



PGTU e PUMS

Sintesi delle misure del Piano Generale del Traffico Urbano e del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Bovisio Masciago

PGTU e PUMS





01

VISIONE





VISIONE

Criticità dell'assetto di mobilità esistente

- Rete pedonale e ciclabile **discontinua** e con collegamenti deboli.
- Infrastrutture spesso **non pienamente accessibili** alle utenze vulnerabili.
- Elevata **dipendenza dall'auto privata** e traffico di attraversamento.
- Presenza di **barriere infrastrutturali**, in particolare la linea ferroviaria.
- Polarità urbane e funzioni principali **poco connesse** tra loro.
- Spazi pubblici frammentati e aree verdi non integrate.





VISIONE

Scenario di mobilità sostenibile del PUMS

- Realizzazione di una **rete ciclabile continua** e maggiormente connessa.
- **Priorità a pedoni e ciclisti** tramite interventi di sicurezza diffusi.
- Rafforzamento dei **nodi di interscambio**.
- Introduzione di una **Zona a Traffico Limitato (ZTL)**.
- Estensione delle **Zone 30** per ridurre velocità e incidentalità.
- Migliore integrazione ecologica tramite **corridoi verdi** e riqualificazione degli spazi pubblici.
- Evoluzione verso un sistema multimodale più **resiliente, efficiente e inclusivo**.





VISIONE

Una città a misura d'uomo

- Il PUMS adotta un approccio centrato sulle persone: ogni cittadino, prima di tutto, è un pedone.
- Obiettivo: trasformare la rete stradale da spazio dominato dalle auto a spazio condiviso e sicuro per chi si muove a piedi.
- Percorsi pedonali **continui, riconoscibili e sicuri** verso scuole, fermate del TPL, uffici pubblici, impianti sportivi, servizi sanitari e parchi.
- Una parte significativa della città è raggiungibile in **5-10 minuti a piedi** dalle scuole: un potenziale concreto per ridurre l'uso dell'auto negli spostamenti quotidiani.
- Misure chiave: estensione delle aree pedonali intorno alle scuole, istituzione di **ZTL** e diffusione delle **Zone 30** per aumentare sicurezza e vivibilità.
- Principio guida: **accessibilità universale**, a beneficio di bambini, anziani, persone con disabilità e dell'intera comunità.

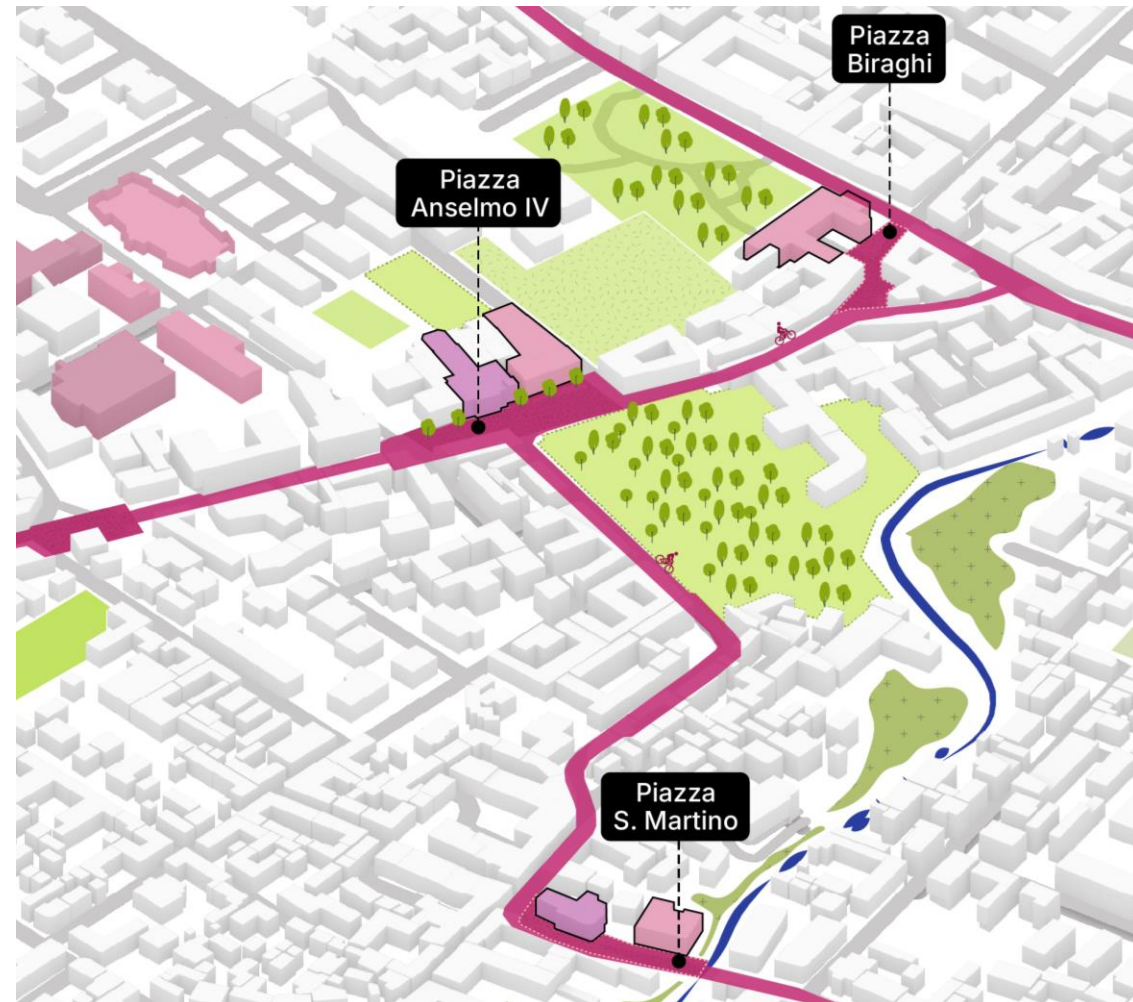




VISIONE

Il centro come luogo di incontro, non di transito

- Il centro storico è il cuore istituzionale, culturale e commerciale della città: uno spazio da vivere, non solo da attraversare.
- La visione del PUMS punta a **rafforzare l'integrazione tra i nuclei di Bovisio e Masciago**, creando un unico centro coerente e riconoscibile.
- Gli assi di connessione e le principali piazze che costituiscono la struttura portante di questa continuità urbana: spazi pubblici accessibili, attrattivi e capaci di favorire la mobilità dolce.
- Riqualificare piazze e percorsi significa aumentare socialità, cultura e vitalità economica, sostenendo il commercio locale e l'uso dello spazio pubblico.
- Per evitare un aumento del traffico, il PUMS prevede interventi coordinati su **sosta, limitazioni al transito, pedonalità, logistica urbana e trasporto pubblico**, garantendo un'accessibilità sostenibile al centro.





VISIONE

Una città che pedala sicura e connessa

- Il PUMS punta alla creazione di una **rete ciclabile continua, sicura e confortevole**, a supporto sia degli spostamenti quotidiani sia della mobilità legata al tempo libero e al turismo.
- Le nuove connessioni ciclabili previste collegano i quartieri, le polarità urbane e i principali punti di interscambio.
- L'obiettivo è trasformare l'attuale infrastruttura in una **rete coerente e integrata**, capace di sostenere una mobilità ciclistica quotidiana più sostenibile.
- L'approccio della **ciclabilità diffusa** permette di utilizzare in sicurezza l'intera rete viaria, combinando tratti promiscui e percorsi preferenziali in base alle caratteristiche locali.

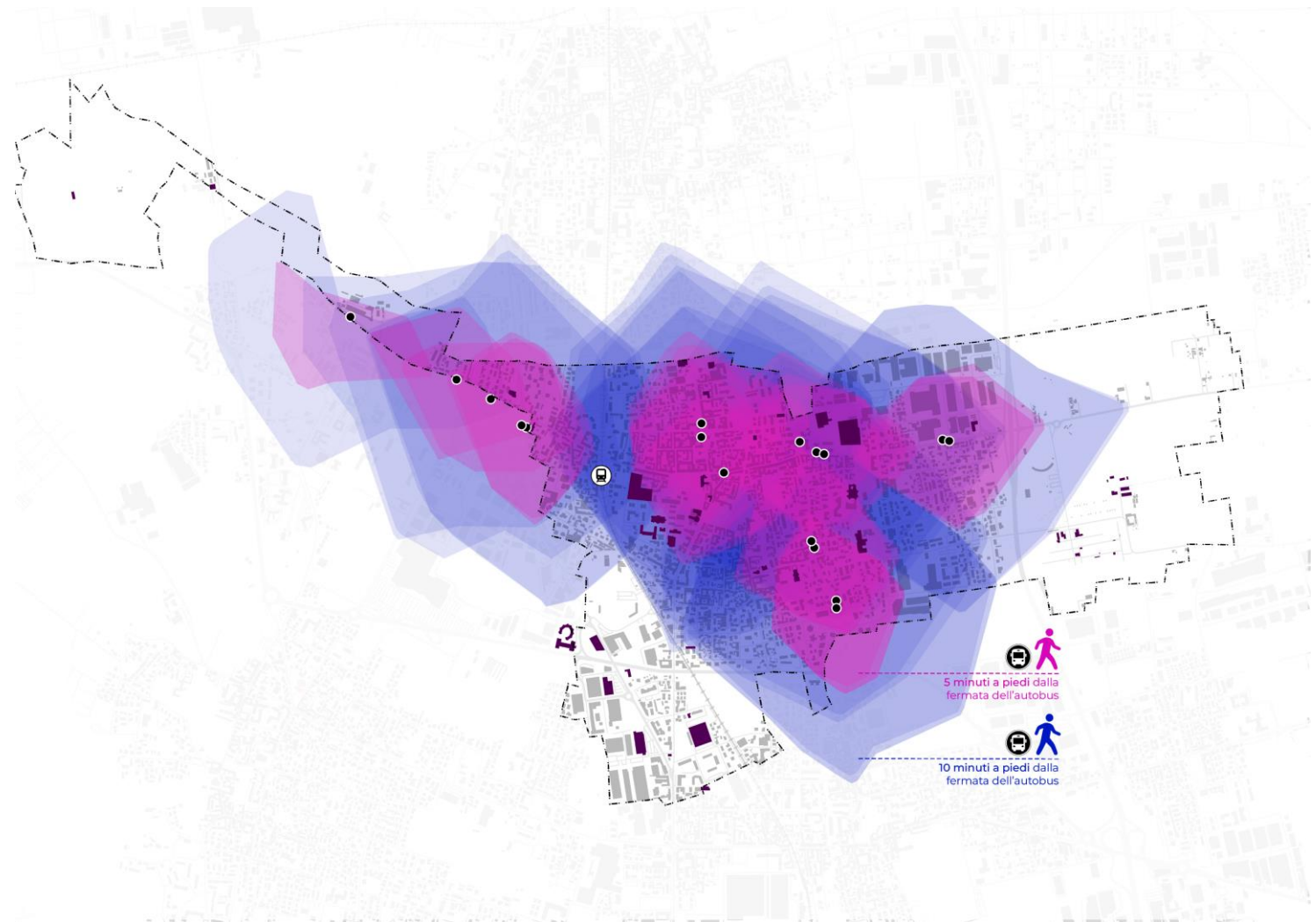




VISIONE

TPL connesso e accessibile

- Il PUMS mira a **consolidare e incrementare l'uso del trasporto pubblico**, garantendo un servizio più accessibile, riconoscibile e competitivo.
- Le isocrone pedonali a 5 e 10 minuti dalle fermate rappresentano uno strumento utile per valutare il livello attuale di accessibilità e individuare le aree che richiedono un miglioramento dei percorsi di accesso.
- Prioritaria l'integrazione **bici-bus**, attraverso parcheggi per biciclette in prossimità delle fermate, per favorire l'intermodalità e ampliare il bacino di utenza del servizio.
- Riqualificare le fermate significa migliorare **accessibilità, comfort e sicurezza**: spazi di attesa curati e facilmente leggibili sono veri e propri "punti di accesso" al sistema di mobilità.

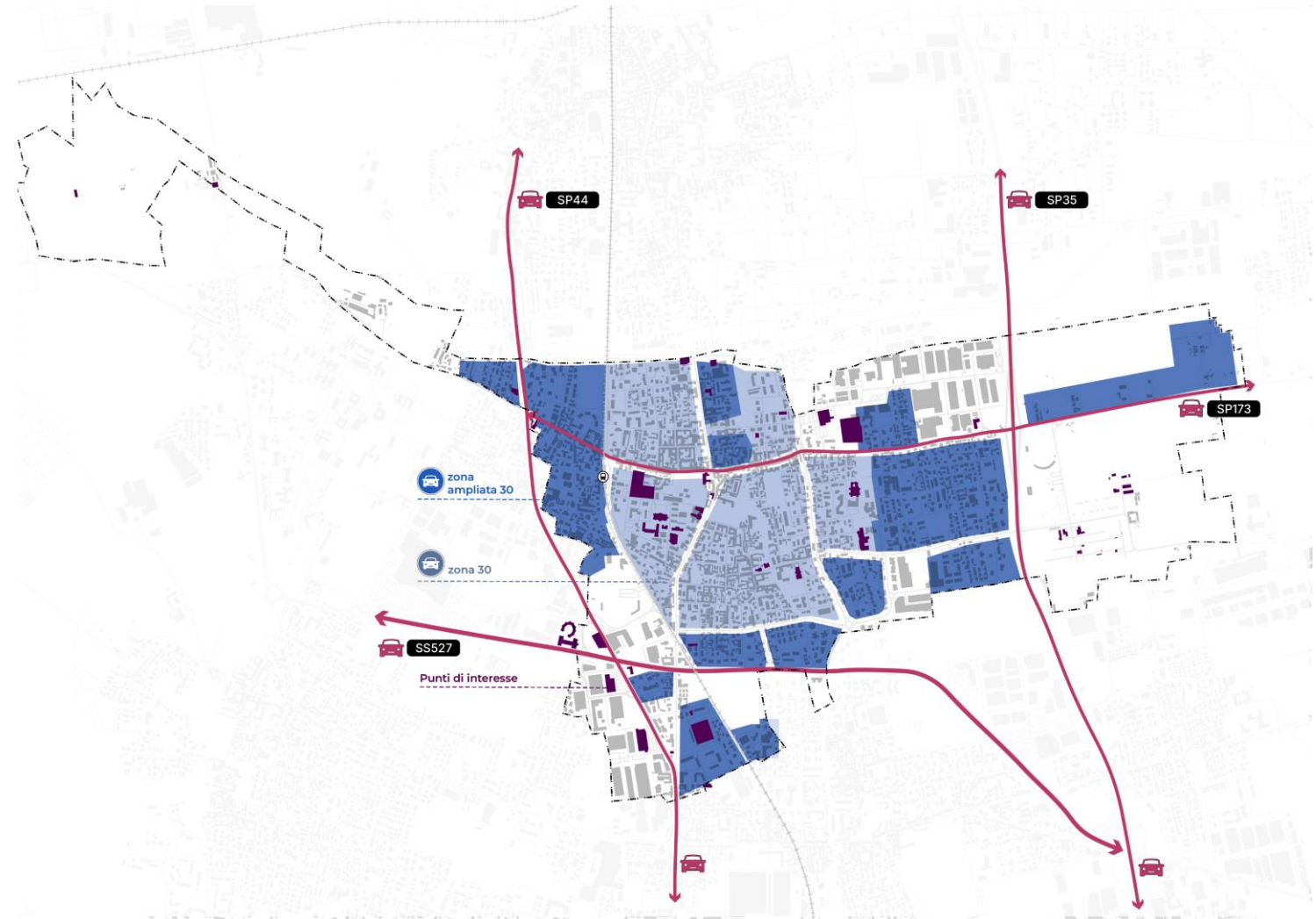




VISIONE

Viabilità e mobilità: un equilibrio da ricostruire

- Per raggiungere una **mobilità sostenibile**, il PUMS supera l'approccio tradizionale basato sull'ampliamento della rete stradale dedicata al traffico privato.
- La pianificazione si orienta verso l'incentivo di forme di spostamento a minore impatto ambientale e sociale.
- Lo scenario di estensione delle **Zone 30** evidenzia come la riorganizzazione dello spazio stradale possa migliorare sicurezza, ridurre le velocità e rendere più equilibrata la convivenza tra diverse modalità di trasporto.
- L'obiettivo è una città più sicura e accessibile per **pedoni, ciclisti e utenti vulnerabili**, attraverso una mobilità equilibrata e una migliore qualità dello spazio urbano.

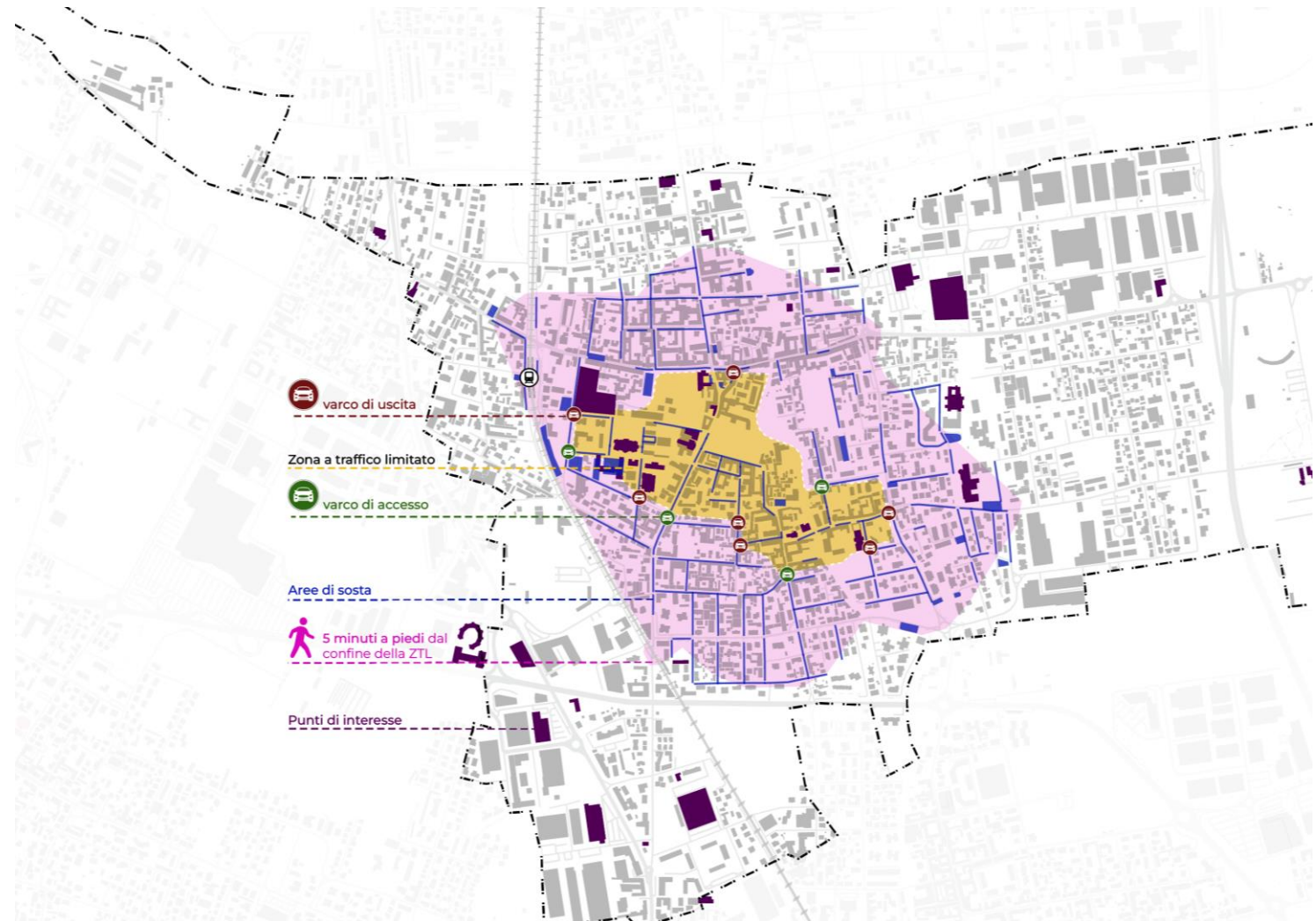




VISIONE

Mobilità e ambiente: verso una città a basso impatto

- Ridurre traffico e inquinamento significa migliorare la salute e la qualità della vita in tutta la città.
- La nuova **ZTL** e le sue aree facilmente raggiungibili a piedi mostrano che gran parte del centro è accessibile senza usare l'auto.
- Meno auto nel cuore della città vuol dire **aria più pulita, meno rumore e spazi pubblici più vivibili**.
- Il PUMS promuove soluzioni che riducono l'uso dell'auto privata, valorizzano gli spostamenti a piedi e in bici e rendono più semplice usare il trasporto pubblico.
- L'obiettivo è muoversi in modo sostenibile è più facile per tutti.





02

MISURE DI BREVE TERMINE

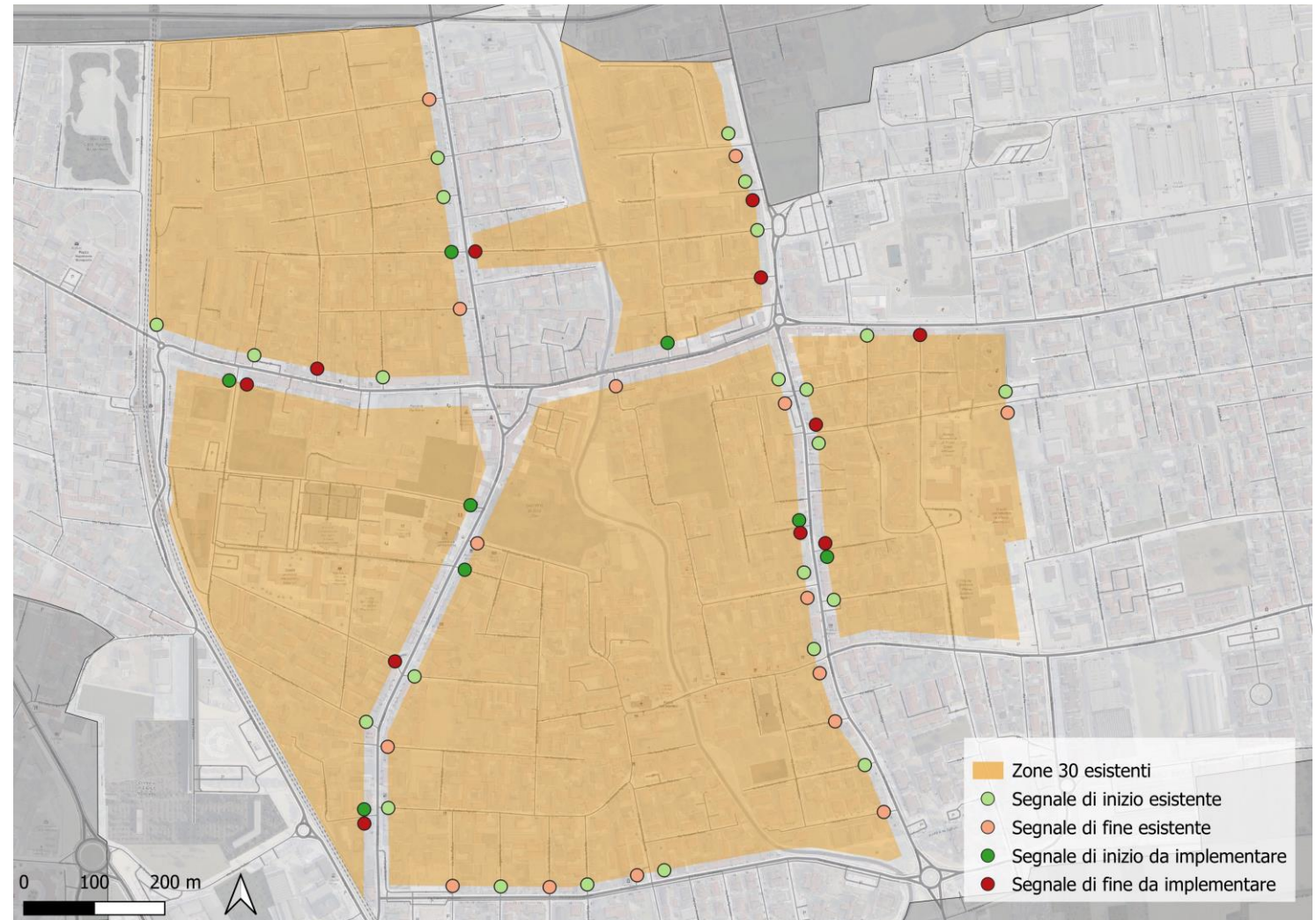


MISURE DI BREVE TERMINE

Adeguamento delle Zone 30

Miglioramento della segnaletica per le aree a velocità limitata:

- Implementazione segnali di inizio e fine zona mancanti
- Adeguamento della segnaletica esistente



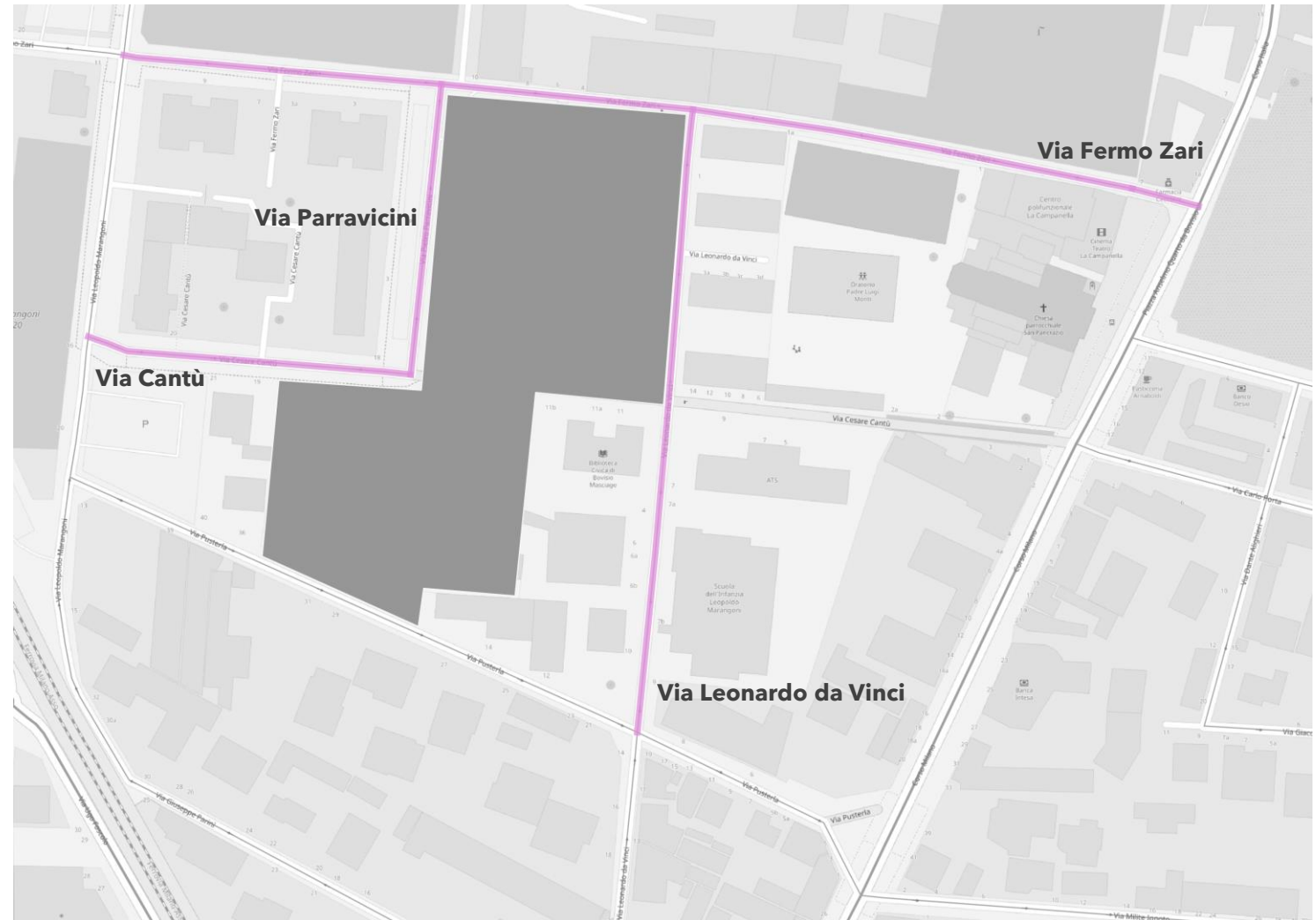


MISURE DI BREVE TERMINE

Istituzione di strade scolastiche

Creazione di aree sicure attorno alle scuole:

- Misure di moderazione del traffico veicolare
- Applicazione nelle fasce orarie di ingresso e uscita alunni
- Esclusione per scuolabus e autobus scolastici
- Esclusione per veicoli con contrassegno disabili





MISURE DI BREVE TERMINE

Pedonalizzazione di piazza Biraghi

Intervento tattico per ridurre il traffico e favorire la socialità:

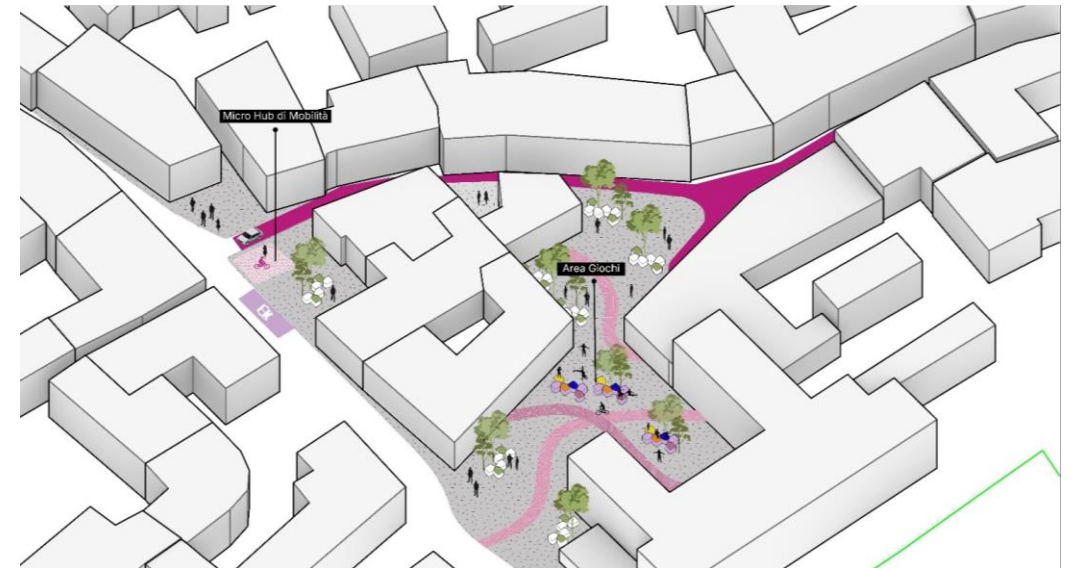
- Zona pedonale delimitata
- Adeguamento sensi di marcia nelle vie limitrofe



MISURE DI BREVE TERMINE

Pedonalizzazione di piazza Biraghi

- Creazione di un sistema integrato di piazze pedonali
- Continuità pedonale e spazi per socialità e commercio
- Riqualificazione urbana con arredi e funzioni aggregative
- Intervento strategico per dare identità al centro cittadino



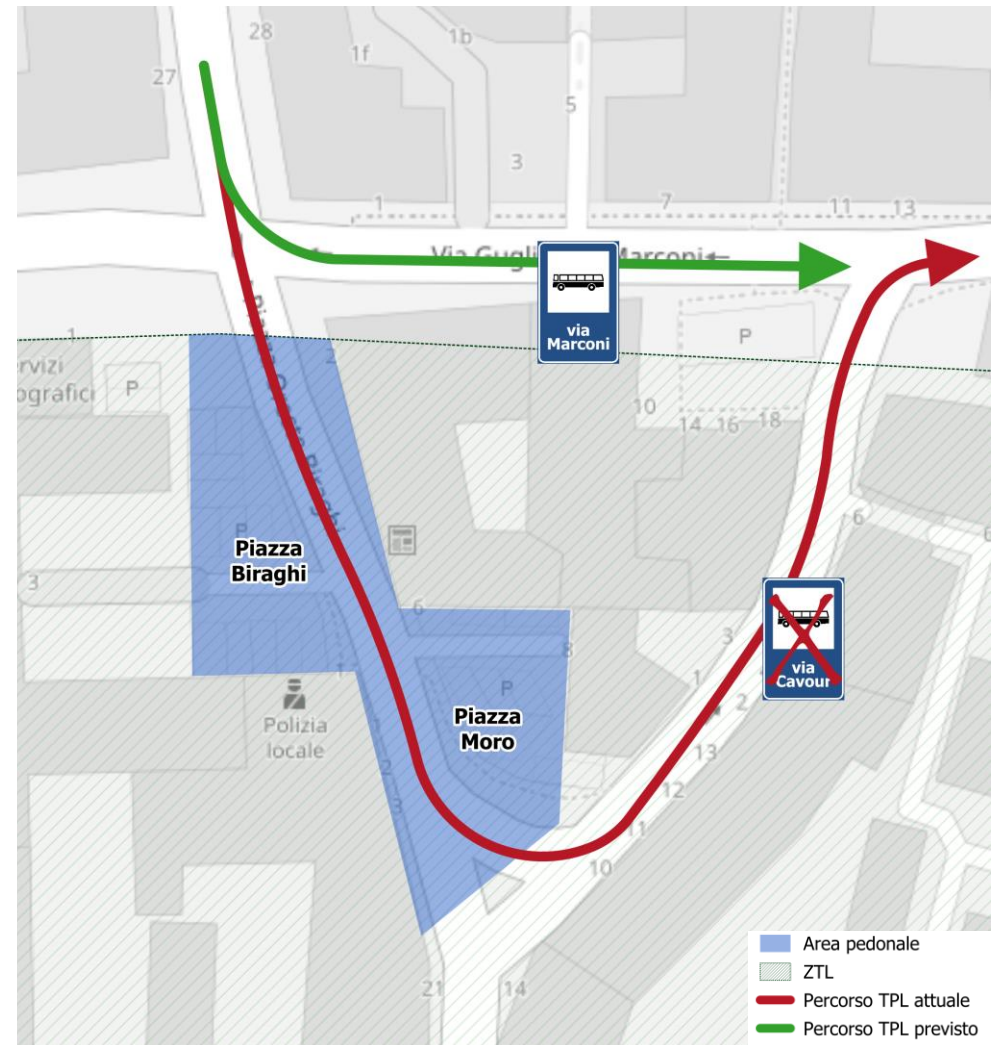
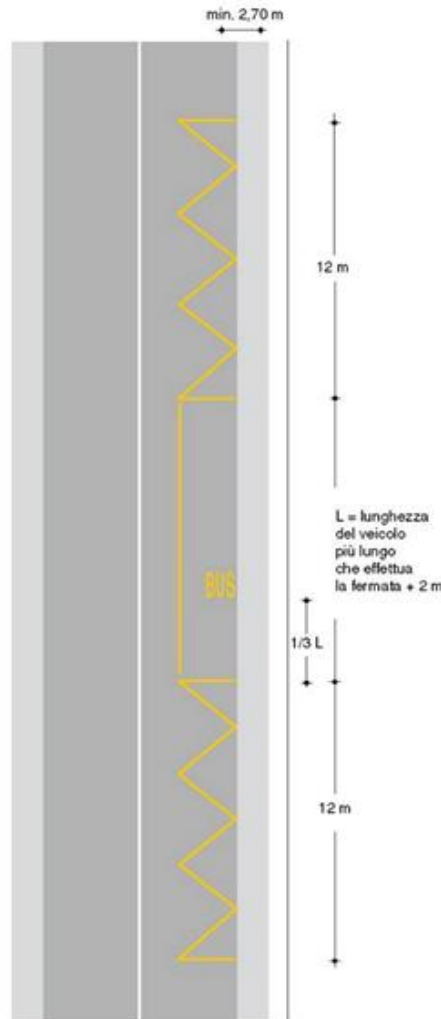


MISURE DI BREVE TERMINE

Adeguamento delle fermate del trasporto pubblico locale

Spostamento della fermata di via Cavour:

- Nuova fermata in via Marconi
- Posizione baricentrica rispetto al centro storico
- Coordinamento con pedonalizzazione delle piazze





MISURE DI BREVE TERMINE

Modifiche ai sensi di marcia

- Riduzione dei flussi di attraversamento nel centro cittadino
- Gestione efficace della circolazione
- Coordinamento con la pedonalizzazione di Piazza Biraghi



MISURE DI BREVE TERMINE

Riqualificazione di via Garibaldi e via Toti

Creazione di spazio condiviso per tutti gli utenti:

- Eliminazione dislivelli tra marciapiedi e carreggiata
- Introduzione chicane per riduzione velocità
- Spazio assimilabile a piazza urbana

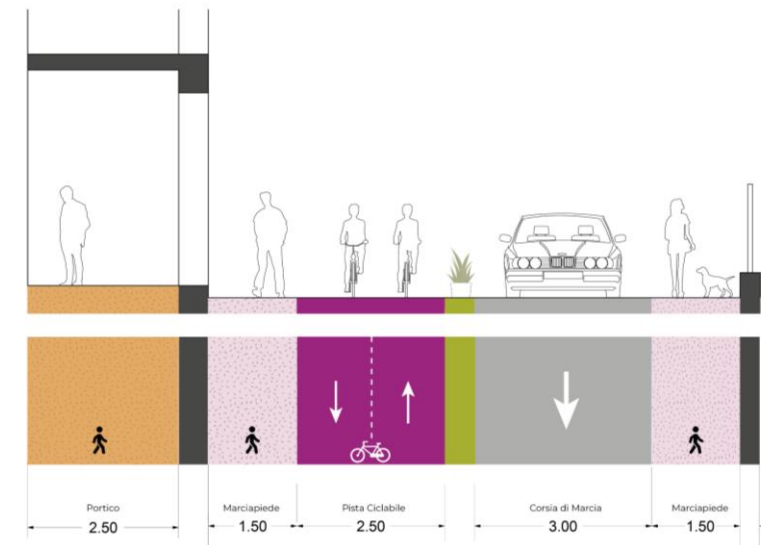
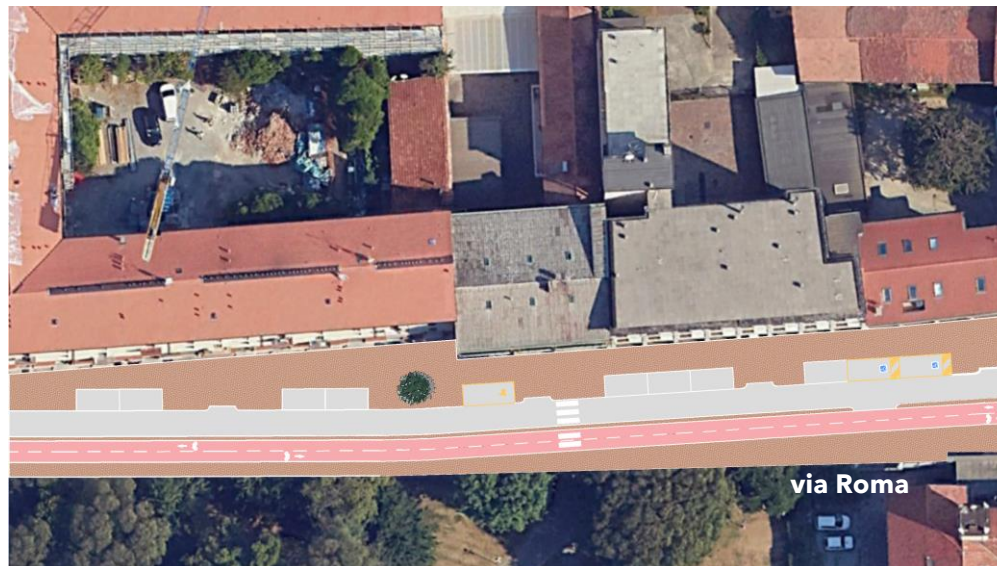
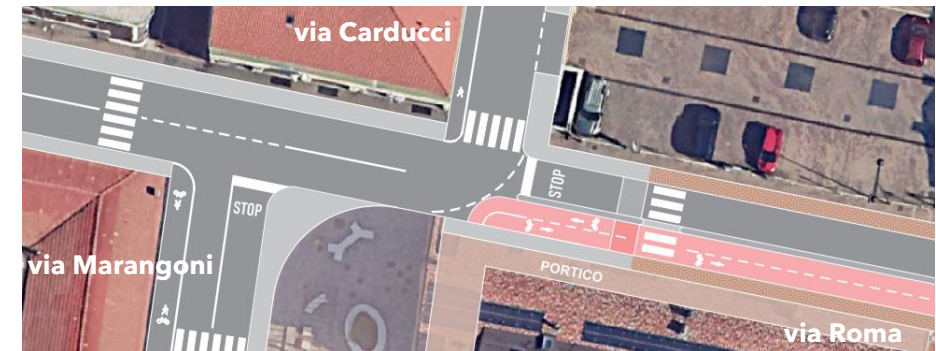




MISURE DI BREVE TERMINE

Riqualificazione di via Roma

- Percorso ciclabile
- Ampliamento dei marciapiedi e arredo urbano
- Riduzione dei parcheggi lungo la strada

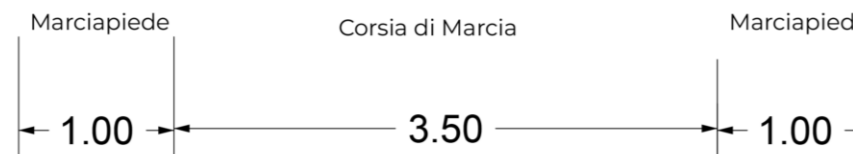
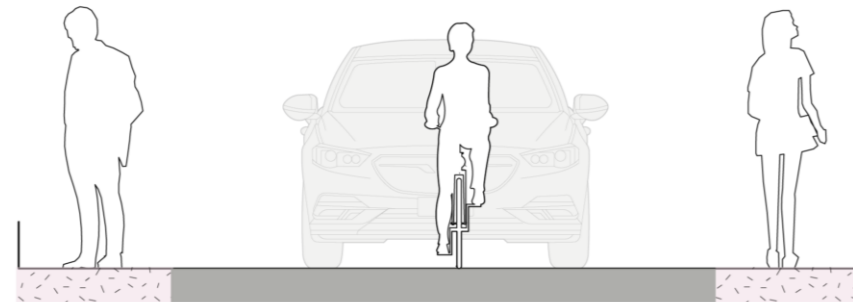




MISURE DI BREVE TERMINE

Riqualificazione di via Marconi

- Ridisegno della sezione stradale con spazi distinti per la mobilità pedonale su entrambi i lati
- Istituzione di una strada ciclabile
- Piena fruibilità degli spazi pedonali e ciclabili



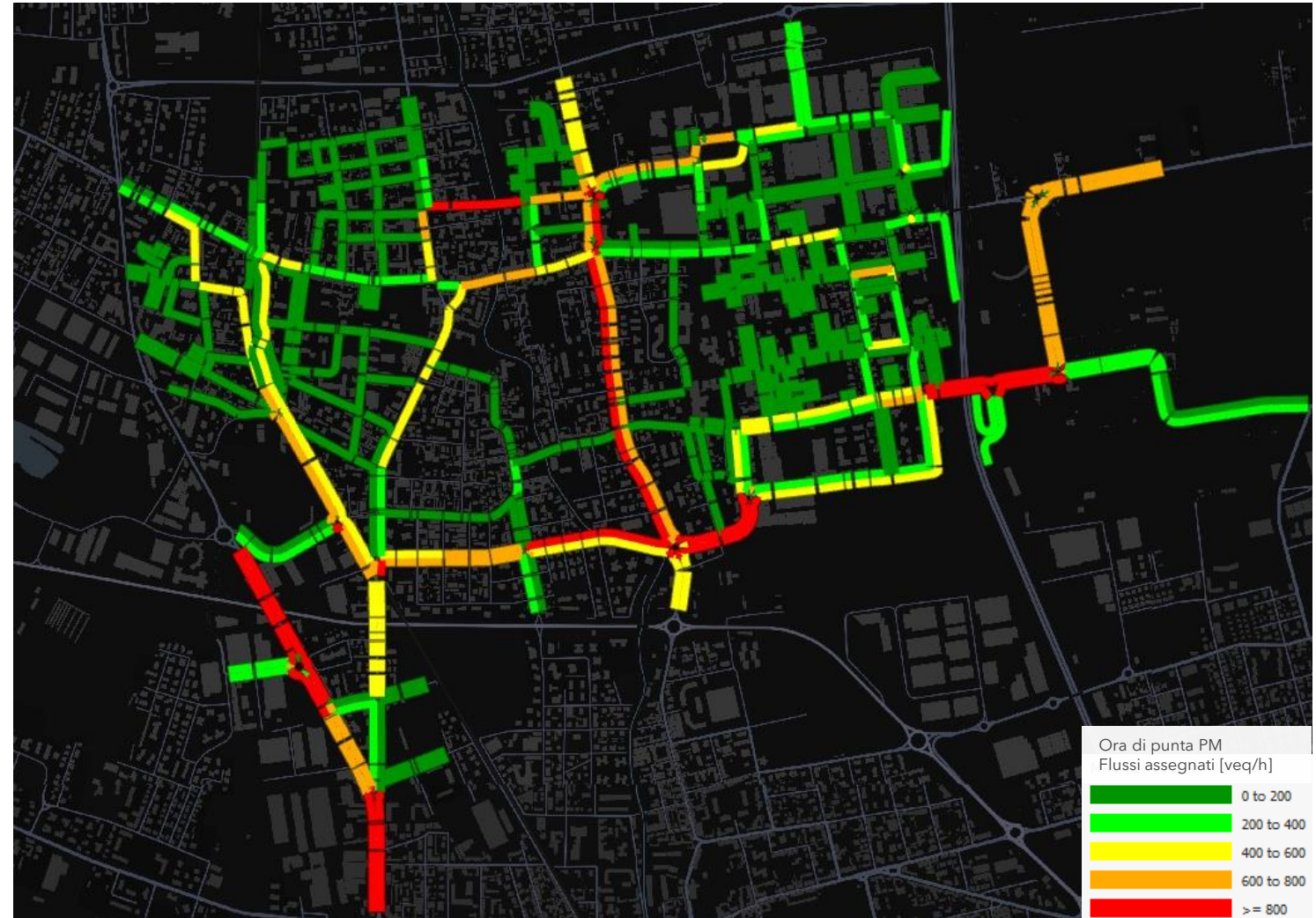
02

MISURE DI BREVE TERMINE

Realizzazione di una corsia riservata in via Desio

Effetti

- Meno traffico di attraversamento nel centro abitato
- Maggiore affidabilità del TPL



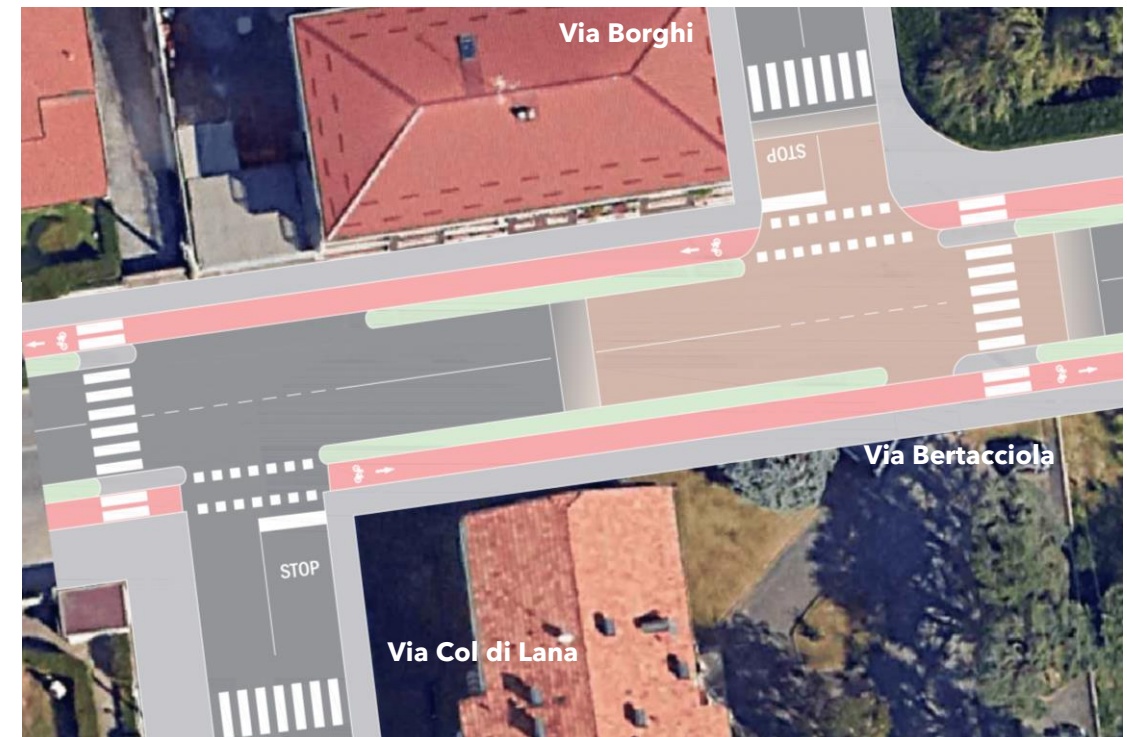
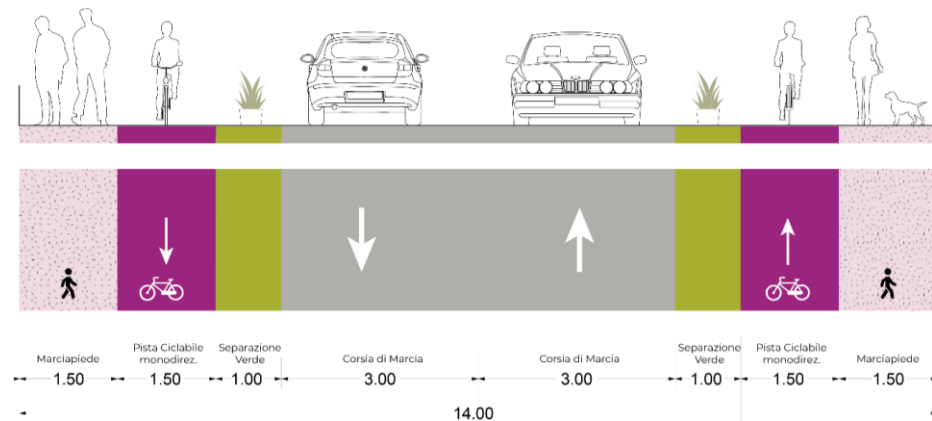


MISURE DI BREVE TERMINE

Riqualificazione di via Bertacciola

Interventi previsti:

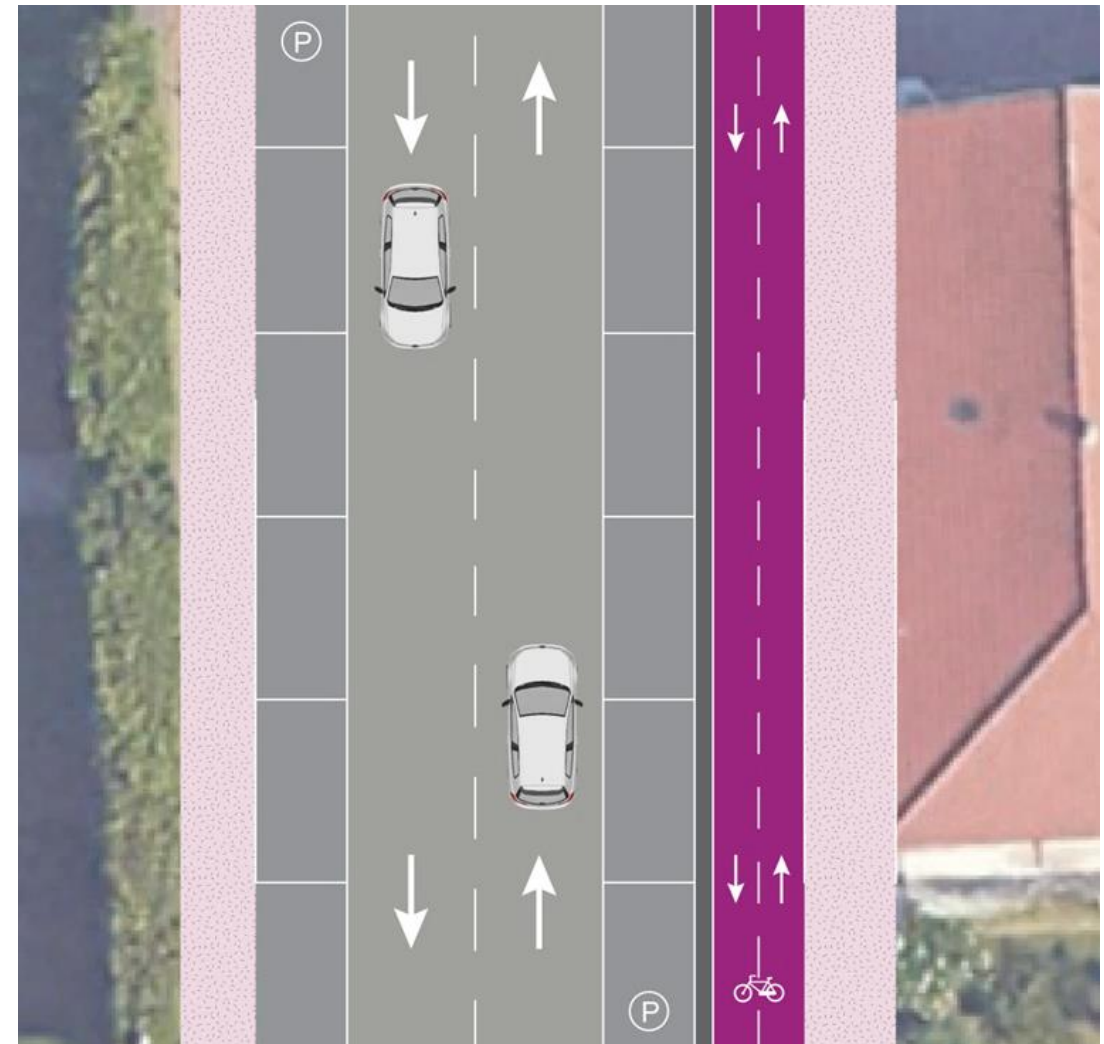
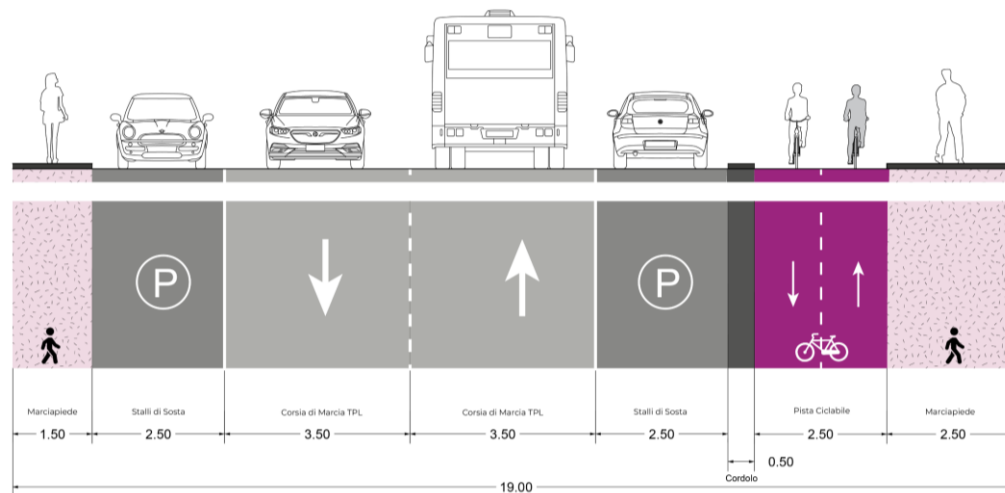
- **Pista ciclabile** monodirezionale su entrambi i lati della carreggiata
- **Piattaforma rialzata** con obiettivo di ridurre la velocità su una direttrice di accesso al centro con conseguente aumento della sicurezza dei pedoni



MISURE DI BREVE TERMINE

Riqualificazione di via Comasinella

- **Realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria**, lungo il lato est di via Comasinella, tra:
 - La rotatoria di via Comasinella, via Desio e via Marconi
 - La rotatoria di via Brughetti e via Madonnina
- **Obiettivo:** migliorare la continuità e l'integrazione della rete ciclabile tra Bovisio Masciago e Cesano Maderno.

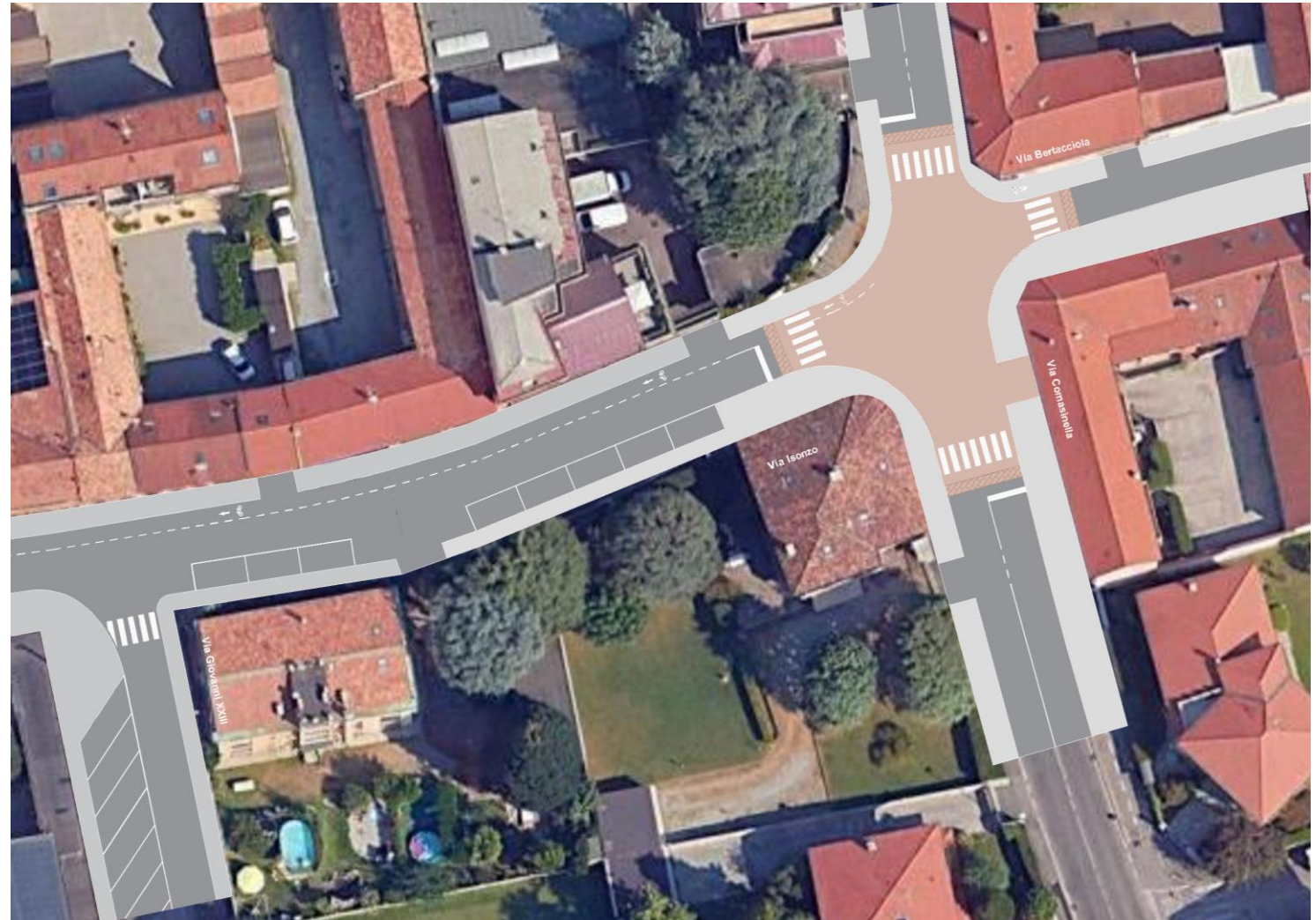




MISURE DI BREVE TERMINE

Riqualificazione di via Isonzo

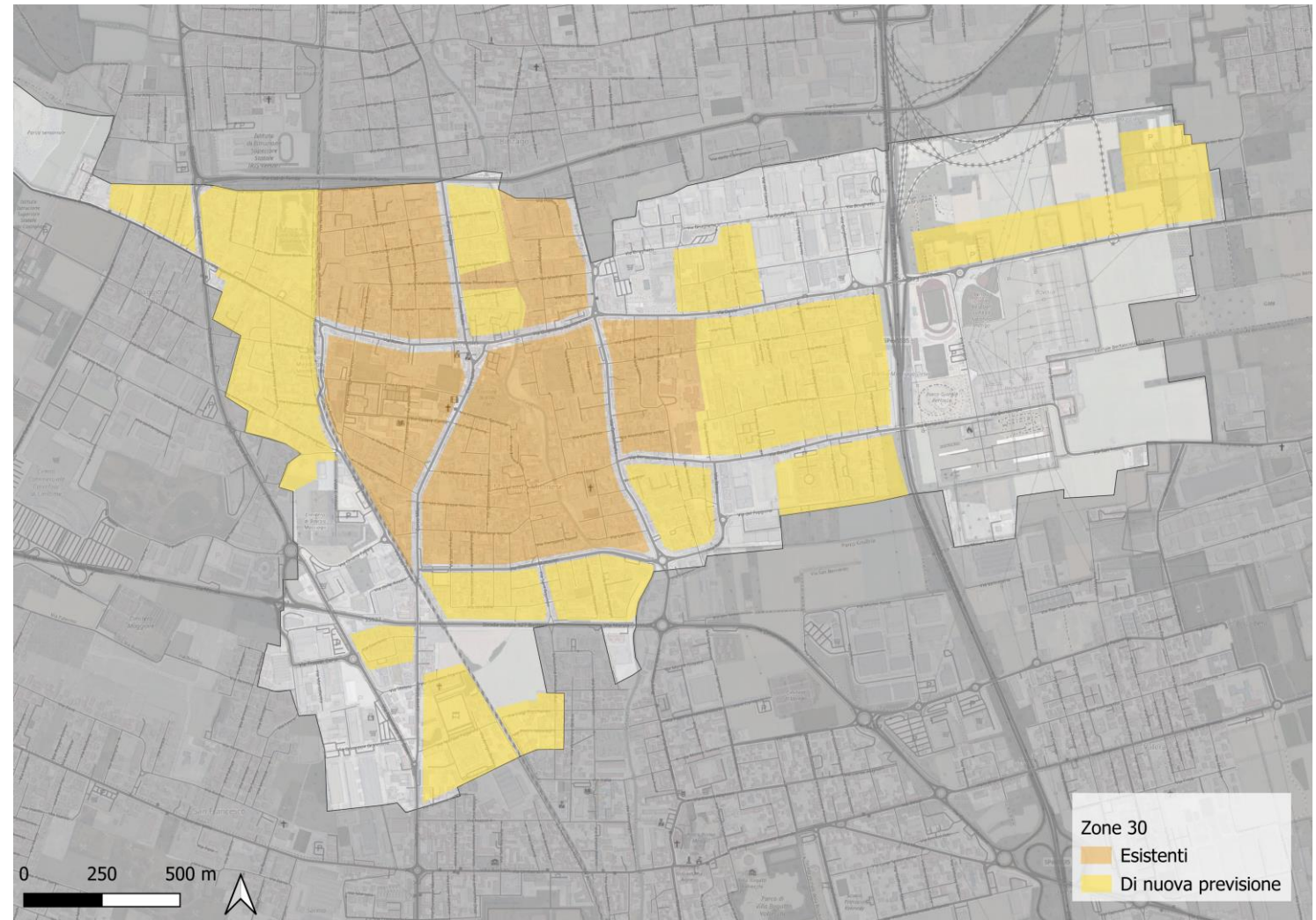
- **Trasformazione della via in senso unico**, nell'ambito della riconfigurazione come strada ciclabile.
- **Incremento di 8 stalli di sosta** rispetto alla situazione attuale.
- La nuova configurazione consente una **migliore organizzazione degli spazi** e l'inserimento della **strada ciclabile** in sicurezza.



MISURE DI BREVE TERMINE

Estensione delle Zone 30

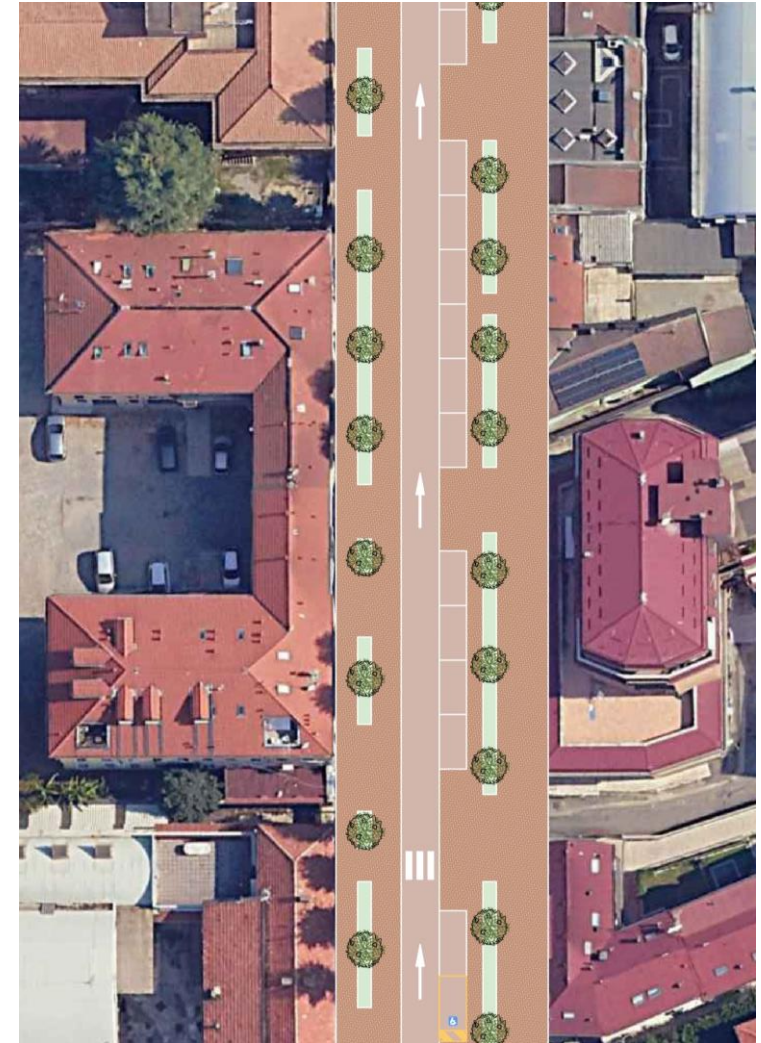
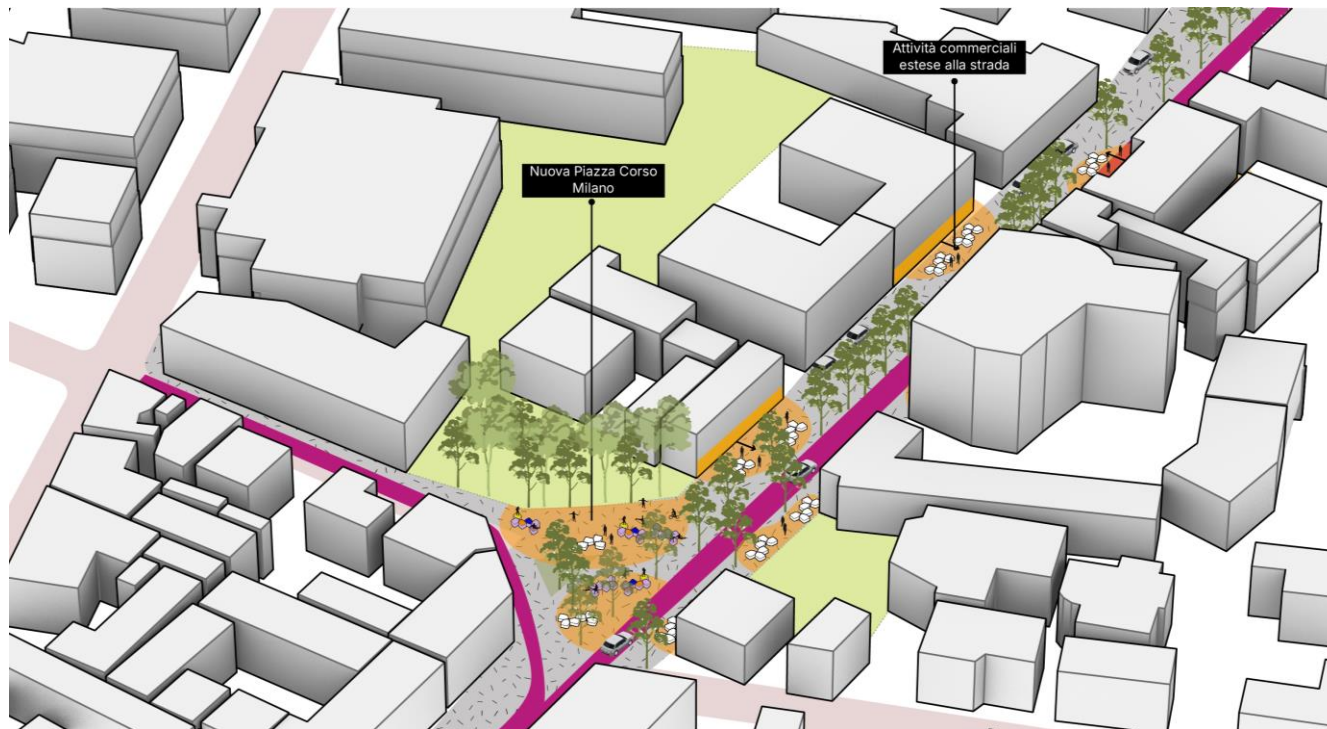
- Le **Zone 30** rappresentano una delle principali strategie di moderazione del traffico previste dal PUMS.
- **Obiettivo:** costruire una città fondata su sicurezza, vivibilità e sostenibilità ambientale.
- **Benefici attesi:**
 - Riduzione del rischio e della gravità degli incidenti.
 - Miglioramento della qualità dell'aria e della percezione di sicurezza.
 - Maggiore fluidità dei flussi e minore rumore urbano.
 - Valorizzazione dello spazio pubblico e promozione della mobilità attiva.
- **Proposta del PUMS:** estensione a nuovi quartieri residenziali, aree scolastiche e poli attrattori, creando una rete integrata di zone a velocità controllata.
- **Implementazione progressiva,** accompagnata da interventi di moderazione fisica, riorganizzazione della sosta e riqualificazione degli spazi pubblici.



MISURE DI BREVE TERMINE

Riqualificazione di corso Milano

- **Riduzione dell'offerta di sosta** come parte della strategia di riqualificazione dello spazio pubblico, miglioramento della sicurezza stradale e incentivo alla mobilità pedonale e ciclabile.
- **Corso Milano come nuova porta di accesso al centro riqualificato**, con ruolo strategico per rafforzare l'identità urbana e creare una rete di spazi di socialità e aggregazione.
- L'intervento contribuisce a costruire un **centro cittadino più vivibile**, favorendo la permanenza, la fruizione commerciale e la qualità dello spazio pubblico.





03

MISURE DI MEDIO TERMINE

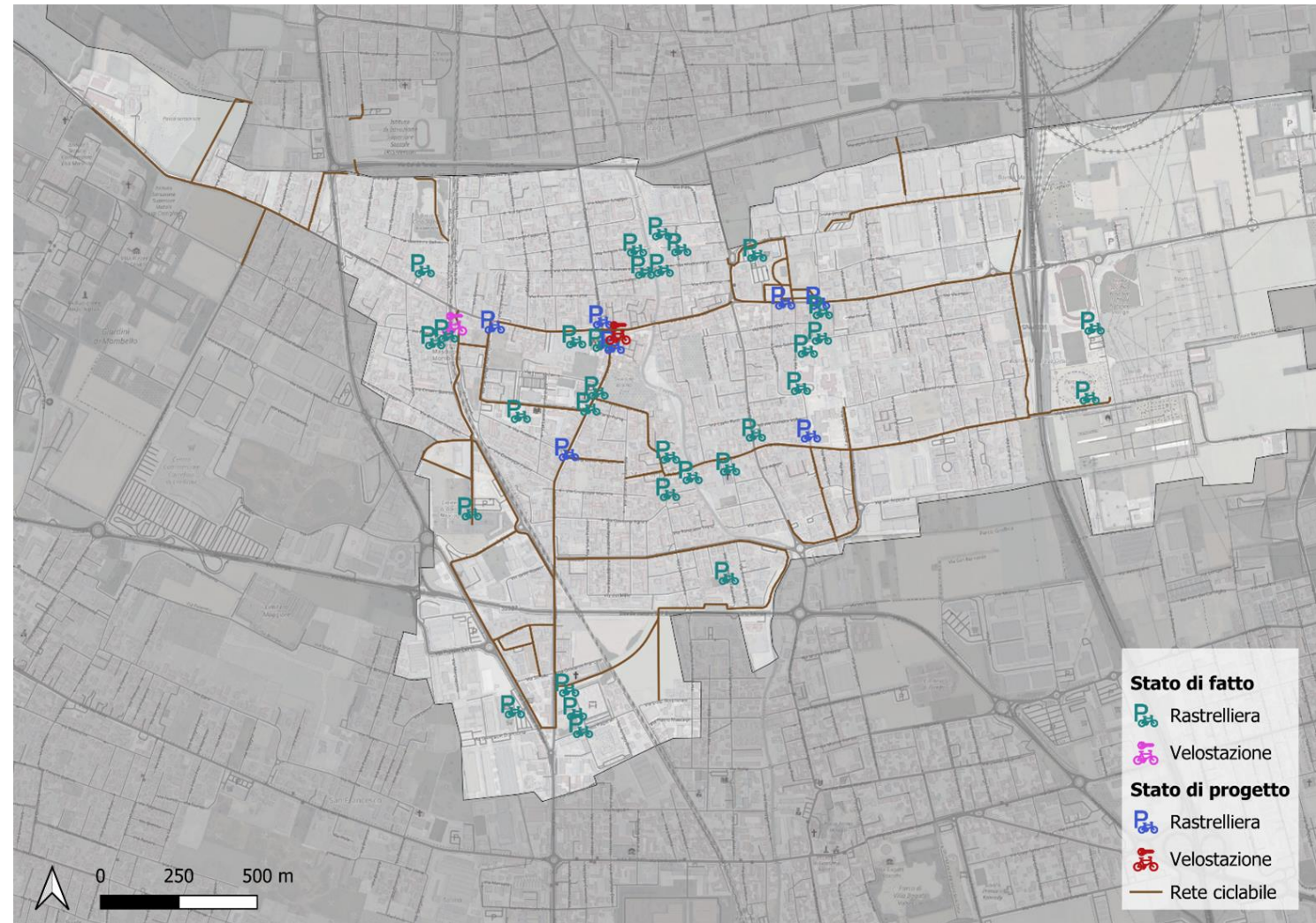




MISURE DI MEDIO TERMINE

Rete punti di sosta per biciclette

- Realizzazione di spazi dedicati alla sosta
- Rastrelliere in posizioni strategiche (scuole, parchi, servizi)
- Favorire l'uso quotidiano della bicicletta come mezzo sostenibile



MISURE DI MEDIO TERMINE

Istituzione di una strada scolastica in piazza Montessori

- **Rimozione della corsia veicolare ad anello** e degli stalli di sosta esistenti, con la creazione di una **nuova area pedonale** destinata a bambini, famiglie e cittadini. Accesso controllato e consentito solo a **autorizzati**, veicoli con **accesso carraio** e **mezzi di emergenza**.
- **Realizzazione di un golfo di fermata** per il **trasporto scolastico** lungo via Tonale, posizionato per garantire **sicurezza** e **accessibilità** agli alunni.
- **Riorganizzazione della circolazione** nel tratto di via Tonale tra via Volta e via Venezia, con ottimizzazione degli spazi e inserimento di **due stalli per persone con disabilità** in prossimità della nuova area pedonale.
- Le modifiche all'offerta di sosta garantiscono l'accessibilità grazie a parcheggi limitrofi, tra cui il parcheggio di via Gramsci.





MISURE DI MEDIO TERMINE

Riqualificazione di via Mariani

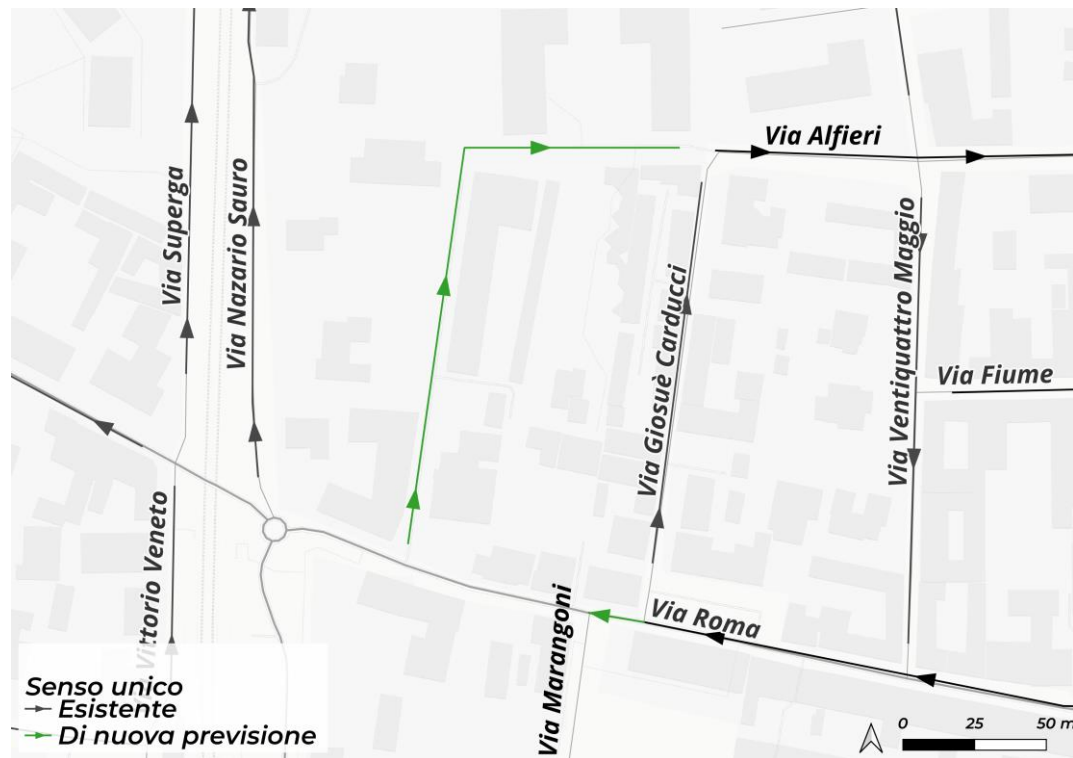
- Via Mariani è attualmente **pedonalizzata in modo permanente**.
- La proposta di piano prevede di **mantenere la pedonalizzazione e valorizzarla** come spazio verde fruibile dagli studenti.
- L'intervento si ispira alle **esperienze internazionali di urbanistica tattica**, volte a creare spazi più vivibili e sicuri in prossimità delle scuole.
- Prevista la **posa di arredi** (panchine, tavoli, rastrelliere, piante in vaso) per migliorare la sicurezza e la qualità degli spazi limitrofi.
- **Possibile istituzione di una strada scolastica** a senso unico verso nord **nel lungo termine** per migliorare l'accessibilità e la viabilità locale dei residenti, mantenendo al contempo elevati livelli di sicurezza nelle fasce orarie di entrata e uscita da scuola.



MISURE DI MEDIO TERMINE

Senso unico di via Roma e bretella via Roma–via Alfieri

- **Realizzazione della bretella di collegamento** tra via Roma e via Alfieri ed estensione del senso unico di via Roma, con funzione di migliorare la circolazione locale e distribuire in modo più efficiente i flussi veicolari.
- Prolungamento della **pista ciclabile fino a via Marangoni**, garantendo continuità con gli itinerari ciclabili in corso di realizzazione.

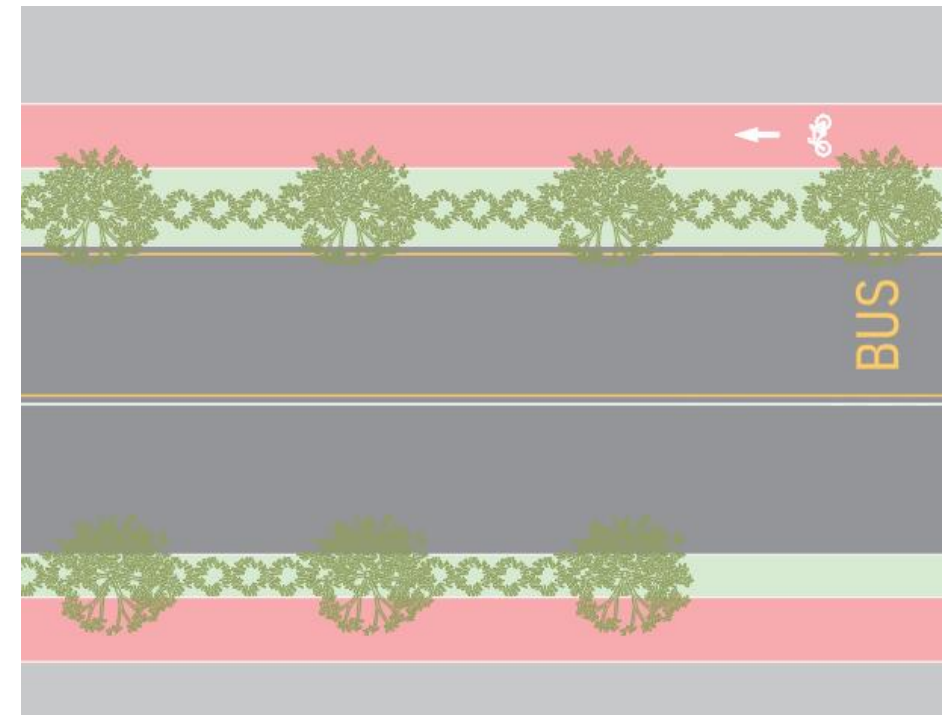
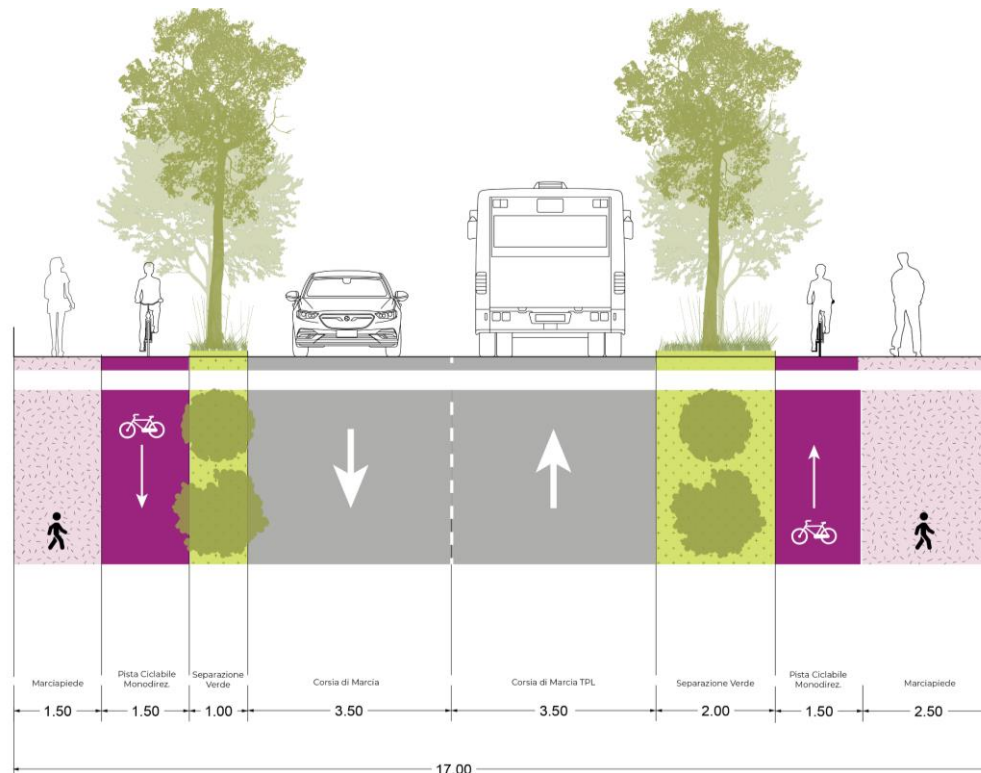


MISURE DI MEDIO TERMINE

Riqualificazione di via Desio

Segmento tra via Guglielmo Fortuzzi e via S. Antonio da Padova

- **Superamento delle criticità attuali:** la pista ciclabile bidirezionale contigua al marciapiede non garantisce adeguati spazi per pedoni e ciclisti.
- **Nuova configurazione ciclabile:** realizzazione di due corsie ciclabili monodirezionali, una per ciascun senso di marcia, per separare i flussi e aumentare la sicurezza.
- **Mantenimento della corsia riservata al trasporto pubblico locale,** introdotta nel breve periodo.

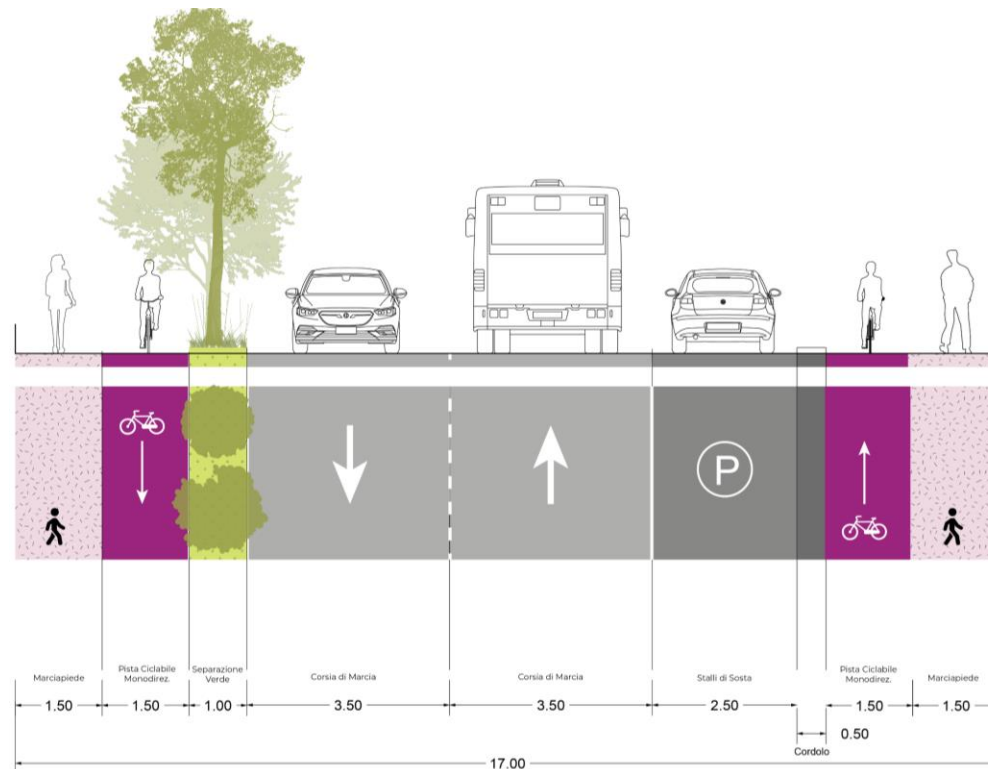


MISURE DI MEDIO TERMINE

Riqualificazione di via Desio

Segmento tra via S. Antonio da Padova e via Monte Rosa

- **Riorganizzazione della sosta:** stalli trasformati da "a spina di pesce" a **sosta parallela** per un uso più efficiente e sicuro dello spazio stradale.





04

MISURE DI LUNGO TERMINE



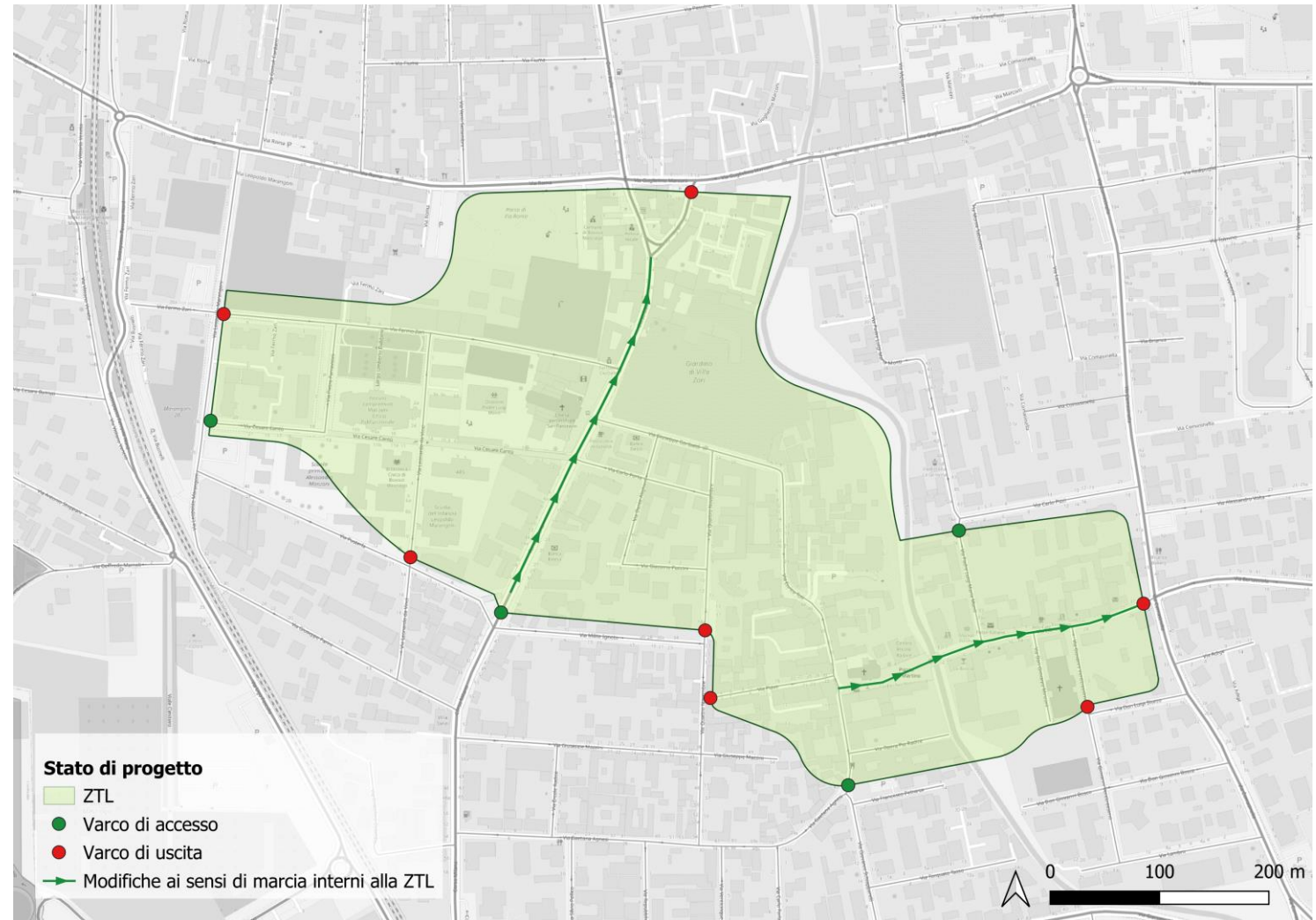


MISURE DI LUNGO TERMINE

Introduzione di una Zona a Traffico Limitato (ZTL)

Regolamentazione accessi per ridurre emissioni e valorizzare il centro:

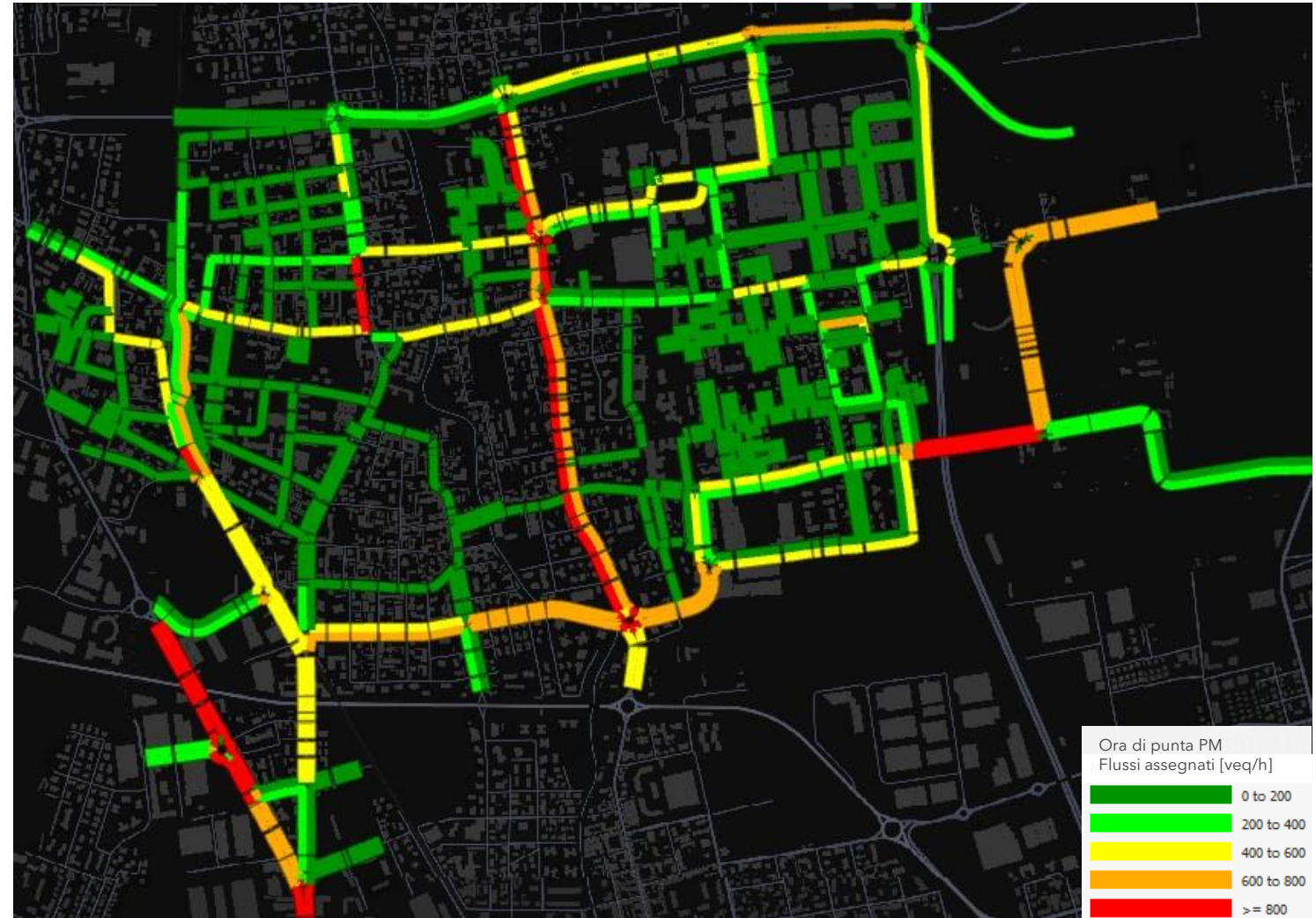
- Accesso regolato per categorie di veicoli
- Criteri ambientali progressivi
- Finestre orarie per logistica urbana



MISURE DI LUNGO TERMINE

Introduzione di una Zona a Traffico Limitato (ZTL)

- Concentrazione dei volumi sulle principali direttrici di attraversamento
- Riduzione dei flussi all'interno del centro abitato
- Migliore compatibilità con la mobilità sostenibile
- Incremento della qualità urbana nei contesti più sensibili





MISURE DI LUNGO TERMINE

Sviluppo della rete ciclabile

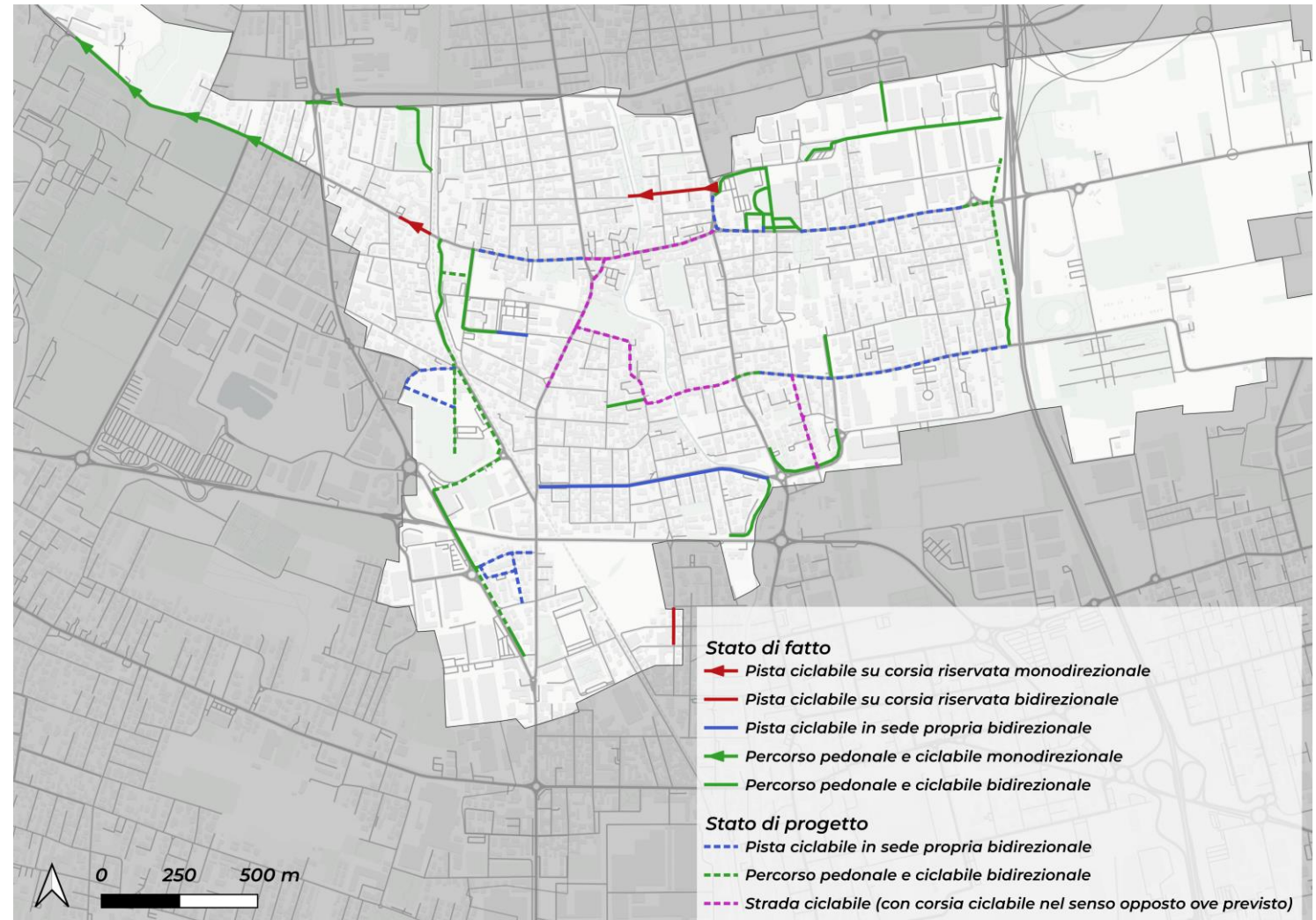
Focus sulle strade ciclabili

Quando è efficace

- **Traffico motorizzato ridotto** (strade locali o di quartiere, assenza di funzione di scorrimento, assenza di traffico pesante)
- **Velocità realmente contenute** (velocità effettive ≤ 30 km/h, disegno stradale orientato alla moderazione)
- **Spazio stradale leggibile** (chiara priorità ciclabile, segnaletica coerente e continua, assenza di ambiguità nelle traiettorie)

Perché garantisce sicurezza

- **Riduzione dell'energia dell'impatto** (Velocità basse = conseguenze molto meno gravi in caso di incidente)
- **Maggiore prevedibilità** (Il ciclista è un utente atteso, non tollerato. Gli automobilisti adattano il comportamento)
- **Riduzione dei conflitti** (meno sorpassi rischiosi, minore differenza di velocità, meno manovre improvvise)



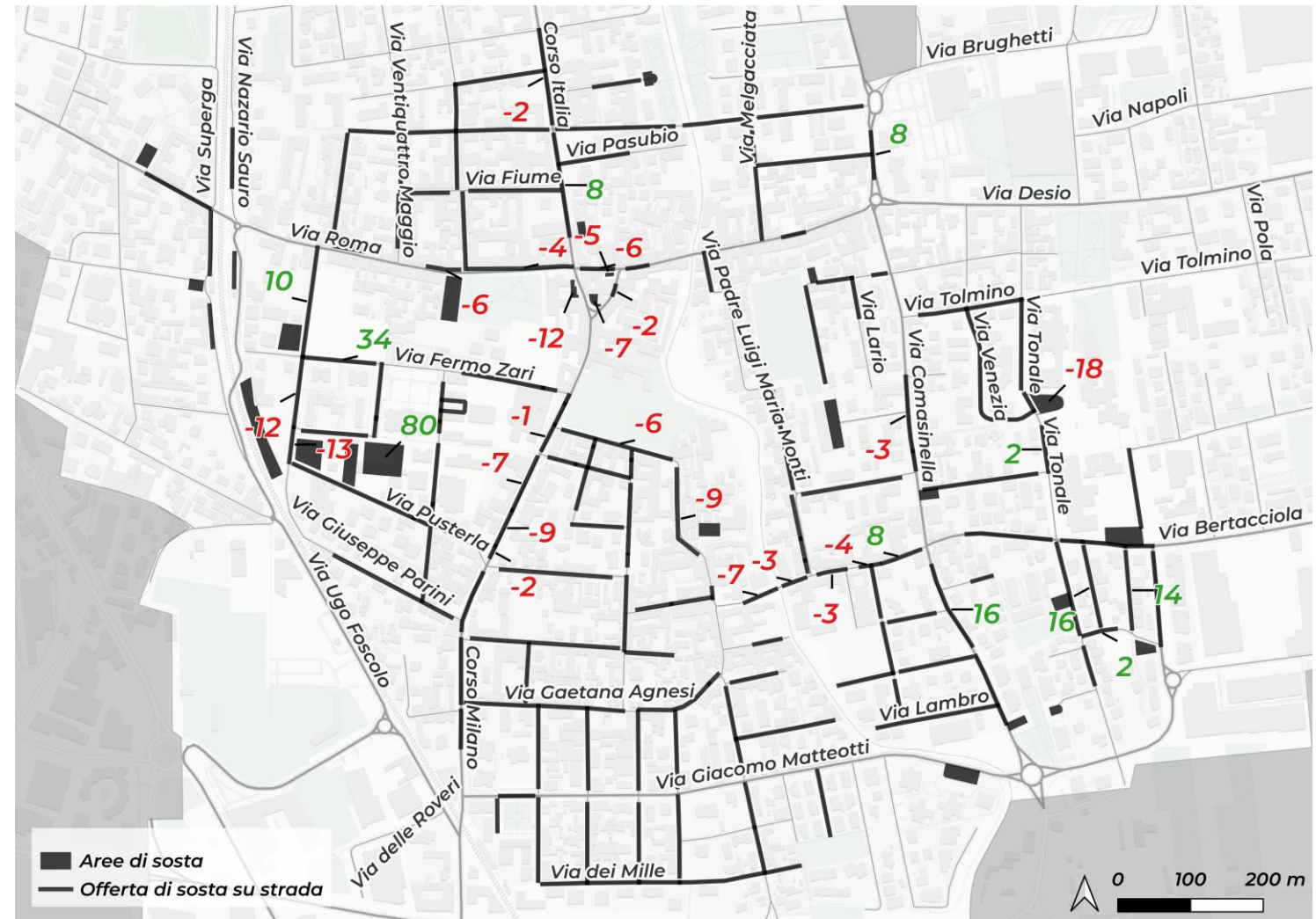


MISURE DI LUNGO TERMINE

Variazione di offerta di sosta

- Forte riduzione di parcheggi nella zona centrale
- Offerta di sosta complessiva sostanzialmente invariata

	Numero di stalli
Stato attuale	2586
Stato di progetto	2617
Variazione	31



MISURE DI LUNGO TERMINE

Variazione di offerta di sosta

- L'analisi delle isocrone di accessibilità evidenzia come la **distribuzione dei parcheggi di progetto** garantisca una **copertura adeguata dell'area centrale**, assicurando tempi di accesso compatibili con i principali poli attrattori.
- La riorganizzazione dell'offerta di sosta, pur nell'ambito di un **incremento complessivo contenuto**, consente di **mantenere livelli di accessibilità sostanzialmente invariati**, in coerenza con gli obiettivi di riqualificazione urbana e di promozione della mobilità sostenibile del PUMS.

