

2. INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ E LOGISTICA

2.1 Sistema della mobilità

Secondo quanto prescritto dalla normativa, il Comune di Pioltello deve dotarsi (in tema di mobilità e infrastrutture) di due strumenti di conoscenza e pianificazione: il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) e il Piano Urbano del Traffico (PUT) (vedi box a lato).

Il PGTU, redatto e adottato nel 2000, suddivide il territorio comunale in tre grandi zone: Pioltello centro, Seggiano e Limite; per ognuna di queste zone è stata definita la viabilità urbana primaria.

- Pioltello centro: è caratterizzato da poche strade di accesso, con viabilità piuttosto discontinua e priva di ordine gerarchico. Sono presenti zone a traffico limitato (ZTL) nel centro storico.
- Seggiano: presenta una rete simile a quella della zona centrale, con poche strade e tutte primarie.
- Limite: possiede un assetto viario più organizzato, è attraversato da strade locali a volte congestionate a causa degli elevati flussi di veicoli sulla S.p. 14 Rivoltana nelle ore di punta e risulta interessata da quote di traffico extracomunale in attraversamento.

2.1.1 Rete infrastrutturale

In *Tabella 2.1* è riportata l'estensione della rete infrastrutturale al 2006 in Pioltello. La rete viaria con funzioni di accesso al Comune è fondamentalmente costituita da: la S.S. 11 Padana Superiore, che scorre in direzione est-ovest nella parte settentrionale del territorio, la S.p. 103 Cassanese, che scorre in direzione est-ovest nella zona centrale, la S.p. 14 Rivoltana, in direzione est-ovest nella parte meridionale del territorio, e la S.p. 121 Pobbiano-Cavenago in direzione nord-sud nel settore est del Comune. Inoltre, in direzione nord-sud, la rete è completata da viale San Francesco nella porzione occidentale del territorio: questa strada, non essendo collegata alla S.p. Rivoltana a causa della barriera ferroviaria, svolge tuttavia funzioni importanti solo a nord del Comune di Pioltello.

2.1.2 Piste ciclabili

Pioltello è dotato di una rete di piste ciclabili piuttosto estesa: il dato complessivo è di circa 28 km, con una dotazione di 0,83 m/abitante, un ottimo valore, considerando che la media calcolata nell'Ecosistema Urbano di Legambiente, nel 2005, per i capoluoghi di provincia italiani, è pari a circa 0,10 m/abitante.

Il tema della mobilità è stato oggetto della consultazione sviluppata per la predisposizione del Piano d'Area Adda-Martesana. La mobilità costituisce infatti una delle problematiche più avvertite: in generale, la percezione è che sul territorio del Piano d'Area ci si muova molto e male, in maniera congestionata e frammentata. Ciò riguarda sia il trasporto pubblico, sia la mobilità privata. La risposta alla evidente e osservata congestione delle infrastrutture sul territorio può essere trovata non tanto nella progettazione e realizzazione di nuove infrastrutture – per altro in taluni casi necessarie – quanto piuttosto tramite una riqualificazione della rete viaria e ferroviaria esistente.

Inoltre, si avverte l'urgenza di interventi sul trasporto pubblico per la mobilità locale e dunque non solo per gli spostamenti di carattere metropolitano; anche la linea 2 della Metropolitana Milanese, che ha fortemente contribuito allo sviluppo dell'area, necessita oggi di interventi di riqualificazione, in un'ottica di miglioramento dell'accessibilità complessiva.

Il **Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)** è uno strumento di programmazione di breve periodo (ha infatti un orizzonte temporale di due anni) che viene attuato secondo diversi livelli e che deve essere aggiornato con cadenza biennale.

Esso rappresenta il Piano mediante il quale si effettuano scelte strategiche inerenti l'accessibilità della città, il soddisfacimento della domanda di sosta, la regolamentazione dei parcheggi, il ruolo del trasporto pubblico locale e l'utilizzo della bicicletta. Secondo il Nuovo Codice della Strada, il PGTU rappresenta il primo livello di pianificazione di un pacchetto progettuale denominato PUT (vedi sotto).

Il **Piano Urbano del Traffico** è redatto ai sensi dell'art. 36 del d. l.vo 30 aprile 1992 (Nuovo Codice della Strada) e delle Direttive del Ministero dei Lavori Pubblici per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico, del 24 giugno 1995. Esso è costituito da un insieme coordinato di interventi realizzabili e utilizzabili nel breve periodo per il miglioramento della circolazione stradale, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati nell'area urbana. Inoltre è finalizzato alla riduzione dell'inquinamento acustico e di quello atmosferico. Anche il PUT, al pari del PGTU, va aggiornato con cadenza biennale.

Tabella 2.1. Dotazione infrastrutturale del Comune di Pioltello al 2006.

Tipologia	km	% sul totale
Strade provinciali	15	24%
Viabilità primaria	7	11%
Viabilità secondaria	40	65%
Totale	62	100%
Rete ferroviaria	3,65	-
Piste ciclabili	28	-

Nell'ambito dei lavori del Forum Adda-Martesana, la questione dell'interconnessione territoriale tramite corridoi ciclabili è risultata di primaria importanza. Assumendo il quadro censito e proposto dal progetto MIBICI promosso dalla Provincia di Milano, i Comuni dell'area si sono impegnati a integrare le proprie iniziative progettuali e a dare continuità alle reti esistenti. Pioltello è direttamente coinvolta in diversi progetti e tracciati – a scala comunale e sovralocale – che consentano una migliore fruizione del territorio e del paesaggio (come ad esempio il collegamento Idroscalo-Pioltello), e che favoriscano l'accessibilità ai principali nodi infrastrutturali di viabilità (per esempio il collegamento Gessate-Melzo-Pioltello).

2.2 Veicoli a motore circolanti e tasso di motorizzazione privata

Il tasso di motorizzazione privata è definito come il numero di autovetture circolanti in rapporto al numero di abitanti: il suo valore può fornire indicazioni sullo stile di vita degli abitanti di un territorio. Può infatti indicare il livello di benessere dei cittadini, identificare le preferenze di trasporto (per scelta o necessità) e infine far percepire il grado di congestione delle strade locali.

Nella *Tabella 2.2* si evidenzia il parco veicolare di Pioltello immatricolato, secondo i dati ACI, al 2004, sia in valore assoluto che come ripartizione percentuale tra le varie tipologie di veicolo.

Su questi dati è possibile calcolare il tasso di motorizzazione privata, mostrato in *Figura 2.1* ed espresso come autovetture ogni 100 abitanti. La Figura, oltre a Pioltello, mostra il valore per il Comune di Milano, l'Italia e alcune nazioni europee: i dati si riferiscono al 2004 per le realtà italiane e al 2002 per le realtà europee. Ne emerge che Pioltello presenta un valore inferiore alla media italiana e al Comune di Milano, seppur di poco, ma comunque superiore a quello di quasi tutte le realtà straniere considerate, anche quando queste presentano un tasso di industrializzazione pari o superiore a quello dell'Italia. Ciò evidenzia come non necessariamente la dotazione di autovetture rappresenti – direttamente o indirettamente – un indicatore di ricchezza o di benessere per le realtà considerate. A titolo di esempio, il Giappone ha un tasso di motorizzazione privata attorno alle 40 autovetture ogni 100 abitanti.

In *Tabella 2.3* è possibile confrontare il tasso di motorizzazione, sempre relativo al 2004, per le diverse categorie di veicoli (e dunque non solo per le autovetture, come riportato in *Figura 2.1*) in Pioltello con quello di altre realtà: i Comuni limitrofi (Segrate, Vimodrone, Cernusco sul Naviglio, Rodano, Peschiera Borromeo)

Pista ciclabile nella città.



Tabella 2.2 - Ripartizione percentuale dei veicoli immatricolati in Pioltello al 2004.

Tipologia di veicolo	Numero	%
Autovetture	18.467	82,5
Autobus	19	0,1
Autocarri e motrici	1.305	5,8
Motocicli	2.015	9,0
Rimorchi	389	1,7
Altro	178	0,8
Totale	18.467	100

Figura 2.1 - Tasso di motorizzazione privata (autovetture ogni 100 abitanti) nel Comune di Pioltello, nel Comune di Milano, in Italia e in altri Paesi europei (i dati sono riferiti al 2004 per i casi italiani, al 2002 per quelli stranieri).

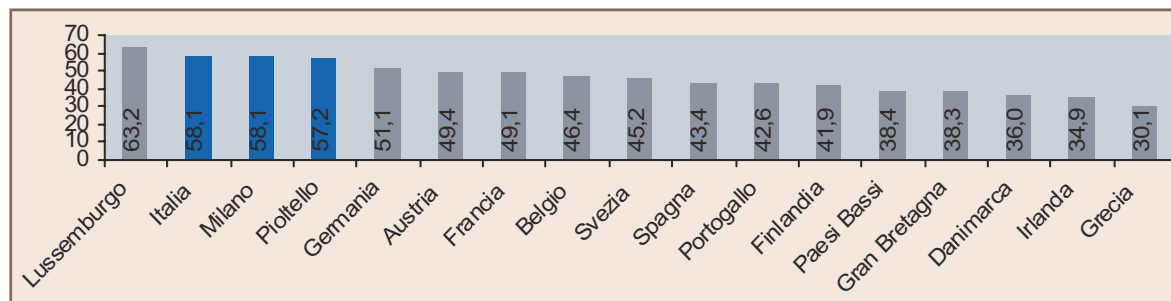


Tabella 2.3 - Veicoli registrati in Pioltello ogni 100 abitanti, divisi per tipologia, e confronto con altri Enti al 2004

Tipologia di veicolo	Comune di Pioltello	Media Comuni limitrofi	Comune di Milano	Provincia di Milano
Autovetture	57,2	66,3	58,1	59,2
Autobus	0,1	0,1	0,2	0,1
Autocarri e motrici	4,0	5,5	5,3	5,4
Motocicli	6,2	9,2	9,1	8,1
Rimorchi	1,2	1,9	1,5	1,5
Altro	0,6	1,0	1,0	1,0
Totale	69,2	83,9	75,1	75,2

2.3 Mobilità sistematica e non sistematica

Con il termine mobilità sistematica si intendono i tragitti (e le modalità di trasporto) compiuti dai pendolari e da chi effettua il medesimo percorso quotidianamente per motivi di studio, lavoro e altro genere.

2.3.1 Pendolarismo

I dati inerenti il pendolarismo disponibili per il Comune di Pioltello (Figura 2.2) derivano dal Censimento ISTAT della popolazione italiana del 2001, riguardante la popolazione residente che giornalmente si sposta dalla propria residenza al luogo di studio o di lavoro e viceversa.

Essi indicano che, rispetto a una popolazione residente pari a 31.936 abitanti (per omogeneità si utilizza il dato di popolazione al 2001 fornito dall'ISTAT), 18.116 abitanti (pari al 56,7%) si spostano giornalmente (Figura 2.3); di questi 10.085 sono uomini, mentre 8.031 sono donne.

Rispetto al totale dei pendolari (18.116), 6.797 (pari al 37,5%) si muovono all'interno del territorio comunale, 10.319 (il restante 62,5%) invece lasciano il Comune per recarsi sul luogo di lavoro o di studio.

Dal confronto tra i vari Comuni situati in Provincia di Milano in merito al rapporto tra i pendolari che quotidianamente si spostano per lavoro o studio e la popolazione residente, emerge come il valore di Pioltello sia leggermente superiore rispetto alle altre realtà locali (Figura 2.3).

2.3.2 Flussi di traffico in zone critiche

Per l'analisi di questo fenomeno sono stati utilizzati i dati raccolti nel PGTU del 2000, ricavati da un'indagine svoltasi in un giorno ferialo medio. I conteggi sono stati svolti in punti strategici (17 incroci), in due fasce orarie di punta (7.30-8.30/17.30-18.30) e suddividendo i flussi in due componenti: veicoli leggeri (autovetture e veicoli commerciali leggeri) e veicoli pesanti (veicoli commerciali pesanti, con rimorchio, articolati e snodati). I flussi rilevati per ciascuna zona in cui è stato suddiviso il territorio sono riportati in Tabella 2.4.

Nel 2003 due scuole di Pioltello hanno ottenuto il "Bollino Blu", ovvero sono state premiate per aver ridotto del 10% le emissioni di sostanze inquinanti prodotte dal traffico di veicoli nel percorso casa-scuola.

A fronte di ciò nel 2004 il Comune di Pioltello, insieme all'Associazione Creda onlus, ha dato il via alla sperimentazione del progetto "Andiamo a scuola a piedi", nell'ambito del progetto "Pedibus", proposto a livello nazionale da Legambiente. Ognuna delle 10 classi coinvolte dei cinque plessi scolastici pioltellesi (2 scuole elementari del centro, 2 di Seggiano e 1 di Limite) ha elaborato un piano della mobilità specifico per recarsi a scuola in tutta sicurezza, nell'arco di una settimana, a piedi, in bici o attraverso l'utilizzo condiviso dell'automobile.

Nel 2005 poi, l'Amministrazione comunale ha deciso di utilizzare le linee "Pedibus" definite in precedenza dalle classi e di trasformarle in percorsi permanenti sicuri. Tutto questo ha permesso ai bambini di tornare a muoversi per le strade in maggiore sicurezza. Il riscontro senz'altro positivo è arrivato sia dal personale scolastico, sia dai genitori che sempre in maggior numero permettono ai figli di aderire all'iniziativa. Inoltre, per meglio delineare i percorsi, è stato creato dai bambini un logo e per aumentare la sicurezza si sta cercando il coinvolgimento di volontari Auser.

Figura 2.2 - Spostamenti giornalieri per Pioltello al 2001.

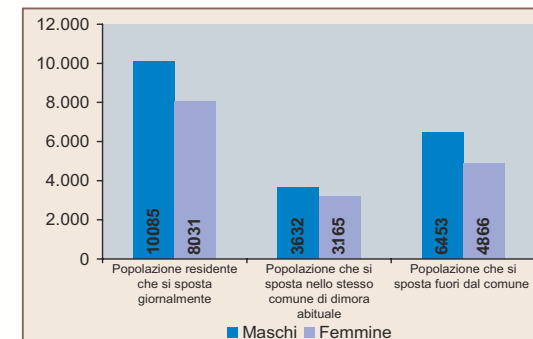


Figura 2.3 - Rapporto tra pendolari e popolazione residente per diversi Enti locali al 2001.

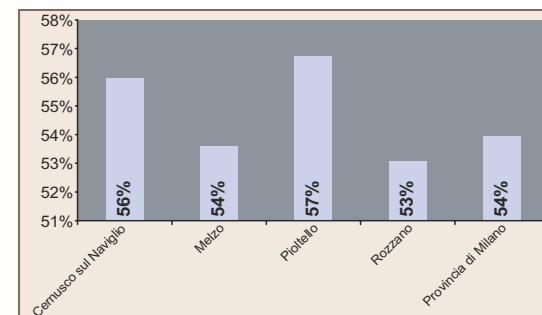


Tabella 2.4 - Flussi di traffico per le tre zone del territorio pioltellese ricavati dal PGTU del 2000.

Zona	Tipo veicolo	Mattino	Pomeriggio
Pioltello centro	autovetture e leggeri	1.629 (95,0%)	2.594 (97,0%)
	pesanti	86 (5,0%)	81 (3,0%)
Seggiano	autovetture e leggeri	1.074 (86,9%)	1.111 (94,9%)
	pesanti	1.61 (13,1%)	59 (5,1%)
Limite	autovetture e leggeri	1.203 (94,0%)	713 (97,0%)
	pesanti	77 (6,0%)	22 (3,0%)

Si nota come i flussi di autovetture e di veicoli leggeri si attestino mediamente intorno al 90% del totale, con un rimanente 10% per i veicoli pesanti. Dallo studio si evince, inoltre, come per la zona centrale di Pioltello l'accesso più trafficato sia via Roma (Figura 2.4) per l'intera giornata, mentre per il pomeriggio risultano essere via Carrera, via Marconi, via Milano (tratto ovest) e via Amendola. Per Seggiano (Figura 2.5) invece le strade maggiormente attraversate risultano: via Giambologna, via Michelozzo e via San Francesco. Per Limbio i flussi di traffico sono stati rilevati nelle vie Dante, Monza e Lombardia.

2.3.3 Incidentalità

I dati relativi all'incidentalità stradale provengono dagli uffici della Polizia Locale di Pioltello e coprono un periodo di rilevazione di tre anni, analizzando i sinistri nel periodo dal 2003 al 2005. Dalla Figura 2.6, che rappresenta il numero di sinistri verificatisi sul territorio pioltellese, si può notare come vi sia un chiaro andamento crescente nel corso degli anni, oltrepassando oggi la soglia dei 300 incidenti annui. Tale fenomeno non è in linea con gli obiettivi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2001, che prevede una riduzione degli incidenti del 40% entro il 2010. Questo obiettivo impone al Comune una riduzione di circa 150 incidenti/anno entro i prossimi 5 anni. Va tuttavia evidenziato che quasi il 60% degli incidenti registrati nel 2005 riguarda gli assi viabilistici sovralocali o a scorrimento veloce, come illustrato in Tabella 2.6 (pagina seguente).

Per quanto riguarda il 2005, le violazioni accertate, causa di incidenti stradali, sono riportate in Figura 2.7. Risulta prevalente l'alta velocità seguita dall'omissione di precedenza. I luoghi dove si registrano più incidenti sono riportati in Tabella 2.6 alla pagina seguente. Le fasce orarie in cui si verifica il maggior numero di sinistri sono quelle 9.00 -12.00 e 16.00-19.00, in corrispondenza delle ore di maggior traffico veicolare (Figura 2.8).

Figura 2.4 - Veicoli transitanti in Pioltello centro.

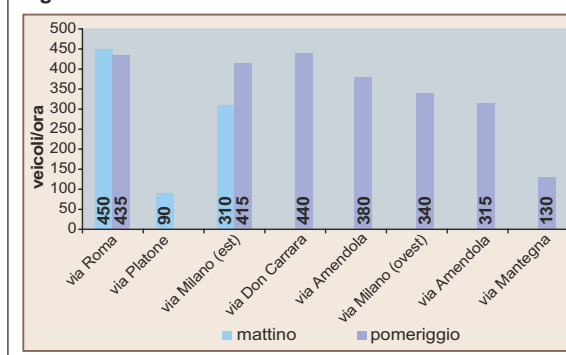


Figura 2.5 - Veicoli transitanti a Seggiano.

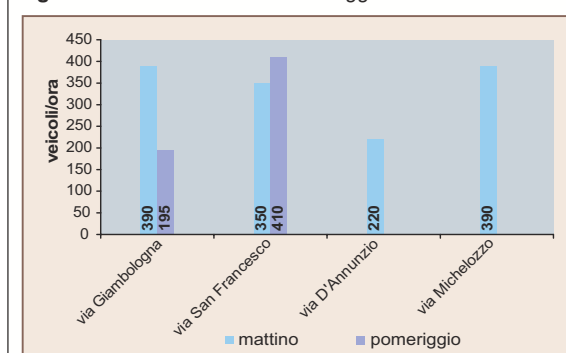


Figura 2.6 - Numero di sinistri avvenuti a Pioltello.

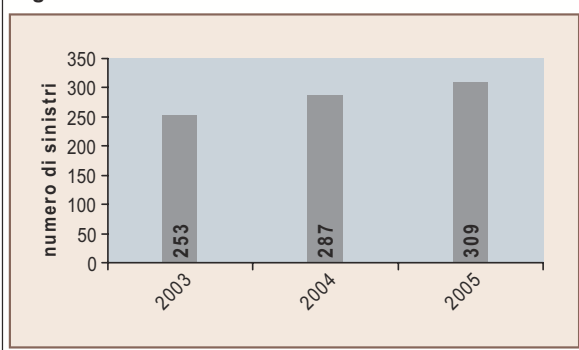


Figura 2.7 - Violazioni accertate nel 2005, causa di incidenti.

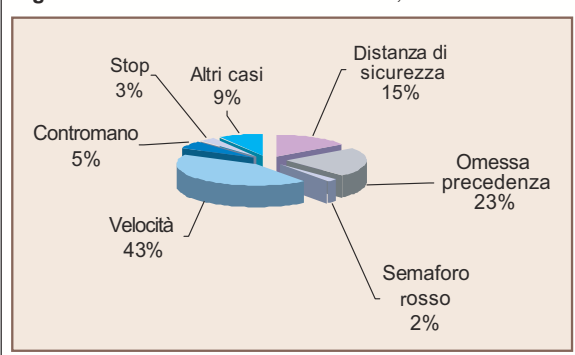
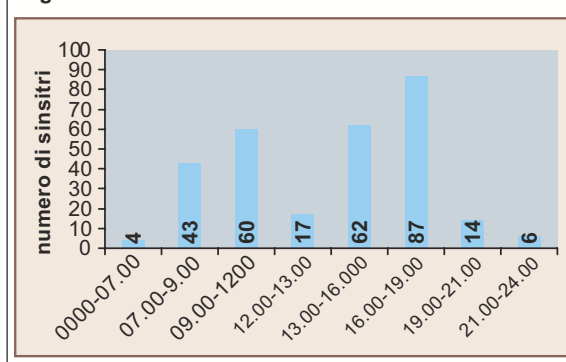


Figura 2.8 - Fasce orarie e relativi sinistri avvenuti nel 2005.



2.4 Trasporto pubblico

Il sistema di trasporto pubblico, che garantisce il collegamento tra il Comune di Pioltello e i Comuni limitrofi nonché con il capoluogo milanese e altre province lombarde, viene effettuato sia su gomma che su ferro.

Le aziende che gestiscono il trasporto pubblico sono Trenitalia, Ferrovie Nord Milano Trasporti, AGI (Autoguidovie Italiane), Colombo e Adda Trasporti. Nel 2006 è inoltre stato attivato un servizio di autobus a chiamata (Bluebus) operativo dal lunedì al venerdì, dalle 21:00 alle 24:00.

Le frequenze medie giornaliere con cui transitano i mezzi sono piuttosto basse (dai 10 minuti fino a circa un'ora e mezza), per il trasporto su gomma, mentre per il trasporto su rotaia le frequenze risultano più elevate (dai 18 minuti fino a un massimo di un'ora) (vedi Figura 2.9).

Il numero di corse extraurbane/giorno su gomma ogni 1.000 abitanti, calcolato in base a quelle mostrate in Tabella 2.5, e considerando le linee transitanti dal Comune verso il capoluogo e i comuni limitrofi, è pari a 6,7, dato piuttosto basso tenuto conto della vicinanza al Comune di Milano. Sempre in termini di offerta del servizio, è possibile stimare altresì il numero di km/anno teoricamente a disposizione di ogni residente: esso si attesta attorno a 8,96. Tale valore non appare particolarmente elevato: nell'ultima edizione dell'Ecosistema Urbano di Legambiente, per valutare tale indicatore (calcolato per i 103 capoluoghi di provincia italiani) le città sono state suddivise in base a diverse soglie dimensionali definite in relazione al numero di residenti: nella fascia dimensionale relativa alle città di piccole dimensioni Pioltello risulterebbe nelle ultime posizioni (26° su 34).

Anche per quanto riguarda il numero di corse/giorno del trasporto pubblico su ferro (Tabella 2.7), in rapporto a 1.000 abitanti il valore risulta poco elevato (5 corse/giorno), considerato il grande numero di pendolari che ogni giorno si sposta per motivi di lavoro e di studio.

In generale risultano scarsi i servizi che collegano il Comune di Pioltello con quelli limitrofi, assicurando spostamenti funzionali e frequenti per gli utenti: Pioltello risulta ben collegato solo con il Comune di Milano.

Entro il 2007, Pioltello avrà la sua nuova stazione ferroviaria, che costituirà anche un nuovo polo

Figura 2.9 - Tempi di attesa nel 2005 per trasporto su gomma (blu) e su ferro (grigio). Corse solo andata, gg. feriali invernali.

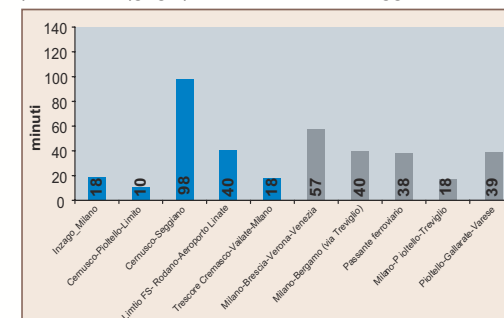


Tabella 2.5 - Corse feriali del TPL su gomma a Pioltello nel 2005 (orario invernale).

Denominazione linea	Gestore servizio	Numero di corse/giorno
Inzaghi-Milano	Colombo	54
Cernusco-Pioltello-Limito	AGI	93
Cernusco-Segggiano	AGI	17
Limito FS-Rodano-Aeroporto Linate	AGI	21
Trescore Cremasco-Vallate-Milano	Adda Trasporti	43

Tabella 2.6 - Localizzazione e numero di sinistri avvenuti a Pioltello nel 2005.

Via	N°	Via	N°	Via	N°	Via	N°	Via	N°
Alessandria	1	Donatello	1	Lombardia	4	Pola	1	S.p. Cassanese	51
Alla Stazione	2	Erodoto	2	Martiri della libertà	1	Pordenone	2	Marconi	1
Amendola	2	Firenze	1	Masaccio	1	Puccini	2	Milano	10
Beato Angelico	2	Foscolo	1	Monteverdi	2	Puglie	1	D'Annunzio	18
Bellini	3	Galilei	1	Monza	6	Rivoltana	24	Antica di Cassano	1
Bizet	1	Giambologna	6	Moro	1	Roma	8	S.p. 121	23
Brasile	1	Giorgione	1	Mozart	8	Rugacesio	2	Piemonte	1
Cilea	2	Grandi	2	Panama	2	Signorelli	1	Dante	10
Cimarosa	1	I maggio	3	Papa Giovanni	1	Siracusa	1	Cattaneo	1
De Gasperi	1	Lega Lombarda	1	Perugino	1	Tiepolo	1	S.S. Padana S.	8
Del Santuario	3	Leoncavallo	1	Per della Francesca	1	San Francesco	19	Mantegna	10

Tabella 2.7 - Corse ferroviarie feriali passanti per Pioltello nel 2005 (orario invernale).

Denominazione linea	Codice	Gestore servizio	Numero di corse/giorno
Milano-Brescia-Venezia-Veneto	FS12	FS	20
Milano-Bergamo (via Treviglio)	FS185	FS	27
Passante Ferroviario	FSM9	FMNT	37
Milano-Pioltello-Treviglio	FSM12	FS	80
Pioltello-Gallarate-Varese	S5	FS	37

d'attrazione cittadino, ubicato a Seggiano. La nuova stazione permetterà miglioramenti in termini di qualità dei trasporti, orari e aumento del numero delle corse per accedere alla città: tutto ciò a conclusione di una serie di importanti interventi iniziati nel 1996, e che hanno già portato al quadruplicamento della linea ferroviaria Pioltello-Treviglio.

Con la nuova stazione verrà creata una nuova piazza triangolare (11.000 mq,) nuovi servizi (supermercato, uffici della Pubblica Amministrazione) e due nuovi parcheggi (per un totale di 8.000 mq.).

L'amministrazione integrerà la realizzazione della nuova Stazione di Porta con la riqualificazione della via alla Stazione, tra l'incrocio con via Monza e quello con via D'Annunzio: sul lato nord sarà realizzata una pista ciclopeditonale e una lunga aiuola alberata; verrà abbattuta la recinzione che delimita il parcheggio già presente nelle aree della MAF per consentirne un accesso e una fruizione più agevole; saranno realizzati degli attraversamenti ciclo-pedonali rialzati in diversi punti, per connettere la nuova Piazza con la pista ciclopeditonale.

L'edificio della stazione esistente sarà destinato al bike sharing (servizio di biciclette a noleggio), al quale sarà affiancato anche un servizio di piccola manutenzione e riparazione delle biciclette.

Il piano primo dell'edificio sarà invece utilizzato come museo storico delle Ferrovie Italiane.

2.5 Logistica delle merci

Sul territorio comunale hanno sede 32 società che operano nel settore dei trasporti e della logistica: 20 società di autotrasporti, 7 che gestiscono magazzini merci e 5 che operano nel campo delle spedizioni internazionali (vedi Figura 2.10). La concentrazione maggiore di tali aree si ha nella zona sud del territorio, in prossimità delle vie prospicienti la linea ferroviaria Milano-Venezia (Tabella 2.8). In generale, si tratta di attività che determinano pressioni rilevanti nell'ambito della mobilità e conseguentemente sulla qualità dell'aria: basta pensare che si stima che il solo centro logistico di Esselunga, con una superficie pari a 348.178 m², determini un flusso di 1000 mezzi/giorno.

Tabella 2.8 - Numero e localizzazione delle società di autotrasporto e logistica.

Via	N°	Via	N°
Dante	4	Trieste	2
Como	3	Galvani	1
Brescia	3	Donatello	3
D'Annunzio	1	Giambologna	1
Pola	1	Bergamo	2
Amendola	1	Gorizia	2
Vecelio	1	Piemonte	1
Zara	5	Fermi	1

A partire dal 10 luglio 2006, a Pioltello è attivo **Bluebus**. Si tratta di un nuovo servizio di autobus a chiamata per muoversi sul territorio di Pioltello e che collega altresì con la Stazione Ferroviaria di Limite e con la Metropolitana di Cernusco sul Naviglio. Il bus è utilizzabile su prenotazione, e permette di effettuare singoli viaggi, singoli viaggi in comitiva o anche viaggi ripetuti per più giorni. Il servizio è operativo dal lunedì al venerdì feriali (escluso mese di agosto) fino alla mezzanotte, mentre la prenotazione è possibile fino alle 20 del giorno stesso.

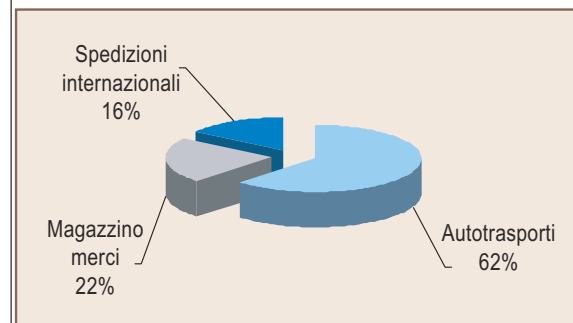
Cantiere della nuova Stazione di Porta.



Centro smistamento merci Esselunga.



Figura 2.10 - Ripartizione percentuale delle tipologie di società aventi aree destinate alla logistica.



2.6 Gestione della sosta

2.6.1 Offerta dei parcheggi

In base alla legge 24.03.1989, n. 122 (*vedi box*), che impartisce disposizioni in materia di parcheggi, il Comune di Pioltello si è dotato nel 2002 di un Piano Urbano dei Parcheggi (PUP). Tra gli interventi previsti la costruzione di parte del parcheggio d'interscambio in prossimità della stazione ferroviaria (tra le vie Monza e Dante) a cui oggi sono stati aggiunti altri 100 posti auto tra via Monza e via Lombardia. Con i successivi aggiornamenti del PUP (ottobre 2003 e giugno 2006) e le nuove edificazioni sono sorte nel territorio di Pioltello nuove aree per la sosta: i parcheggi di via Erodoto, via La Malfa, via Correggio, via Moro, e quelli del supermercato Esselunga e del multisala UCI Europlex Cinemas. Dai dati contenuti nel PGTU del 2000, Pioltello presenta le seguenti aree adibite a luoghi di sosta, nelle zone in cui è suddiviso il suo territorio.

- Pioltello centro: complessivamente caratterizzato da un'offerta di 5.365 posti-auto, di cui 5.225 pubblici e i restanti 140 riservati. Il 95% di questi parcheggi non risulta regolamentato, il 4% è a pagamento, mentre i restanti sono a disco orario. La maggior parte dei parcheggi di questa zona è concentrata nell'area gravitante attorno alla Piazza della Lega Lombarda e nella zona Satellite.
- Seggiano: consta di 3.220 posti-auto di cui 2.550 pubblici e 670 riservati. Tutti i parcheggi pubblici non sono regolamentati, ad eccezione di alcuni posti-auto localizzati in via D'Annunzio.
- Limite: l'offerta di questa zona è di 1.150 posti-auto di cui 1.110 pubblici non regolamentati.

2.6.2 Occupazione dei parcheggi

All'interno del PGTU sono stati calcolati i coefficienti di occupazione, dati dal rapporto tra il numero di auto in sosta e il numero di posti auto disponibili. Le fasce orarie considerate sono state: 9.00-10.00, 11.00-12.00, 15.00-16.00, 18.00-19.00 per la giornata, mentre per la notte la fascia oraria esaminata è stata quella 1.00-5.00. Se a livello di intere zone la media dei coefficienti di occupazione sembra non evidenziare criticità, l'analisi strada per strada permette di evidenziare alcune situazioni critiche (*vedi box sottostante*). Per dare così soluzione al problema della sosta il Comune ha predisposto l'aggiornamento del PUP, che individua anche nuove aree di sosta da attrezzare (*vedi box*).

L'analisi della sosta in **Pioltello centro** evidenzia che durante la giornata sembrano non esserci problemi di parcheggio: il coefficiente medio di occupazione diurno è di circa 0,50 (il che significa solo il 50% delle aree di sosta, in media, effettivamente occupate). Ciò non toglie che nel centro storico, al mattino, si registrino valori di criticità. Durante la notte, in generale, in Pioltello centro i valori salgono e creano criticità nella zona del Satellite e nella zona compresa tra via Platone e via Amendola. Analizzando invece i dettagli delle singole strade emergono situazioni di crisi sia diurne che notturne, rilevabili in via Moro, via Colombo, via Bozzotti, via Sauro, p.zza XXV Aprile, via Marconi, via Martiri della Libertà, via Roma. Al mattino, in particolare, si evidenzia criticità in via Marconi, via Milano, via Botticelli, via Tiepolo, via Cilea, via Cimarosa e via Bizet.

Anche in **Seggiano**, il coefficiente medio sia diurno che notturno non segnala criticità di zona. Tuttavia, anche in questo caso in alcune strade si superano, in alcuni momenti della giornata, i coefficienti massimi di occupazione: via Piemonte, via Rossellino, via Monza, via Colombia, via Dalla Chiesa, via Donatello, via Preziosa, via Giambologna, via Grandi, via Maiano, via Della Quercia, via Canova, via D'Annunzio, via La Torre.

Analogo discorso per ciò che concerne **Limite**: la situazione di zona appare senza criticità, riscontrabili invece in diversi momenti della giornata in alcune specifiche vie: via Michelangelo, via Volta, via Manzoni, via Filzi, a cui di notte si aggiungono via Pasubio, via Messina, via Siracusa, via Lombardia, via Piave, via Emilia e via Dante.

Area destinata ai parcheggi.



La legge 24.03.1998, n. 122, per la disposizione di parcheggi in aree urbane maggiormente popolate, prevede che i comuni indichino in un apposito Programma la localizzazione e le dimensioni delle aree da destinare a parcheggio, che individuino le priorità di intervento, i tempi di realizzazione, le disposizioni di regolamentazione della circolazione e della sosta dei veicoli. La scelta degli interventi deve essere effettuata privilegiando i progetti mirati a decongestionare il centro urbano e a creare luoghi di interscambio con i sistemi collettivi di trasporto, al fine di dotarli di idonee attrezzature. Il Programma predisposto deve inoltre contenere le previsioni economiche relative agli oneri degli interventi.

In Pioltello, per far fronte al problema della sosta evidenziato nel box a fianco, si sta rinnovando il Piano Urbano dei Parcheggi. In particolare, il nuovo Piano prevede la realizzazione delle seguenti aree di sosta per le autovetture:

- via Wagner/Leoncavallo: 70+60 posti auto
- via Bizet: 60 posti auto fuori terra
- via Nenni: 50 posti auto
- via Paolo Uccello: 50 posti auto
- via Dante, zona Isola: 70 posti auto
- viale Lombardia: 120 posti auto
- via Monza/Lombardia: 200 posti auto
- futuro prolungamento via Dante: 90 posti auto
- via Monza nord (Seggiano): 70 posti auto

FONTI

Figura 2.1: ns. elaborazione su dati ACI, Automobile Club d'Italia, autoritratto 2004, 2005.
Figura 2.2: ns. elaborazione su dati ISTAT, Censimento dell'industria e dei servizi, 2001.
Figura 2.3: ns. elaborazione su dati ISTAT, Censimento dell'industria e dei servizi, 2001.
Figura 2.4: PGTU, Piano Generale del Traffico Urbano, Comune di Pioltello, 2000.
Figura 2.5: PGTU, Piano Generale del Traffico Urbano, Comune di Pioltello, 2000.
Figura 2.6: Uffici Polizia Locale Pioltello, 2006.
Figura 2.7: ns. elaborazione su dati Uffici Polizia Locale Pioltello, 2006.
Figura 2.8: ns. elaborazione su dati Uffici Polizia Locale Pioltello, 2006.
Figura 2.9: ns. elaborazione su dati Regione Lombardia, DG Infrastrutture e mobilità, 2006.
Figura 2.10: ns. elaborazione su dati Uffici comunali, 2006.

Tabella 2.1: Uffici comunali, 2006.
Tabella 2.2: ns. elaborazione su dati ACI, Automobile Club d'Italia, autoritratto 2004, 2005.
Tabella 2.3: ns. elaborazione su dati ACI, Automobile Club d'Italia, autoritratto 2004, 2005.
Tabella 2.4: PGTU, Piano Generale del Traffico Urbano, Comune di Pioltello, 2000.
Tabella 2.5: Uffici Polizia Locale Pioltello, 2006.
Tabella 2.6: ns. elaborazione su dati Regione Lombardia, DG Infrastrutture e mobilità, 2006.
Tabella 2.7: ns. elaborazione su dati Regione Lombardia, DG Infrastrutture e mobilità, 2006.
Tabella 2.8: Uffici comunali, 2006.