



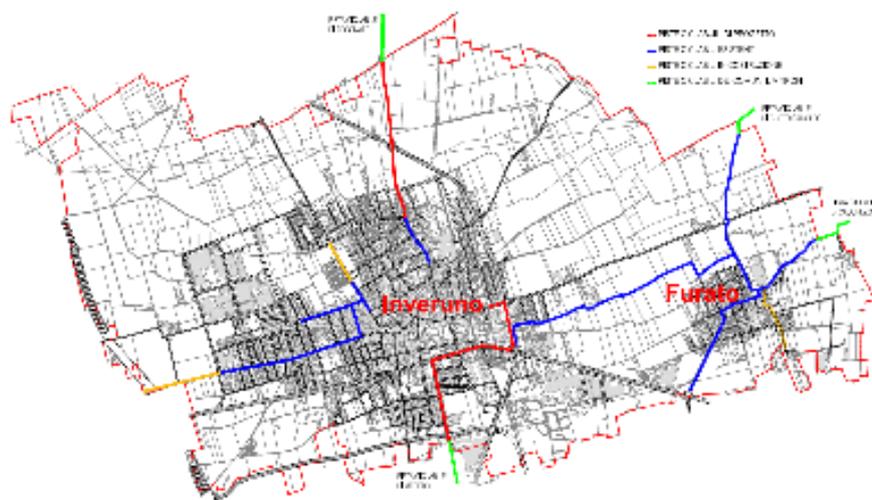
COMUNE DI INVERUNO

Regione Lombardia - Città Metropolitana di Milano

il progettista
dott. arch. Paolo Ferrante

il sindaco
dott. Sara Bettinelli

il responsabile del procedimento
geom. Tiziano Leoni



DOCUMENTO DI INQUADRAMENTO DELLA MOBILITA' COMUNALE

dicembre 2015

INDICE

1. CARATTERI DEL TERRITORIO	5
2. OBIETTIVI GENERALI DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE	6
3. LA MOBILITA' COMUNALE	7
4. IL TRASPORTO PUBBLICO	9
5. LE INDICAZIONI DEL PIANO DEI SERVIZI	10
6. AZIONI INTEGRATE PER IL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITA' AMBIENTALE	13
7. FATTIBILITA' ED EFFICACIA DELLE AZIONI PROGRAMMATE	15

1. CARATTERI DEL TERRITORIO

Il territorio comunale di Inveruno misura un'estensione di 1.217 ettari ed è urbanizzato per circa 401 ettari, pari al 33% del totale; fa parte dell'alta pianura irrigua occidentale della provincia di Milano; il dislivello fra la quota massima e quella minima è molto esiguo: si passa dai m. 172 s.l.m. dei confini con Arconate a nord, ai m. 155 dei confini con Mesero a sud.

In sintesi i caratteri del territorio possono essere così riassunti:

- la presenza di un nucleo antico caratterizzato più dalla morfologia edilizia (che lascia intendere le proprie origini rurali) piuttosto che dalla presenza di emergenze storiche e monumentali;
- la presenza di un tessuto residenziale a carattere prevalentemente estensivo, che si è sviluppato quasi integralmente nella seconda metà del secolo scorso in contiguità del nucleo antico, con un progressivo allargamento del tessuto costruito;
- una buona dotazione di servizi e di aree di proprietà pubblica, espressione da un lato di amministrazioni attente nella gestione del patrimonio e dall'altro di un sostanziale benessere sociale, con il recupero a parco comunale di una vasta area a sud del territorio comunale dismessa come area tecnologica e già in parte bonificata;
- l'esistenza di un tessuto produttivo prevalentemente concentrato in due aree ai margini delle zone residenziali sviluppate intorno al nucleo antico, una a nord-ovest, l'altra a sud-est, con modeste presenze artigianali nel tessuto residenziale: anche questa razionalità delle distribuzioni funzionali contribuisce alla qualità ambientale e testimonia una corretta pianificazione del territorio;
- un assetto viabilistico interno che non presenta condizioni di criticità grave e che non lamenta particolari problemi legati al traffico di attraversamento, essendo quest'ultimo dirottato su strade esterne al centro abitato (Corso Italia per le

direzioni nord-sud, la bretella di collegamento alla nuova superstrada e le SP 12 e 34 per quelle est-ovest);

- la vasta porzione di aree agricole nella zona nord del territorio comunale, che rappresenta un contorno ambientale di pregio, anche se al momento priva di particolari qualità paesaggistiche, situazione che ha determinato storicamente la non appartenenza del territorio di Inveruno al sistema dei parchi regionali;
- gli spazi liberi da edificazione sono concentrati lungo il perimetro del territorio comunale, fatta salva la zona a sud, più contigua alle aree urbanizzate di Mesero e Ossona, ma senza determinare fenomeni di conurbazione;
- la compattezza della zona urbanizzata centrale determina in ogni caso la percezione di un paesaggio fortemente antropizzato, alleggerito però dall'ampia dotazione di verde degli spazi privati;
- i coni visuali del paesaggio più significativi corrispondono alle aperture sulle aree di pregio ambientale, soprattutto nella zona settentrionale del territorio comunale (in alcune di queste situazioni si ha una perdita pressoché totale di percezione dell'edificato, condizione rara nell'area metropolitana);
- la presenza di una sola frazione, Furato, che ha la natura compatta del piccolo centro autonomo fortemente ancorato alla sua identità storica.

2. OBIETTIVI GENERALI DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE

A partire da questo stato di fatto la pianificazione del territorio definita dal P.G.T., approvato nel 2012 e attualmente in fase di Variante, individua come obiettivi la ricerca di soluzioni per la

conservazione e la valorizzazione di quanto già esiste di positivo:

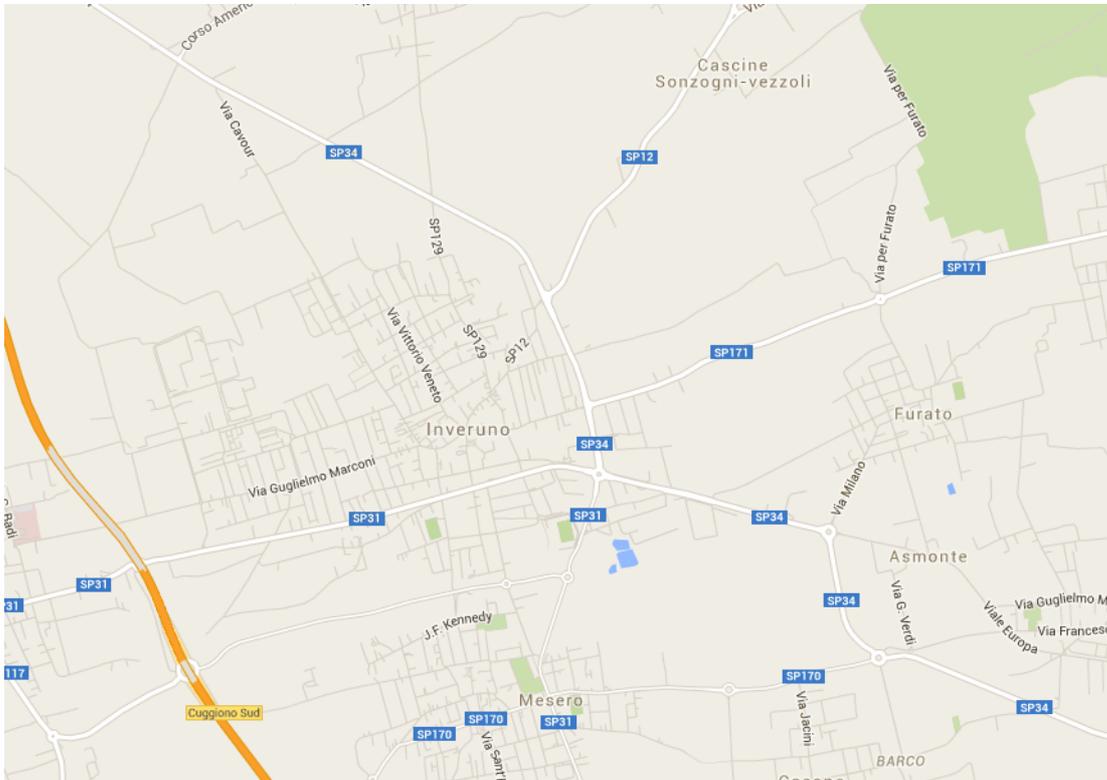
- il completamento dei processi di riqualificazione del nucleo storico con misure che agevolino gli interventi e portino al recupero del patrimonio inutilizzato dei rustici residui;
- il consolidamento del tessuto residenziale con la saturazione delle porosità rimaste e con interventi mirati sulla rete stradale interna, generalmente già ben dotata di marciapiedi, di spazi di parcheggio e di una notevole dotazione di verde primario;
- la tutela integrale delle vaste porzioni di territorio di elevata qualità ambientale (in questo senso la Variante in itinere al PGT ha annullato tutto il consumo di suolo contenuto nel PGT vigente, perché non giustificato in termini di fabbisogni immediati);
- la conservazione e il rafforzamento delle aree produttive;
- la conservazione e il rafforzamento di un sistema di servizi pubblici e **il completamento di una rete di piste ciclabili che, se già soddisfano discretamente le esigenze di spostamento su due ruote all'interno del centro abitato, non sono attualmente in grado di consentire la connessione con alcuno dei centri limitrofi (Cuggiono, Arconate, Mesero).**

3. LA MOBILITA' COMUNALE

L'assetto viabilistico interno non presenta problematiche particolari, ad eccezione della necessità di alcuni completamenti a chiusura di anelli viari.

Inveruno ha in ogni caso una situazione viabilistica particolarmente felice, senza traffico di attraversamento che interessi le zone centrali e un'efficiente sistema di viabilità esterna per il transito soprattutto dei mezzi pesanti: dalla planimetria si e-

vince che il traffico di attraversamento nord-sud è assorbito dal sistema costituito dalla SP 34 (verso nord in direzione Arconate, verso est in direzione Ossona) e dalla SP 31 (verso ovest in direzione Cuggiono e verso sud in direzione Mesero).



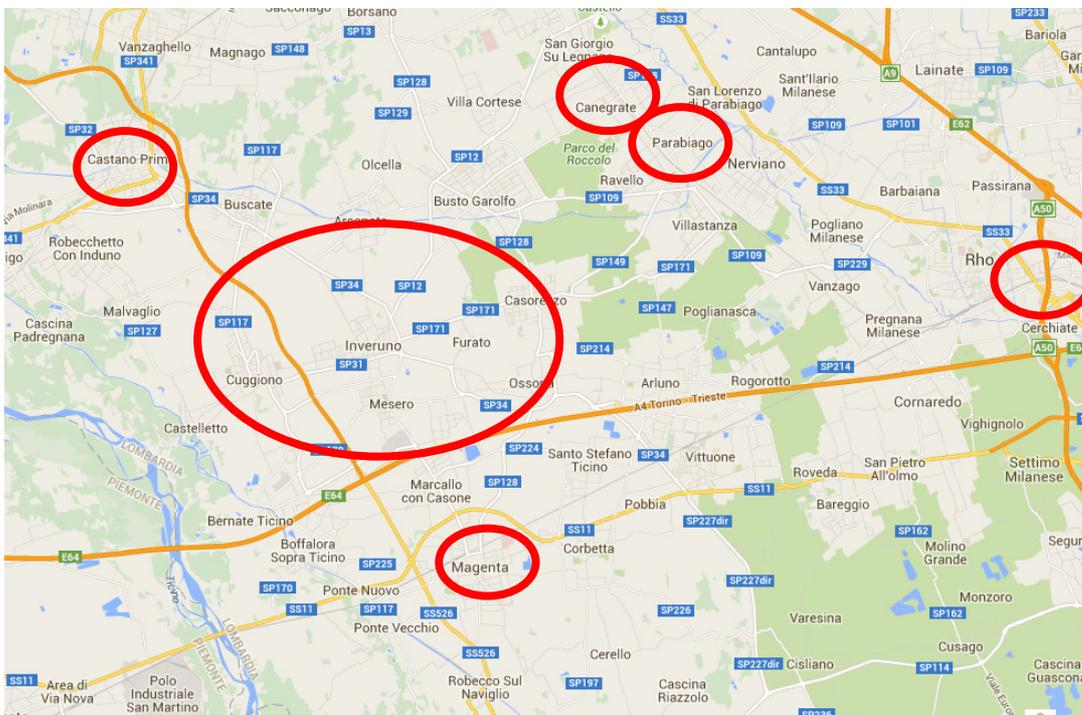
In questo contesto diventa prioritario l'obiettivo di estendere la rete ciclabile e di affermare una nuova cultura della mobilità nella sicurezza, con percorsi protetti non solo per i ciclisti, ma più in generale per i pedoni, con particolare riferimento a bambini e anziani, e per i disabili.

La ricerca di condizioni di maggior sostenibilità del traffico può essere rappresentata proprio dalle piste ciclabili, la cui utilizzabilità è favorita dall'ambiente di pianura, ma è condizionata dalle condizioni di sicurezza garantite: l'obiettivo che l'Amministrazione si pone è proprio l'assorbimento significativo degli spostamenti esterni al territorio comunale con il collegamento alla rete intercomunale di piste ciclabili.

In particolare va garantito il raggiungimento delle stazioni ferroviarie più vicine, ovvero di Canegrate e Parabiago (linea Trenord S5 Varese-Passante Milano-Treviglio), di Castano Primo (linea Trenord R27 Novara-Milano Cadorna), di Magenta (linea Trenord S6 Novara-Passante Milano-Treviglio e

linea Trenitalia Torino-Milano) e del capolinea della Linea 1 della Metropolitana Milanese a Rho-Fiera con un percorso parallelo al tracciato dell'Alta Velocità Torino – Milano.

E' precisamente questo il principale obiettivo che il Comune di Inveruno si pone rispetto all'Accordo di Partenariato per l'ottenimento dei finanziamenti del POR FESR 2014-2020. Un obiettivo che verrebbe raggiunto completando le piste ciclabili verso Arconate e Mesero, collegando inoltre quest'ultima anche con l'attraversamento della "Furatina" in Corso Italia.



4. IL TRASPORTO PUBBLICO

La possibilità di collegare Inveruno con le stazioni ferroviarie dell'intorno rappresenta un obiettivo particolarmente importante in considerazione dell'offerta di trasporto pubblico esistente, interamente basata sul trasporto su gomma, gestito da Movibus, con le seguenti linee attive:

- linea Z621 Cuggiono/Inveruno/Ossona-Milano (via Autostrada)
- linea Z622 Cuggiono - Milano (Via Ossona)
- linea Z627 Castano P.- Busto Garolfo - Legnano
- linea Z646 Castano P./Cuggiono/Marcallo con Casone/Magenta

In particolare, il collegamento con il capoluogo, garantito soprattutto dalla linea con percorrenza autostradale, soffre inevitabilmente degli elevati livelli di traffico presenti soprattutto nelle ore di punta sull'A4, per tacere dei cantieri che per anni hanno rallentato la sua percorribilità.

Se a queste considerazioni sul servizio si aggiungono gli obiettivi posti dalla necessità di ridurre l'emissione di gas climalteranti, è di tutta evidenza che privilegiare un trasporto basato sul binomio bicicletta + treno rappresenta un salto di qualità fondamentale in termini di vivibilità complessiva del territorio.

5. LE INDICAZIONI DEL PIANO DEI SERVIZI

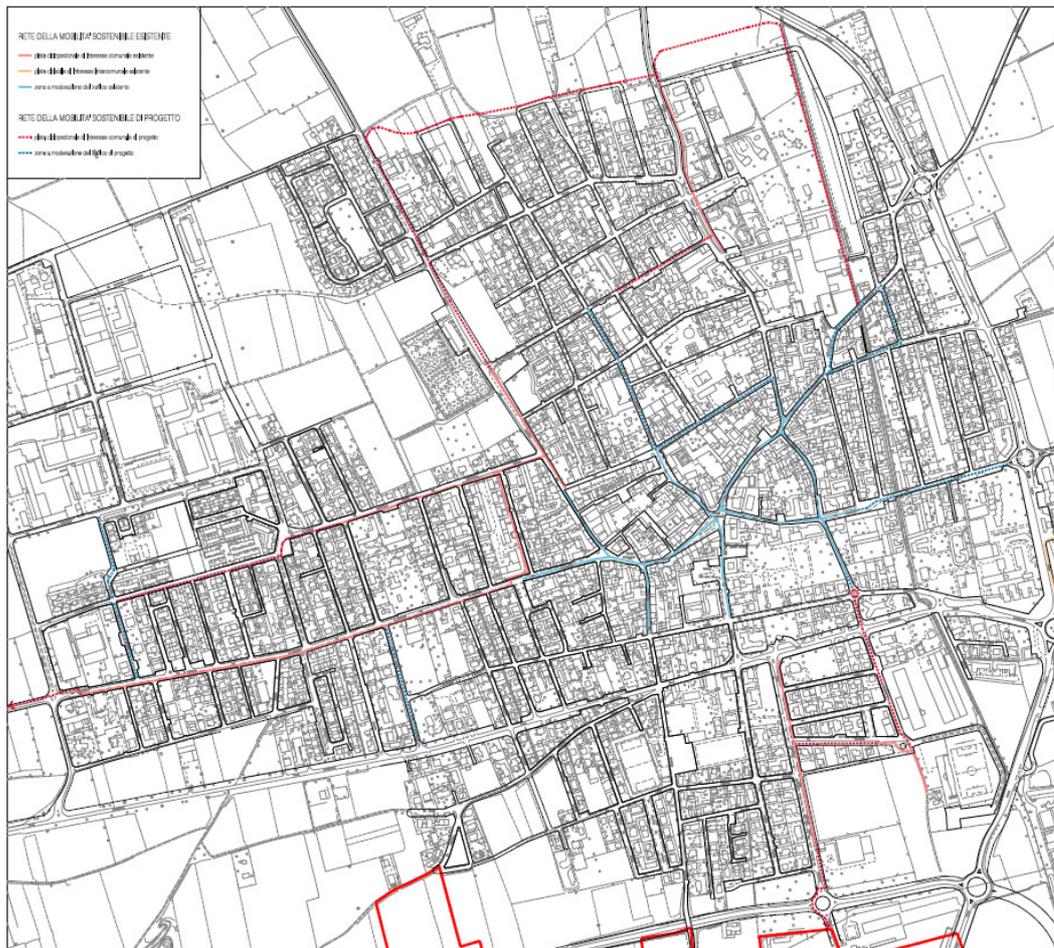
L'Amministrazione sta al momento rielaborando il vigente Piano dei Servizi assieme a quello delle Regole attraverso una variante che concentra la sua attenzione sugli interventi a favore della mobilità sostenibile, e in particolare della mobilità ciclistica, rimandando invece al Piano del Traffico le problematiche legate alla viabilità e alla dotazione delle infrastrutture stradali.

Il Piano dei Servizi attualmente in vigore intende già favorire lo sviluppo delle infrastrutture ciclistiche, sia a livello urbano che di collegamento con i comuni limitrofi, prevedendo il completamento e la connessione della rete ciclabile di scala locale con quella di livello regionale ed il collegamento con i nodi del sistema della mobilità collettiva.

La ciclabilità è promossa come mezzo alternativo alla tradizionale mobilità ma anche quale occasione per la riqualifica-

zione del territorio comunale e per il miglioramento della qualità della vita favorendo il miglioramento dello stato della qualità dell'aria e il contenimento dell'inquinamento atmosferico, acustico e visivo, secondo una maggior sostenibilità dell'intervento umano sul territorio e più in generale sull'ambiente.

Nella tavola del Piano dei Servizi vigente relativa alla mobilità ciclistica interna all'abitato, emerge che l'opera più importante in previsione è costituita dall'anello volto a congiungere Via Cavour con Via Garibaldi con un percorso perimetrale alle aree edificate nella zona nord-est di Inveruno, a cui si aggiunge la realizzazione di una nuova pista in Via Lazzaretto.



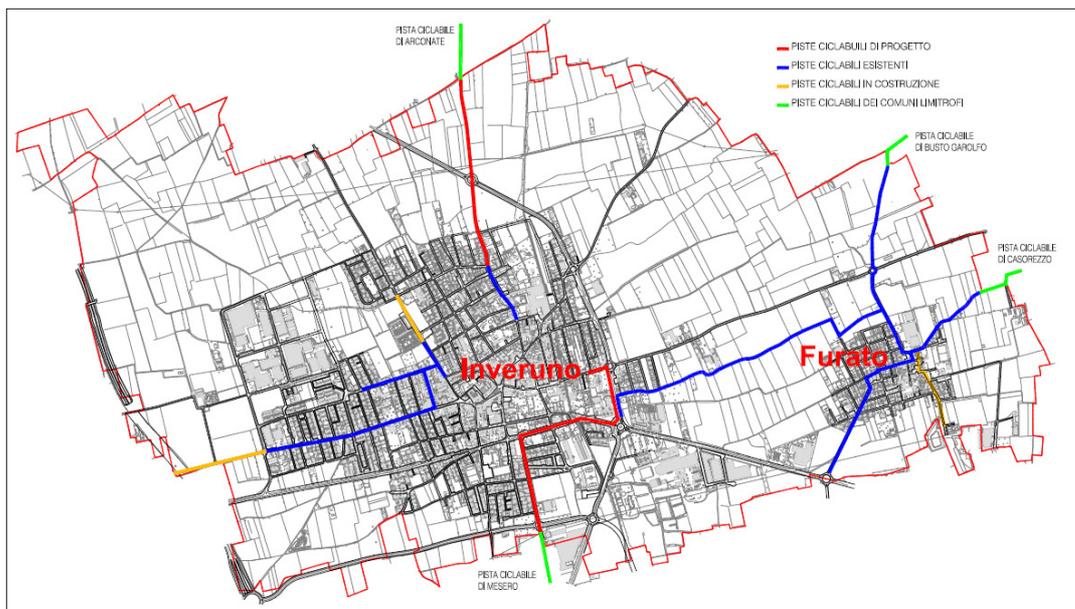
- *piste ciclabili esistenti e di progetto interne all'abitato*

A livello di percorribilità interna l'Amministrazione sta attualmente realizzando un tratto di ciclabile che, dal cimitero di Inveruno, si collegherà con il "villaggio Pegaso"; sta inoltre perfezionando una convenzione con un privato che prevede

come oneri qualitativi la realizzazione nella frazione di Furato del prolungamento della pista ciclabile dalle scuole al cimitero, nonché ad Inveruno il proseguimento del percorso ciclabile di via Marconi fino al comune di Cuggiono (intervento previsto per il 2018).

Il Piano dei Servizi, riprendendo le indicazioni del Piano Regionale per la Mobilità Ciclistica (PRMC), prevede già un progetto di completamento dell'esistente sistema ciclabile urbano che, collegandosi con gli esistenti sistemi ciclabili dei comuni limitrofi di Arconate, Mesero e della frazione Furato, contribuisce allo sviluppo del sistema regionale delle piste ciclabili.

Tuttavia, relativamente ai collegamenti intercomunali, sono proprio i progetti di intervento rientranti nella misura "mobilità ciclistica" del POR-FESR 2014-2020 a rappresentare un'occasione fondamentale per il Comune di Inveruno per garantire il completamento di tutte le connessioni tuttora da realizzare per elevare a sistema la mobilità ciclistica interna e quella esterna di collegamento con gli altri Comuni, con particolare riferimento a quelli dotati di stazione ferroviaria.



- *il sistema di collegamenti intercomunali in progetto*

Le ridotte dimensioni demografiche del Comune non rendono credibile l'introduzione di servizi di bike-sharing che in altri contesti hanno determinato uno sviluppo notevole della mobilità dolce, ma è certo che la realizzazione di una rete continua e sicura porti nel tempo ad incrementare l'uso della bicicletta privata, che – se abbinata all'uso del mezzo di trasporto pubblico su ferro – non può che determinare miglioramenti significativi della qualità dell'aria.

6. AZIONI INTEGRATE PER IL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ AMBIENTALE

Secondo i dati rilevati dalla Rete Regionale di Qualità dell'Aria (PRIA) il Comune di Inveruno è compreso nella zona A1 “Agglomerati urbani” caratterizzata da concentrazioni più elevate di PM10 primario, di NOX e COV, da una situazione meteorologica avversa per la dispersione degli inquinanti (velocità del vento limitata, frequenti casi di inversione termica, lunghi periodi di stabilità atmosferica caratterizzata da alta pressione) e da alta densità abitativa, di attività industriali e di traffico e con maggiore disponibilità di trasporto pubblico locale organizzato (TPL) anche se con un progressivo trend di decrescita delle concentrazioni dei suddetti inquinanti in atmosfera.

Come descritto nel paragrafo precedente, il Piano dei Servizi, in considerazione del suddetto stato di fatto, fa propri gli obiettivi generali del PRIA, approvato con DGR n. X/593 del 6 settembre 2013, sviluppando una serie di azioni favorevoli alla riduzione dei gas climalteranti che costituiscono inoltre attuazione delle strategie del PRMC approvato con DGR n. X/1657 dell'11 aprile 2014, e quindi al costante e progressivo miglioramento dello stato della qualità dell'aria.

Per il raggiungimento di quest'obiettivo, l'Amministrazione concerta una serie di iniziative fra loro convergenti, quali un

Regolamento Edilizio in fase di redazione e di imminente adozione, volto a favorire una produzione edilizia virtuosa in materia energetica, misure volte a ridurre il più possibile il traffico automobilistico interno all'abitato quali le misure di mitigazione introdotte su tutte le principale strade centrali e altri interventi finalizzati a:

- a) migliorare i collegamenti a basso impatto ambientale interni all'area urbana;
- b) migliorare i collegamenti a basso impatto ambientale verso punti di interesse all'area stessa;
- c) migliorare complessivamente la sostenibilità del sistema della mobilità, con azioni quali ad esempio:
 - diminuzione del traffico privato su gomma da attuarsi con le misure sopra indicate;
 - potenziamento dell'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale;
 - aumento della sicurezza degli utenti vulnerabili (pedoni, ciclisti, disabili),
 - miglioramento dei collegamenti verso i principali luoghi di interesse pubblico (scuole, municipio, ASL, ecc.);
 - miglioramento della fruibilità del territorio urbano ed extraurbano a piedi, in bicicletta e con modalità integrata (bici/mezzi pubblici).

In questo quadro integrato di politiche a favore dell'ambiente, l'Amministrazione, appena insediata nel maggio 2014, ha avviato la procedura di Variante al Piano di Governo del Territorio approvato nel 2012, che – come già ricordato – ha avuto come primo atto l'adozione nel giugno 2015 di una modifica al Documento di Piano che ha portato all'eliminazione di tutti gli ambiti di trasformazione previsti, azzerando il consumo di suolo.

Successivamente è stato avviato il procedimento per modificare il Piano delle Regole e il Piano dei Servizi alla ricerca di un'efficienza migliore da raggiungere nella gestione della città costruita, con particolare riferimento:

- alla ricerca di incentivi per la riqualificazione del nucleo di antica formazione,

- alla rilocalizzazione delle due funzioni pubbliche in programma (il plesso scolastico previsto nell'area ex-Belloli e la ridefinizione delle aree destinate all'annuale Fiera di San Martino),
- alla definizione di modalità per garantire un'offerta adeguata di housing sociale,
- all'individuazione di strategie per il rilancio economico della città e, in particolare, delle attività commerciali di prossimità,
- alla definizione di soluzioni normative che portino alla tutela delle aree inedificate, perché, scongiurato il consumo di suolo, occorre garantire che le aree non siano abbandonate e non siano oggetto di degrado,
- alla programmazione di interventi che favoriscano la mobilità dolce sul territorio comunale e con i comuni limitrofi.

Si ritiene pertanto che tutte le azioni già avviate o in programma siano congiuntamente orientate al raggiungimento degli obiettivi sopra indicati e che l'Accordo di Partenariato rappresenti una tappa importante in un percorso generale volto al miglioramento della qualità ambientale e – in ultimi analisi – della qualità della vita.

7. FATTIBILITA' DELLE AZIONI PROGRAMMATE

Gli obiettivi generali che l'Amministrazione Comunale si propone di raggiungere hanno in prima battuta azioni a costo zero, quali la procedura in corso per la revisione della strumentazione urbanistica e del Regolamento Edilizio, gravati di fatto dal solo costo della redazione tecnica degli elaborati.

Quanto sopra si riproduce anche negli interventi volti alla mitigazione della circolazione stradale, che comportano costi modesti in segnaletica e nella posa di dissuasori.

Ovviamente diversa è la realizzazione delle opere programmate per la mobilità ciclistica che – per le porzioni già previste dal Piano di Servizi nonché per la quota dei progetti di intervento rientranti nella misura "mobilità ciclistica" del POR-FESR 2014-2020 – verranno coperte dal Bilancio comunale nell'arco temporale della consiliatura in corso.

Analogamente, nella predisposizione del piano triennale delle opere pubbliche, si è già provveduto a stanziare la quota di competenza del Comune rispetto ai costi complessivi stimati per gli interventi proposti nell'Accordo di Partenariato.

Ne consegue che sia verificata con sufficiente certezza la fattibilità degli interventi previsti; quanto alla loro efficacia, non si nutrono dubbi che la natura fra loro integrata delle proposte avanzate determini sicuri risultati di miglioramento rispetto alla situazione attuale ed in ogni caso un passo in avanti importante nei miglioramenti qualitativi auspicati.