Copia conforme all'orginale
Firmato digitalmente
da Arch Maurizio Ostini
Data: 2013.05.07
12:36:36 +02'00'



*Via Monte Nero/Via Montello*
Vista la ridotta larghezza di alcune strade del Centro di Copreno per consentirne il transito bidirezionale, si propone l'introduzione del senso unico di marcia in Via Montello, nel tratto compreso tra Via Tonale e Via Cantore, e in Via Monte Nero, in un piccolo tratto, lasciando la possibilità di raggiungere i parcheggi vicini anche dalla Piazza Fiume. Rimangono strade di sfogo al Centro le Vie Trieste e Asiago.

*Via Curtatone/Via S.Fermo*
Altre vie che presentano ridotte dimensioni per poter consentire la convivenza di traffico veicolare-pedoni-sosta, sono le vie Curtatone e S.Fermo, pertanto si propone la trasformazione di queste in sensi unici di marcia.

## 4.7 Il Sistema dei Parcheggi

Le maggiori criticità puntuali emerse nelle indagini sui livelli di occupazione della sosta, con la saturazione dei posti offerti, si concentrano nel centro di Lentate sulle vie Battisti, Aureggi, Garibaldi, Monte Generoso e Giovanni XXIII a Camnago in alcune tratte delle vie Carducci, Borgazzi e Rizzoli, nonché nell'intorno della Stazione di Camnago.
Per questi motivi si conferma il previsto ampliamento dell'offerta dell'attuale parcheggio sul lato ovest della Stazione di Camnago ad un totale di 250 posti e si propone la realizzazione di un piccolo parcheggio di interscambio anche sul lato est della ferrovia da realizzarsi a raso a nord dell'ultimo tratto di Via XXIV Maggio subito prima del passaggio a livello, in considerazione della sua imminente chiusura (Figura 4.7.1).
Per il Centro di Lentate sarà fondamentale garantire, nell'ambito della realizzazione della trasformazione urbanistica dell'area Schiatti, un adeguato numero di posti auto ad uso pubblico a servizio del centro, numero da definire anche in considerazione della tipologia e dei volumi del mix funzionale che si andranno ad insediare nell'area.
Inoltre per le aree centrali di Camnago e Lentate gli interventi proposti e quelli che potranno essere definiti nell'ambito di specifici piani particolareggiati, di modifica dello schema di circolazione con l'introduzione di nuovi sensi unici sulla viabilità locale, permetteranno di recuperare spazi in carreggiata per aumentare l'offerta di sosta su strada.

## 4.8 Il Completamento della Rete di Percorsi Ciclopedonali

Come già accennato nel paragrafo 2.4.3, la rete dei percorsi ciclopedonali sul territorio di Lentate risulta in alcune zone discontinua.
Alla rete esistente si devono aggiungere però nuovi tratti di percorsi

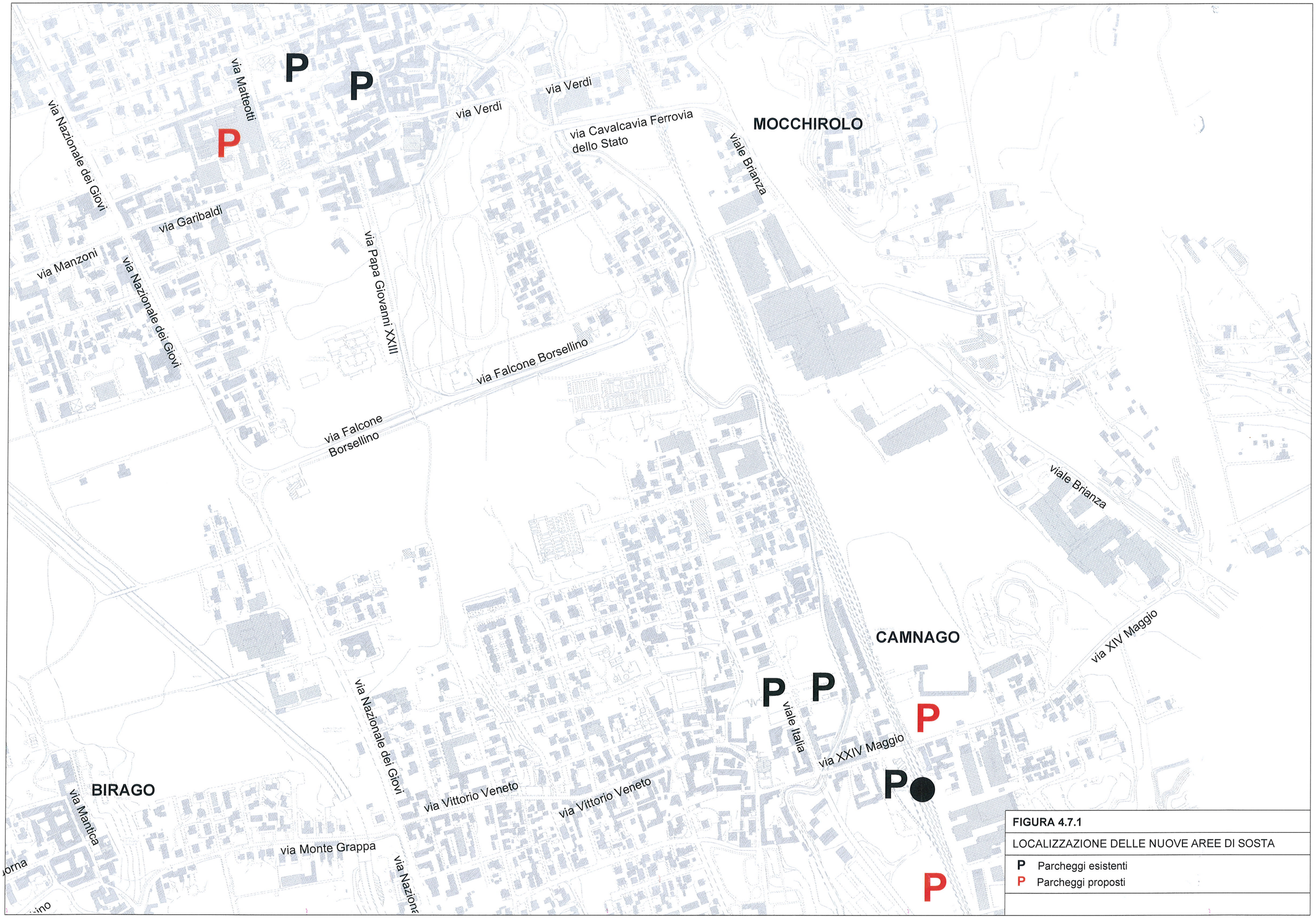


**FIGURA 4.7.1**

LOCALIZZAZIONE DELLE NUOVE AREE DI SOSTA

**P** Parcheggi esistenti

P Parcheggi proposti

ciclopedonali previsti e in fase di attuazione. Nella frazione di Cimnago è prevista la realizzazione di un percorso che collega il cimitero a Mocchirolo e al quartiere di Via Monte Berico-Via Puccini-Via Palladio. Altri percorsi sono previsti nella frazione di Birago, con il recupero di alcune strade rurali.

Con gli interventi proposti in precedenza per migliorare la viabilità di alcune strade (esempio la realizzazione di sensi unici di marcia), si recuperano spazi utili per la realizzazione di percorsi ciclopedonali che andrebbero a completare la rete esistente e a raggiungere porzioni di territorio finora non collegati (Figura 4.8.1).

Alcuni tratti proposti sono:

- Lungo Via Nazionale dei Giovi da Via Appennini a Via Fara
- Via Papa Giovanni XXIII completamento del percorso esistente, fino a Via Garibaldi
- Completamento della rete nella frazione di Cimnago
- Via Casartelli
- Via XXIV Maggio, con la realizzazione di un percorso lungo il fiume Seveso
- Alcuni tratti lungo la nuova viabilità che si andrà a creare (esempio: prolungamento di Via Falcone e Borsellino, collegamento tra Viale Italia e Viale Brianza).

## 4.9 Un Servizio di Trasporto Pubblico

Per la mobilità di breve raggio si propone di istituire un servizio di trasporto ad uso pubblico gratuito interno al territorio comunale, rivolto in particolare all'utenza debole come ad esempio gli anziani o i portatori di handicap, per offrire una modalità di trasporto e collegamento tra i diversi centri urbani. Il servizio, in un'ipotesi di minima definibile di taxi-bus, potrebbe integrarsi con i servizi di scuola bus, lasciando nelle ore di morbida un autista e l'utilizzo di un mezzo a disposizione per un servizio a prenotazione telefonica o direttamente gestito dall'autista o tramite gli uffici del comune, per un costo stimato di 40-50.000 € l'anno.
In uno scenario più strutturato ed economicamente più oneroso, potrebbe invece configurarsi come un servizio di linea urbana ad integrazione dei servizi di linea extraurbani, con orari e percorsi prestabiliti. Un'ipotesi preliminare di tracciato del servizio di linea urbana (Figura 4.9.1) potrebbe collegare Birago con Cimnago, oggi non serviti dalla rete delle linee extraurbane, attraverso Camnago (stazione e mercato) e Lentate (posta e Municipio), per uno sviluppo tra andata e ritorno di 15,3 Km. Prevedendo un servizio di 7 corse-giorno per direzione, per 260 giorni l'anno, si avrebbero percorrenze per un totale annuo di circa 28.000 Km, per un costo indicativo del servizio di 100.000 €.

**FIGURA 4.8.1**

CENTRO STUDI TRAFFICO

LA RETE DEI PERCORSI CICLOPEDONALI
Previsioni e proposte

- Percorsi ciclopedonali esistenti
- Percorsi ciclopedonali previsti
- Proposte di completamento dei percorsi ciclopedonali
- Sensi unici esistenti
- Sensi unici nuovi/modificati
- Nuova viabilità

Scala 1:10.000

Nord

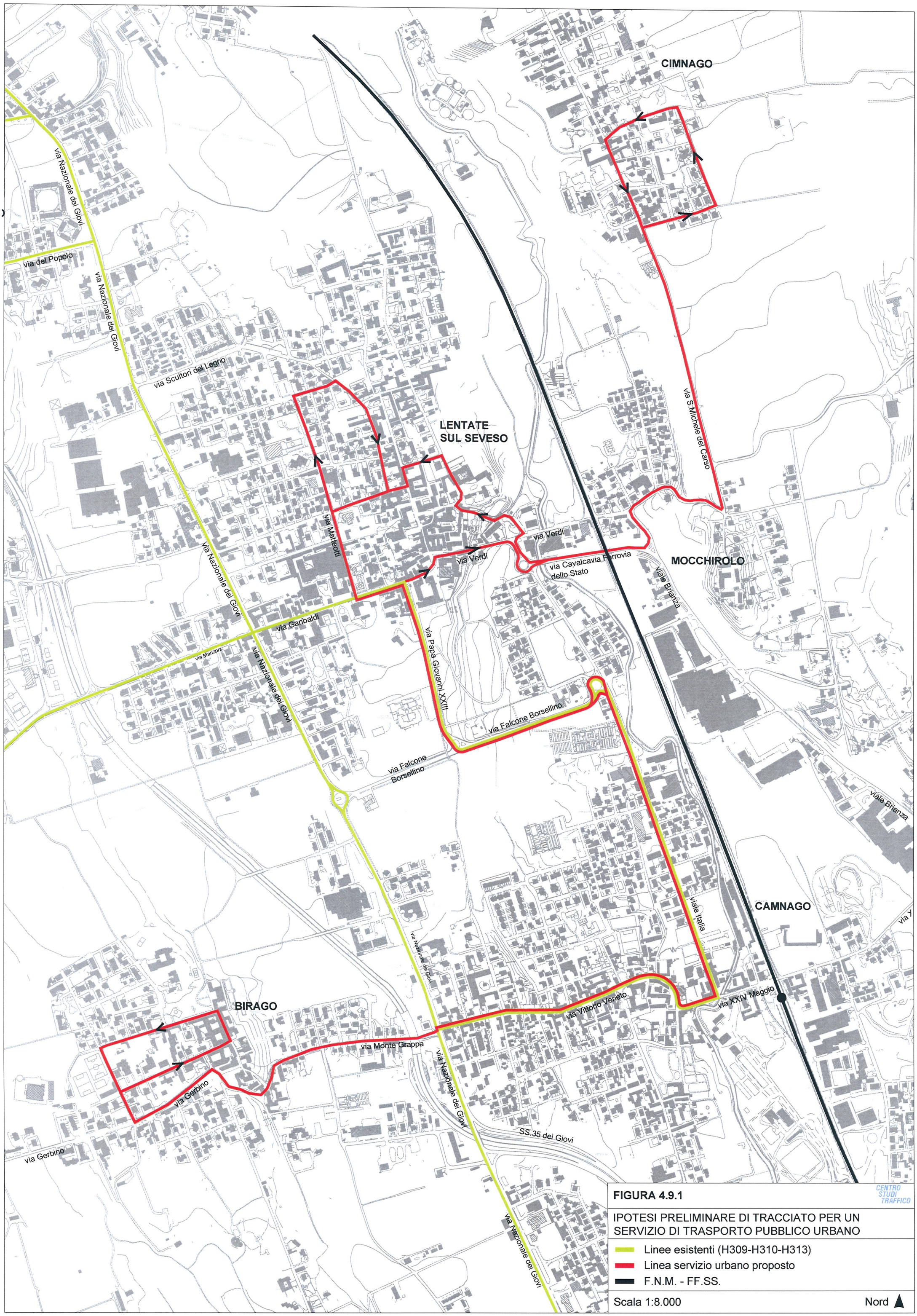


**FIGURA 4.9.1**

IPOTESI PRELIMINARE DI TRACCIATO PER UN SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO URBANO

- Linee esistenti (H309-H310-H313)
- Linea servizio urbano proposto
- F.N.M. - FF.SS.

Scala 1:8.000

Nord

## 4.10 Il Trasporto Merci

Nell'attuale contesto del sistema di funzioni commerciali di Lentate, collocate nei centri storici, che presenta un numero relativamente limitato di punti vendita, non risulta necessario istituire un specifico regolamento, con limitazione di orari e specifiche delle modalità, per le operazioni di carico e scarico delle merci.
Nello scenario previsto dal PGT di rivitalizzazione delle funzioni commerciali, andranno invece definiti e localizzati nelle vie a maggior vocazione commerciale alcuni stalli di sosta riservati alle funzioni di carico e scarico.