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 6 veicoli in ingresso e 6 veicoli in uscita. Inoltre in relazione al traffico veicolare indotto dalla clientela delle aree commerciali, sono previsti nell'ora di punta del venerdì 3 veicoli e 4 per le giornate di sabato e domenica. Il traffico generato dall'Ambito in ingresso e in uscita si ripercuote su via Visconti e incide per il 2% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 1% nell'ora di punta della sera.

AT 26 piazza Cambiagli Ex Cambiagli																	
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Residenza	1.750	50	35	60%	21	Mattino	10	90	2	19	60	60	1,2	1,2	1	9	
						Sera	60	10	13	2			6	1			
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Terziario	250	25	10			Mattino	80		8		70	70	1,1	1,1	5	0	
						Sera		50		5			0	3			
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Commerciale	250	60	4			Mattino	60		3		50*		1		1		
SV	auto/mq	n° clienti	h apertura	Ora di punta													
Commerciale (alimentare)	94	0,2	19	10	Venerdì											2	
Commerciale (non alimentare)	94	0,09	8	10	Venerdì											1	
Commerciale (alimentare)	94	0,25	23	10	Sabato/dom											2	
Commerciale (non alimentare)	94	0,15	14	10	Sabato/dom											1	
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti			Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti		
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
Produttivo	250	50	5			Mattino	80		4				1,5	1,5	3		
						Sera		50		3						2	
Destinazione	slp tot	St	Sf tot	Indice ed. fondiaria													
Produttivo (traffico pesante)	2.500	4.085	1.719	145											1,5	0	0

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
10	9	6	6

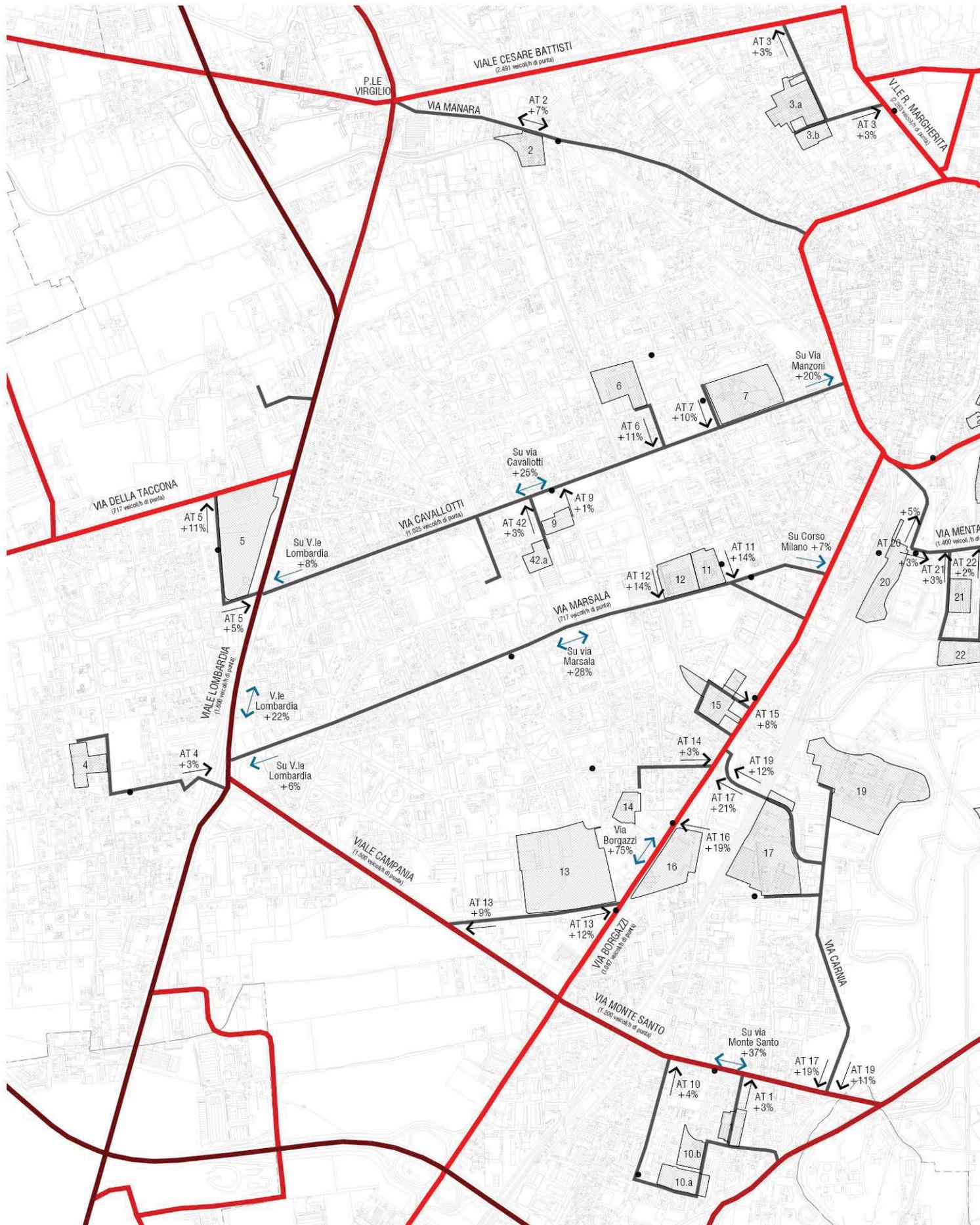
Veicoli equivalenti (clienti commercio)	
Venerdì	Sabato/Domenica
3	4

* At con MSV < 801 mq

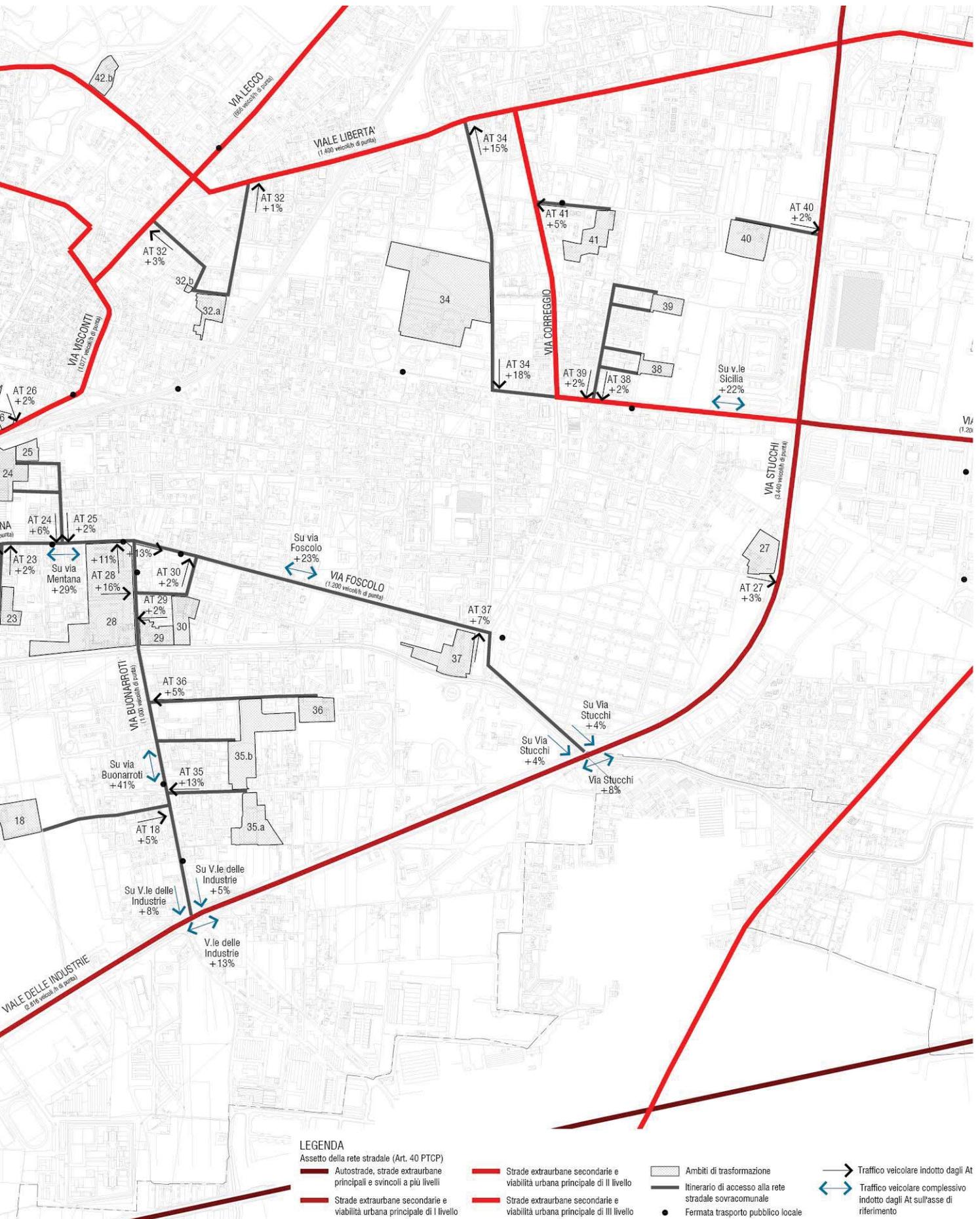
Principali risultati della valutazione

Dalle analisi svolte, il quadro che emerge è il seguente:

- Si considerano problematici gli incrementi di traffico generati dagli At sulla rete stradale solo se superiori al 30%. Negli altri casi l'impatto dovuto alle nuove previsioni non è allarmante e quindi semplici manovre correttive garantiscono la sostenibilità dell'intervento.
- Gli incrementi di traffico dovuti all'attuazione degli Ambiti di trasformazione non sono significativi per la rete della mobilità provinciale poiché il traffico che Monza subisce (di transito da altri comuni per e da Milano e nodo autostradale A4/A52) è decisamente superiore al traffico generato. Come si potrà notare dai punti successivi, le arterie interessate sono interne alla città. Gli assi di scorrimento tangenziali (SS36 a Ovest, asse Stucchi-Industrie-Fermi-Marconi a Est) hanno capacità residua in abbondanza per far fronte all'attuazione degli Ambiti di Trasformazione.
- L'arteria cittadina classificata dal PTCP strada urbana principale di III° livello della rete provinciale che subirebbe il maggiore incremento di traffico è via Borgazzi (incremento dell'75%).
- Gli effetti generati dagli Ambiti di trasformazione sulla rete di mobilità urbana hanno invece effetti più rilevanti soprattutto nel comparto di città compreso tra via Mentana, via Buonarroti e via Foscolo. In questa zona infatti si concentra un elevato numero di At alcuni dei quali, come ad esempio l'ex Macello, di rilevanza strategica e all'interno dei quali si prevede l'insediamento di importanti funzioni collettive. Nel complesso infatti, qualora vengano realizzati tutti gli At, l'incremento di traffico su via Mentana inciderebbe per il 29%, su via Foscolo del 23% e su via Buonarroti del 41%.
- Allorquando l'attuazione degli Ambiti di Trasformazione secondo le massime previsioni insediative rendessero concreto l'aumento del traffico secondo le stime previste in questa analisi, potrebbe rendersi necessaria l'attuazione di politiche di gestione del traffico. Per quanto riguarda via Borgazzi, andrà meglio sfruttato l'asse Toniolo-Carnia; riguardo l'area Foscolo-B Buonarroti-Mentana andrà ottimizzato il nodo "Regina Pacis" fra queste tre vie, oggi regolato con rotonda non semaforizzata, partendo dalla gestione degli attraversamenti pedonali, molto frequentati e attualmente non semaforizzati, quindi a precedenza assoluta. Potrà essere anche potenziato il ruolo dell'asse Ghilini-Rosmini-Cesare da Sesto per chi uscendo dal centro deve recarsi verso Brugherio o il viale Fermi per immettersi nel nodo autostradale A4-A52.
- Più in generale, l'adozione di questo PGT insieme all'avvenuto completamento della galleria SS36 con il nuovo viale Lombardia e l'avvenuta ottimizzazione di largo Mazzini costituiscono validi presupposti per la definizione dei requisiti di un Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile per la città di Monza. Questo strumento non trova a oggi una collocazione normativa specifica: per le città italiane con popolazione superiore a 100.000 abitanti, fra le quali quindi anche Monza, vige la legge 340/2000 che all'art. 22 introduce i Piani Urbani di Mobilità (PUM); essi sono già orientati alla Mobilità Sostenibile, tanto che al medesimo art 22 precisa gli obiettivi da perseguire nello sviluppo del PUM: "soddisfare i bisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico e acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'auto privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane". I Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile sono esplicitamente richiamati da documenti europei ed in particolare dal Piano d'azione sulla mobilità urbana del 2009, il Libro Bianco 2011 - Tabella di marcia verso lo spazio unico europeo dei trasporti per una politica competitiva e sostenibile, l'Urban Mobility Package del 2013 che rappresenta il documento più recente e specifico in materia di mobilità urbana il quale, nell'allegato "Il quadro di riferimento metodologico per i PUMS", ribadisce la rilevanza del PUMS come strumento di pianificazione e ne indica questi principali requisiti.



Valutazione degli impatti sugli itinerari di accesso alla rete stradale provinciale degli At del DdP nell'ora di punta del mattino.



VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI SUGLI ITINERARI DI ACCESSO ALLA RETE STRADALE COMUNALE DELLE AREE DEL PIANO DELLE REGOLE SOGGETTE A PIANIFICAZIONE ATTUATIVA

Le linee guida provinciali per la verifica di sostenibilità dei carichi urbanistici indotti sulla rete della mobilità prevedono che vengano valutati gli impatti degli Ambiti di Trasformazione del Documento di Piano, ovvero degli ambiti soggetti a pianificazione attuativa o a programmazione negoziata.

Questi ultimi nella variante al PGT corrispondono alle aree C “Comparti residenziali di completamento” e alle aree CD “Comparti di possibile trasformazione urbana” disciplinati dal Piano delle Regole.

Le aree C sono aree prevalentemente inedificate interne al tessuto urbano consolidato, per il quale la normativa prevede destinazione principale residenziale e indice pari a 0,3 mq/mq. Si tratta pertanto di ambiti con uno sviluppo edificatorio il cui impatto è assimilabile, più che a quello di Ambiti di trasformazione, a quello degli interventi di completamento delle aree B diffuse nel tessuto consolidato.

Le aree CD sono aree a destinazione produttiva o per attività economiche prevalentemente già edificate, ma sottoutilizzate e in via di dismissione, per le quali il Piano delle Regole prevede, in caso di comprovata dismissione, la possibilità di un recupero a destinazione anche residenziale, con un indice massimo pari a 0,65mq/mq. Si tratta in ogni caso di 47 aree di dimensioni ridotte, sparse nel tessuto urbano consolidato in tutto il territorio e che generano in media 2/3.000 mq di slp ciascuna. A differenza degli Ambiti del DP si tratta di aree di “possibile trasformazione” prevalentemente ancora attive e che, come tali, hanno già un impatto sulla viabilità esistente. Per tali aree si ipotizza che la trasformazione non comporti nuovo traffico, ma che il carico attuale, dovuto alle funzioni ancora insediate, possa essere pari al futuro.

Ciò premesso, pertanto, il modello utilizzato per la valutazione degli impatti degli At sulla rete provinciale è stato applicato solamente alle aree C “Comparti residenziali di completamento”.

Come per gli At gli ambiti oggetto di analisi sono stati accorpati a seconda del singolo itinerario di accesso alla rete stradale sovracomunale su cui generano il loro impatto di traffico. Questi sono: Viale Cesare Battisti, Viale Lombardia e Viale Libertà.

Aree C che generano traffico su viale Cesare Battisti

Aree C n. 1,2,3,4: caratterizzate da una St complessiva pari a 47.990 mq e una slp pari a 14.397 mq a destinazione residenziale. La loro accessibilità è garantita da Via Boito, strada urbana di quartiere e di collegamento con Viale Cesare Battisti (strada extraurbana secondaria e viabilità urbana principale di III livello – PTCP). Compresa in un raggio di 300 metri da ciascuna delle quattro aree è presente una fermata del trasporto pubblico urbano.

Per queste aree sono attesi complessivamente nell’ora di punta del mattino 9 veicoli in ingresso e 78 veicoli in uscita, mentre nell’ora di punta della sera sono attesi 52 veicoli in ingresso e 9 veicoli in uscita. Il traffico generato da queste aree in ingresso e in uscita si ripercuote su via Boito e incide per il 8% sul flusso dell’ora di punta del mattino e per il 6% nell’ora di punta della sera.

aree C n 1,2,3, 4 Via Boito																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	14.397	50	288	60%	173	Mattino	10	90	17	155	60	60	1,2	1,2	9	78
						Sera	60	10	104	17			52	9		

aree C n 1,2,3,4 Via Boito			
Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
9	78	52	9

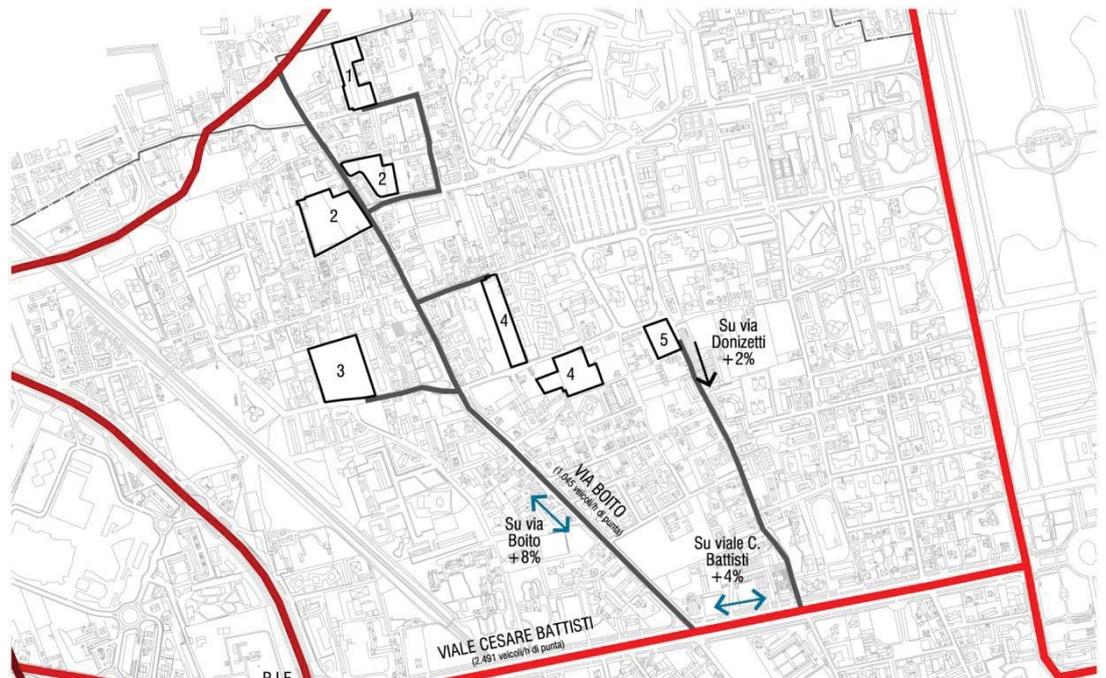
Area C n.5: St pari a 3.335mq e slp massima pari a 1.001 mq. L'accessibilità all'area è garantita da Via Donizetti, strada locale a senso unico di collegamento con Viale Cesare Battisti. Non vi sono fermate di trasporto pubblico comprese nel raggio di 300 metri.

Sono attesi per l'area nell'ora di punta del mattino 1 veicolo in ingresso e 7 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 5 veicoli in ingresso e 1 veicolo in uscita. Il traffico generato da queste aree in ingresso e in uscita si ripercuote su via Donizetti incidendo per il 2% sia sul flusso dell'ora di punta del mattino e che su quello dell'ora di punta della sera.

aree C n 5 Via Donizetti																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	1.001	50	20	60%	12	Mattino	10	90	1	11	80	80	1,2	1,2	1	7
						Sera	60	10	7	1					5	1

aree C n 5 Via Donizetti			
Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
1	7	5	1

Ipotizzando che il traffico di tutte le aree prese in considerazione si distribuisca interamente verso l'arteria di interesse provinciale in direzione del centro città – via Cesare Battisti – l'incidenza sulla rete provinciale è pari al 4% sul flusso dell'ora di punta del mattino e al 3% nell'ora di punta della sera.



LEGENDA

Aspetto della rete stradale (Art. 40 PTCP)	Strade extraurbane secondarie e viabilità urbana principale di II livello	Area C	Traffico veicolare indotto dagli At
Autostrade, strade extraurbane principali e svincoli a più livelli	Strade extraurbane secondarie e viabilità urbana principale di III livello	Itinerario di accesso alla rete stradale sovracomunale	Traffico veicolare complessivo indotto dagli At sull'asse di riferimento
Strade extraurbane secondarie e viabilità urbana principale di I livello		Fermata trasporto pubblico locale	

Area C che generano traffico su viale Lombardia

Area C n.7: St pari a 18.751 mq e slp pari a 5.625 mq. Accessibilità da Via Scivria che si connette al Viale Lombardia (strada extraurbana principale PTCP). Non vi sono fermate di trasporto pubblico comprese nel raggio di 300 metri.

Sono attesi per l'area nell'ora di punta del mattino 5 veicoli in ingresso e 41 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 27 veicoli in ingresso e 5 veicoli in uscita. Il traffico generato si ripercuote su Viale Lombardia incidendo per il 3% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 2% su quello dell'ora di punta della sera.

area C n7 Via Lombardia																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	5.625	50	113	60%	68	Mattino	10	90	7	61	80	80	1,2	1,2	5	41
							60	10	41	7					27	5

area C n7 Via Lombardia				
Veicoli equivalenti				
Mattina		Sera		
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
5	41	27	5	

Area C n. 8: St pari a 6.601 mq e slp pari a 1.980 mq. Accessibilità da via Tevere, strada locale che si connette a Via della Taccona, viabilità urbana principale di III livello. Compresa in un raggio di 300 metri dall'area è presente una fermata del trasporto pubblico urbano (via Po).

Sono attesi per l'area nell'ora di punta del mattino 1 veicoli in ingresso e 11 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 7 veicoli in ingresso e 1 veicoli in uscita. Il traffico generato si ripercuote su Via della Taccona incidendo per il 2% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 1% su quello dell'ora di punta della sera.

area C n8 Via Taccona																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	1.980	50	40	60%	24	Mattino	10	90	2	21	60	60	1,2	1,2	1	11
							60	10	14	2					7	1

area C n8 Via Taccona				
Veicoli equivalenti				
Mattina		Sera		
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
1	11	7	1	

Area C n. 9: St pari a 15.133 mq e slp pari a 4.540 mq. Accessibilità da via Monviso e Monte Ceneri, strade locali che si connettono al Viale Lombardia (strada extraurbana principale PTCP). Non vi sono fermate di trasporto pubblico comprese nel raggio di 300 metri.

Sono attesi per l'area nell'ora di punta del mattino 4 veicoli in ingresso e 33 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 22 veicoli in ingresso e 4 veicoli in uscita. Il traffico generato incide su Viale Lombardia per il 2% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 2% su quello dell'ora di punta della sera.

area C n9 Via Lombardia																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	4.540	50	91	60%	54	Mattino	10	90	5	49	80	80	1,2	1,2	4	33
							60	10	33	5					22	4

area C n9 Via Lombardia				
Veicoli equivalenti				
Mattina		Sera		
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
4	33	22	4	

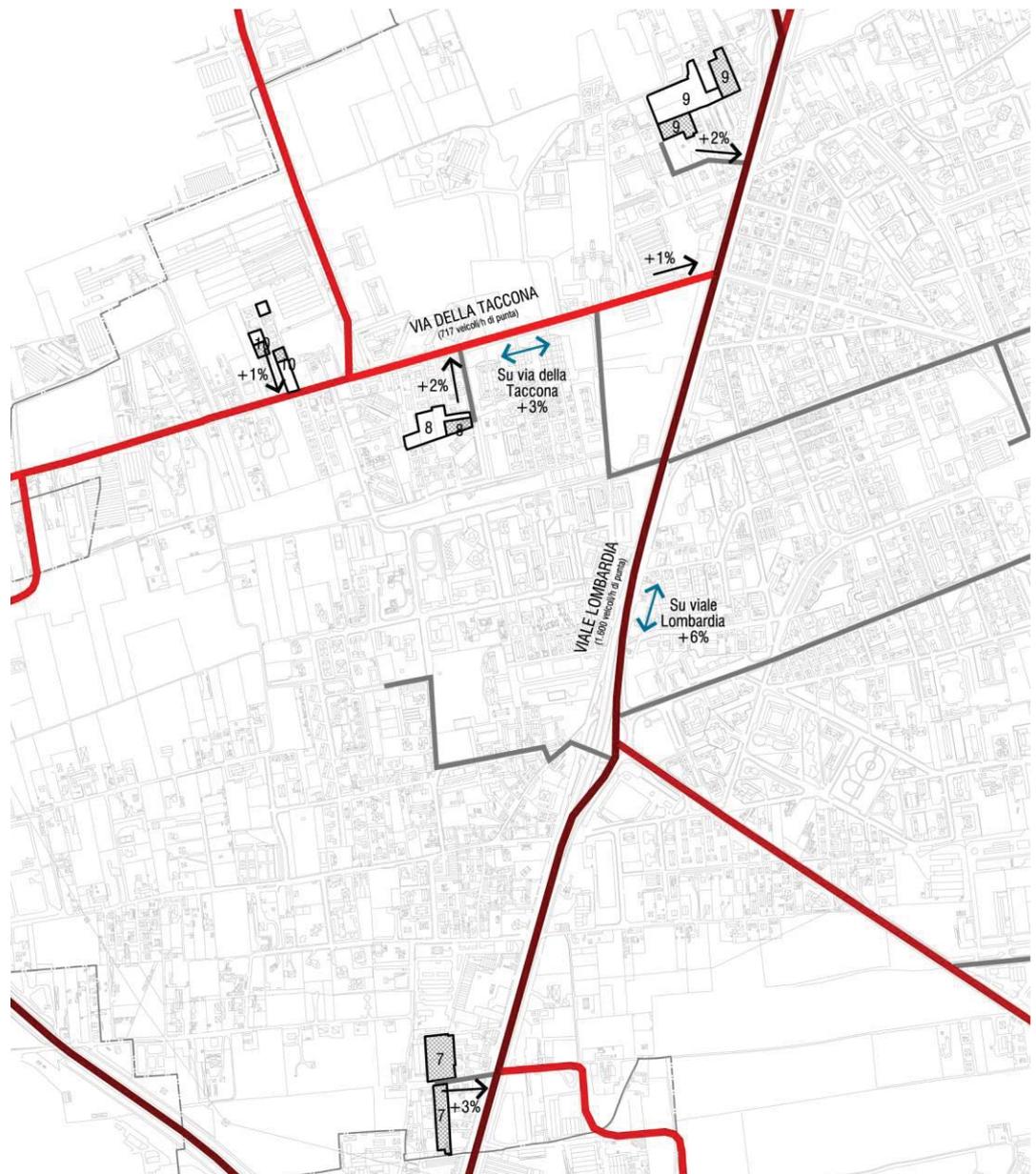
Area C n. 10: St pari a 4.181 mq e slp pari a 1.254 mq. Accessibilità da via Longarone, strada locale di collegamento a via della Taccona, sulla quale vi è una fermata di trasporto pubblico locale comprese nel raggio di 300 metri dall'area.

Sono attesi per l'area nell'ora di punta del mattino 1 veicoli in ingresso e 7 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 5 veicoli in ingresso e 1 veicoli in uscita. Il traffico generato incide su Via della Taccona per il 1% sul flusso dell'ora di punta del mattino e su quello dell'ora di punta della sera.

area C n10 Via Lombardia																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	1.254	50	25	60%	15	Mattino	10	90	2	14	60	60	1,2	1,2	1	7
							60	10	9	2					5	1

area C n10 Via Taccona				
Veicoli equivalenti				
Mattina		Sera		
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	
1	7	5	1	

Ipotizzando che il traffico generato su via della Taccona si distribuisca equamente nelle direzioni est ed ovest, verso il Viale Lombardia, e sommando tutti i veicoli equivalenti generati dalle aree considerate (C n.7,8,9,19) l'incidenza su quest'ultimo è pari al 6% sul flusso dell'ora di punta del mattino e al 4% nell'ora di punta della sera.



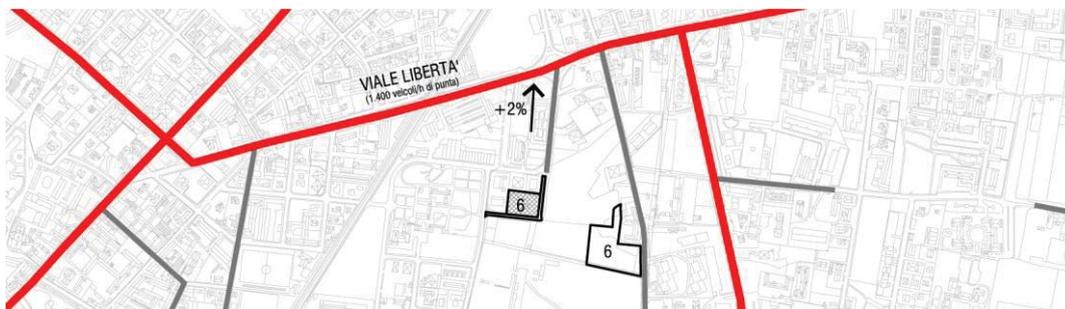
Are C che generano traffico su viale Libertà

Area C6: St pari a 12.201 mq e slp massima pari a 3.660 mq. L'accessibilità all'area è garantita dalle vie Aguggiari e Prampolini e si riversa sulla rete provinciale in corrispondenza del Viale Libertà, viabilità urbana principale di III livello. Sulla via Prampolini sono presenti fermate del trasporto pubblico locale comprese nel raggio di 300 mt.

Sono attesi per l'area nell'ora di punta del mattino 2 veicoli in ingresso e 20 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 13 veicoli in ingresso e 2 veicoli in uscita. Il traffico generato incide su Viale Libertà per il 2% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per l'1% su quello dell'ora di punta della sera.

area C n 6 Viale Libertà																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	3.660	50	73	60%	44	Mattino	10	90	4	40	60	60	1,2	1,2	2	20
						Sera	60	10	26	4				13	2	

AT 28 via Mentana, ex Macello			
Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
2	20	13	2



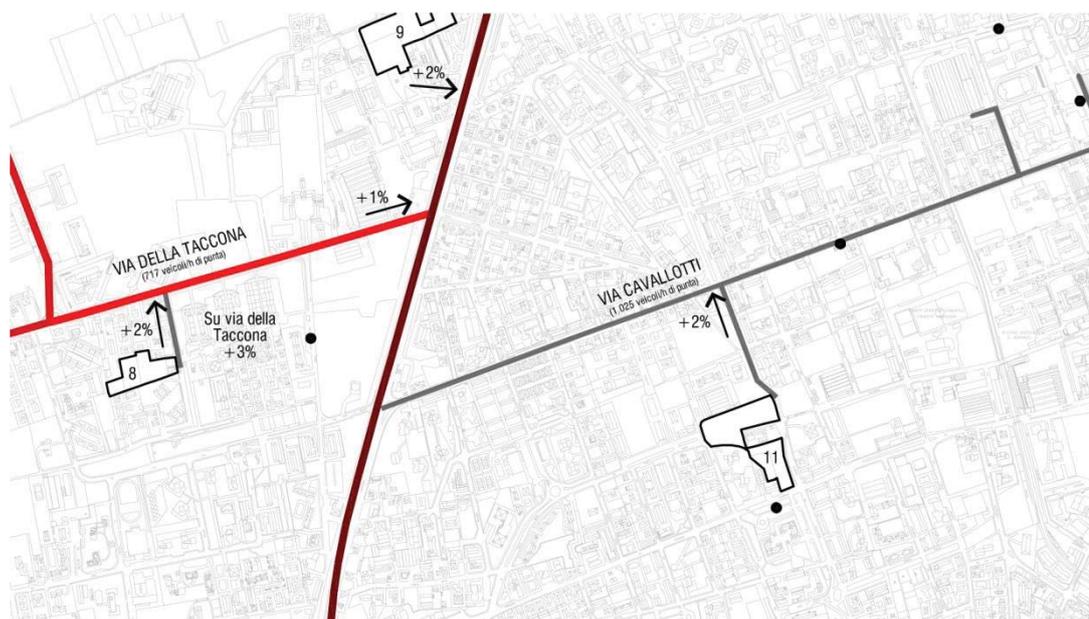
Are C che generano traffico su via Cavallotti

Area C11: St pari a 13.462 mq e slp massima pari a 4.039 mq. L'accessibilità all'area è garantita dalle viale Europa e si riversa sulla rete provinciale in corrispondenza del viale Lombardia. Sulla via Cavallotti sono presenti fermate del trasporto pubblico locale comprese nel raggio di 300 mt.

Sono attesi per l'area nell'ora di punta del mattino 2 veicoli in ingresso e 22 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 15 veicoli in ingresso e 2 veicoli in uscita. Il traffico generato incide su via Cavallotti per il 2% sul flusso dell'ora di punta del mattino e per il 2% su quello dell'ora di punta della sera.

area C n 11 Via Cavallotti																
Destinazione	slp	Ab/mq	n° ab	Abitanti attivi	n° abitanti attivi	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° abitanti		Utilizzo mezzo privato		n° abitanti per veicolo		Veicoli equivalenti	
							Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Residenza	4.039	50	81	60%	48	Mattino	10	90	5	44	60	60	1,2	1,2	2	22
						Sera	60	10	29	5				15	2	

area C n 11 Via Cavallotti			
Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
2	22	15	2



INTEGRAZIONE A SEGUITO DEL PARERE MOTIVATO DELL'AUTORITÀ COMPETENTE PER LA VAS E DEL PARERE DELLA PROVINCIA DI MONZA E BRIANZA SULLA PROPOSTA DI VARIANTE AL PGT VIGENTE PER LA MESSA A DISPOSIZIONE PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA.

Valutazione degli impatti sugli itinerari di accesso alla rete stradale provinciale delle aree D1P e D2P del PdR

Le linee guida provinciali per la verifica di sostenibilità dei carichi urbanistici indotti sulla rete della mobilità prevedono che vengano valutati gli impatti degli Ambiti di Trasformazione del Documento di Piano e degli ambiti soggetti a pianificazione attuativa o a programmazione negoziata corrispondenti alle aree C “Comparti residenziali di completamento” e alle aree CD “Comparti di possibile trasformazione urbana” disciplinati dal Piano delle Regole. Oltre a queste aree il PdR individua le aree D1 e D2 perimetrate per attività economiche la cui attuazione è subordinata a piano attuativo.

Le aree D1 perimetrate sono aree prevalentemente libere destinate ad attività economiche produttive/terziario-direzionali e terziario-commerciali. Le aree sono accessibili attraverso le vie Pompei ed Ercolano che si innestano su via Stucchi e viale Sicilia (strade extraurbane secondarie e viabilità urbana principale di 1° livello), classificate dal PTCP come "Strade a elevata compatibilità di traffico operativo già classificate nella rete di stato di fatto" (Tavola 15 "Classificazione funzionale delle strade nello scenario programmatico: individuazione delle strade a elevata compatibilità di traffico operativo") cioè assi potenzialmente idonei ad accogliere insediamenti che generano traffici di qualche rilevanza e consentono di accedere alla grande viabilità di scorrimento senza transitare attraverso centri urbani e zone residenziali.

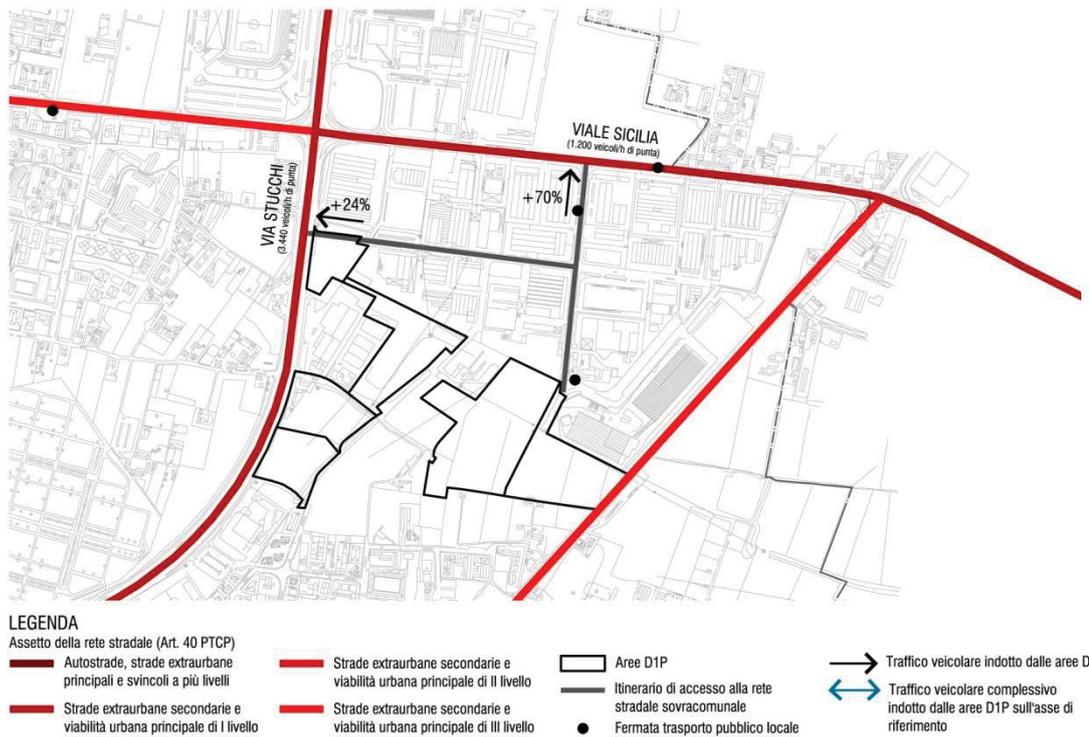
Ai fini della valutazione si considera inoltre che compreso in un raggio di 300 m dalle aree D1P, su via Pompei, è presente una fermata del trasporto pubblico urbano.

Le aree nel complesso occupano una superficie territoriale pari a 137.721 mq e una Slp massima pari a 137.721 mq. Non essendo possibile ad oggi definire in che modo verrà ripartita la Slp tra le diverse funzioni ammesse, si ipotizza lo scenario più gravoso per la rete infrastrutturale considerando che tutta la Slp ammessa sia destinata ad attività produttive.

Nelle aree D1P sono attesi nell'ora di punta del mattino 1.676 veicoli in ingresso e 0 veicoli in uscita, mentre nell'ora di punta della sera sono attesi 0 veicoli in ingresso e 1.125 veicoli in uscita. Ipotizzando che il traffico si distribuisca in modo equivalente verso le due arterie di interesse provinciale, l'incidenza delle aree sulla rete infrastrutturale è pari al 24% sul flusso dell'ora di punta del mattino e all'16% nell'ora di punta della sera su via Stucchi e su viale Sicilia è pari al 70% sul flusso dell'ora di punta del mattino e all'47% nell'ora di punta della sera.

Aree D Perimetrate															
Destinazione	slp	Addetti/mq	n° addetti	Indice ed. fondiaria	Ora di punta	Spostamento ora di punta %		Spostamento ora di punta n° addetti		Utilizzo mezzo privato		n° addetti per veicolo		Veicoli equivalenti	
						Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
Produttivo	137.721	50	2.754		Mattino	80		2.204				1,5	1,5	1.469	918
					Sera		50		1.377						
Destinazione	slp tot	Sl	Sf tot									veicoli/ora di punta/1000 mq		Veicoli equivalenti	
Produttivo (traffico pesante)	137.721	137.721	137.721	100								1,5	207	207	

Veicoli equivalenti			
Mattina		Sera	
Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
1.676			1.125



Le aree D2 perimetrate comprendono prevalentemente aree occupate da attività autorizzate con provvedimenti temporanei in base alla disciplina sul trattamento dei rifiuti, ubicati lungo viale Fermi. Si tratta di aree prevalentemente già utilizzate e che, come tali, hanno già un impatto sulla viabilità esistente. Per tali aree si ipotizza che la trasformazione ammessa dalla disciplina del PdR non comporti nuovo traffico, ma che il carico attuale dovuto alle funzioni insediate possa essere costante anche in uno scenario futuro.

PRINCIPALI RISULTATI DELLA VALUTAZIONE

Dalla valutazione degli impatti sulla rete infrastrutturale provinciale indotti dalle previsioni di trasformazione complessive previste dalla variante al PGT (Ambiti di trasformazione del Documento di Piano e aree C, CD, D1P e D2P del Piano delle Regole) il quadro che emerge è il seguente.

Quasi tutti gli assi viari di interesse provinciale subirebbero un incremento di traffico generato dalle potenziali trasformazioni comunali inferiore al 30% dalle attuali condizioni e pertanto l'impatto indotto alle nuove previsioni non si considera allarmante.

Solamente tre assi subirebbero un aumento significativo di traffico nell'ipotesi di attuazione completa di quanto previsto dalla variante PGT, ipotesi peraltro negata dal limite massimo di sviluppo sostenibile per il periodo di validità del DdP (Art.1 Nta del DdP). Si tratta di via Borgazzi, con un aumento a regime del 75% del traffico esistente, viale Sicilia con un aumento a regime del 92% e via Monte Santo con un aumento a regime del 37%. Tutte queste situazioni tuttavia sono governabili in quanto interessano assi viari che insistono sulla viabilità esterna del sistema tangenziale di Monza (di cui si è ricordato nel paragrafo "Sintesi delle criticità del sistema della mobilità alla scala territoriale") e dotati di notevole calibro tale da agevolare l'afflusso e il deflusso degli ambiti coinvolti.

L'asse di via Borgazzi (strada extraurbana secondaria e viabilità urbana principale di III° livello) inoltre incrocia sia viale Campania, viabilità urbana principale di I° livello, cui è collegato anche attraverso via Philips e, più a Sud, l'innesto con l'A52. L'attenzione sarà quindi posta al semaforo Borgazzi-Aquileia-Campania, che sarà sottoposto a valutazione accurata e, nel caso, ottimizzato quanto a tempi di ciclo e percentuale di verde fra le varie fasi. Le modalità di intervento saranno graduali e innescate dalla effettiva realizzazione degli interventi. Gli uffici tecnici comunali valuteranno, fin dai primi interventi, se sia utile centralizzare il semaforo nel sistema UTC, installando anche spire induttive in approccio e in uscita dall'incrocio, in modo da attivare il monitoraggio permanente dei flussi di traffico.

Per quanto riguarda viale Sicilia (strada extraurbana secondaria e viabilità urbana principale di I° livello), il tratto interessato da un incremento di traffico maggiore dovuto all'attuazione delle aree D1P (+70%) è quello fra viale Stucchi e la località "Malcantone" al confine con il Comune di Concorezzo. In particolare l'afflusso veicolare avviene da via Pompei, che si immette su viale Sicilia attraverso un semaforo intelligente attuato con sensori realizzato dalla Provincia MB. Anche gli altri semafori sulla SP13 all'incrocio "Malcantone", al confine con Concorezzo e con la strada che immette alla frazione Rancate di Concorezzo, sono stati equipaggiati con sensori (spire induttive) da Provincia MB.

L'insieme di questi tre incroci ben infrastrutturati, come per altro già detto per via Borgazzi, offrono gradi di libertà per adeguare la regolazione semaforica a fronte della eventuale progressiva variazione della domanda.

L'asse di via Monte Santo (strada extraurbana secondaria e viabilità urbana principale di I° livello), ha più sbocchi su altri assi viari principali e su strade locali di notevole importanza per la distribuzione di carichi: verso Sesto San Giovanni attraverso viale Marconi; verso via Borgazzi attraverso via Aquileia; verso il centro città attraverso via Carnia e via Zara; verso S. Alessandro attraverso via S. Rocco. I due semafori su via Monte Santo sono stati infrastrutturati con sensori e resi intelligenti a partire dal 2013 e, come per le situazioni precedenti, questo offre gradi di libertà per adeguare la regolazione semaforica a fronte della eventuale progressiva variazione della domanda.