



ISTITUZIONE DI ZONA DI PARTICOLARE RILEVANZA URBANISTICA - ZPRU_M5

VERBALE

Il 29 gennaio 2013 alle ore 15:20 nel palazzo comunale di Sesto San Giovanni, riunita la Giunta comunale, sono intervenuti i Signori:

N. progressivo	Cognome e Nome	Qualifica	Presenze
1	Chittò Monica	Sindaco	SI
2	Zucchi Claudio	Vicesindaco	SI
3	Cagliani Felice	Assessore	SI
4	Iannizzi Elena	Assessore	SI
5	Innocenti Rita	Assessore	SI
6	Marini Edoardo	Assessore	SI
7	Montrasio Virginia	Assessore	SI
8	Perego Roberta	Assessore	SI

Partecipa il Segretario generale Gabriella Di Girolamo.

Assume la presidenza il Sindaco, Monica Chittò, che riconosciuta legale l'adunanza dichiara aperta la seduta.

ISTITUZIONE DI ZONA DI PARTICOLARE RILEVANZA URBANISTICA - ZPRU_M5.

LA GIUNTA COMUNALE

Vista l'allegata relazione che si intende far parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

Visto il decreto del Direttore del Settore Trasformazioni Urbane, Reti e Mobilità del 18.12.2008, con il quale venivano assegnati gli incarichi di P.O., la disposizione della stessa Direzione in data 30.06.2010 e le successive proroghe del 22.05.2012, del 21.06.2012 e del 30.11.2012;

Visti i pareri espressi a norma dell'art. 49 - comma 1 del D. Lgs 18/8/2000 n. 267, come da foglio allegato;

Richiamato l'art. 134 - 4° comma del D. Lgs. 18/8/00 n. 267;

Con voti unanimi, espressi nelle forme di legge, anche per quanto riguarda l'immediata eseguibilità della presente;

DELIBERA

1) di istituire una zona di particolare rilevanza urbanistica denominata "ZPRU_M5" comprendente le vie di seguito elencate e come rappresentato nella figura 2) inserita nell'allegata relazione:

- tutta la via Caduti sul Lavoro su ambo i lati;
- il controviale Fulvio Testi dal civico 6 al civico 42;
- la via Clerici dal civico 2 al civico 12;
- la via Carducci al civico 221;
- la via XX settembre su ambo i lati dal civico 161 all'intersezione con via Carducci;
- il viale Sarca su ambo i lati dal civico 369 all'intersezione con via Granelli;
- la via Milanese su ambo i lati dal civico 3 al civico 20;
- tutta via Granelli su ambo i lati;
- tutta via Biagi su ambo i lati;
- tutta via Fumagalli su ambo i lati.

2) di dare atto che la disciplina della sosta avverrà con ordinanze sindacali successive al presente provvedimento, secondo le tre fasi di attuazione meglio descritte all'interno della presente relazione. La modalità di gestione della sosta consiste nella cosiddetta strategia "tutto blu" (parcheggio non custodito), con esenzione per particolari categorie di utenti, come meglio specificato nella presente relazione. Il pagamento avverrà a mezzo di parcometri dislocati opportunamente lungo le carreggiate, nei giorni feriali (dal lunedì al sabato) dalle ore 8.30 alle ore 18.30. Dopo le ore 18.30 e fino alle ore 8.30 del giorno successivo, nonché nei giorni festivi, la sosta è libera in tutte le aree. La tariffa oraria sarà strutturata nel modo seguente:

- € 0,50 per la sosta ogni 30 minuti;

- € 1,00 ogni 60 minuti.

All'interno della ZPRU_M5 possono sostare gratuitamente i veicoli dei cittadini residenti nelle stesse vie comprese all'interno della ZPRU_M5, limitatamente alla fase di attuazione relativa. Ad esempio, all'attivazione della prima fase, che include via Caduti sul Lavoro e viale Fulvio Testi, solo i residenti di queste due vie potranno sostare gratuitamente all'interno della ZPRU_M5; a mano a mano che vengono attuate le fasi successive, i rispettivi residenti acquisiranno il diritto alla sosta gratuita all'interno della ZPRU_M5.

3) di dare atto che il diritto alla sosta negli spazi all'interno della ZPRU_M5 è ammesso, previo ottenimento di un contrassegno autorizzativo rilasciato dalla Polizia Locale, anche nei seguenti casi:

- autoveicoli in leasing o a noleggio a lungo termine con contratto intestato a residenti nella ZPRU_M5;
- autoveicoli di proprietà, in leasing o a noleggio a lungo termine con contratto intestato ad una ditta e dati in uso esclusivo a dipendente o titolare residente nella ZPRU_M5. Il residente deve essere titolare di patente di guida;
- autoveicoli di persone che svolgono la loro attività lavorativa all'interno della ZPRU_M5 (massimo un permesso per attività);
- autoveicoli intestati ad un parente di primo grado del residente e concessi in uso esclusivo a quest'ultimo, con dichiarazione da parte del parente stesso che l'uso del veicolo è dato in via esclusiva al residente all'interno della ZPRU_M5.

4) di stabilire l'obbligo di esporre in maniera ben visibile la fotocopia del libretto di circolazione o il contrassegno autorizzativo, all'interno del parabrezza del veicolo in sosta, essendo questo un elemento indispensabile per il controllo sulla strada. La non esposizione sarà considerata equivalente alla mancanza del titolo autorizzativo e comporterà pertanto le sanzioni previste dal vigente C.d.S.; del libretto può essere oscurato il nome del proprietario.

5) di dare atto che la valutazione delle richieste dei cittadini rispetto ai criteri sopra esposti ed il rilascio delle autorizzazioni in deroga, mediante contrassegni appositi è demandata al Settore Polizia Locale, già incaricato del controllo della sosta sul territorio.

6) di dare atto che quanto sopra sarà poi reso operativo con l'emissione di apposita ordinanza sindacale e l'apposizione della necessaria segnaletica orizzontale e verticale e delle apparecchiature per il pagamento della sosta (minimo n. 2 parcometri nel primo ambito di attuazione).

7) di dare atto che il presente provvedimento non comporta impegno di spesa e che il maggior importo del canone di concessione derivante dalla gestione delle nuove aree a pagamento inserite all'interno dell'istituenda ZPRU_M5 è accertato al titolo III cat. 2 risorsa 118 capitolo 508 "Canone gestione parcheggi pubblici comunali" del bilancio 2013.

8) di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 comma 4 del D. Lgs 267/2000.

RELAZIONE

Introduzione

Dal 2007, nel Comune di Milano sono in corso i lavori per la realizzazione della nuova linea metropolitana M5 che attraverserà trasversalmente la città, collegando i capolinea di Bignami a nord, con lo stadio Meazza (San Siro) a ovest.

La nuova linea metropolitana prevede la realizzazione di 19 stazioni sotterranee su una lunghezza complessiva di circa 13 km, rivestendo un'importanza di prim'ordine per il trasporto pubblico urbano e per i collegamenti extraurbani dell'area urbana milanese.

Il primo tronco dell'infrastruttura è in avanzato stato di realizzazione: entro febbraio 2013 sarà in esercizio la tratta Bignami-Zara, che porrà la linea in relazione diretta con M3 alla stazione Zara. Il tronco successivo (Zara-Garibaldi), che verrà attivato presumibilmente dopo un anno dall'apertura del primo tronco, porrà la linea M5 in connessione diretta con M2, con le linee ferroviarie suburbane S5, S6, S8, S10, S11 ed S13, con i servizi ferroviari regionali e a lunga percorrenza e con il collegamento aeroportuale per Malpensa.

Il tronco Garibaldi-San Siro, attualmente in costruzione, consentirà l'interscambio con la linea M1 a Lotto, l'interscambio con le linee ferroviarie suburbane S1, S2, S3 e S4 alla stazione Domodossola e la connessione diretta con la zona ovest di Milano (stadio Meazza).

Il capolinea Bignami è collocato sul territorio comunale di Milano lungo viale Fulvio Testi a circa 300 m dal confine con il Comune di Sesto San Giovanni. Viale Fulvio Testi è caratterizzato da un viale centrale e da due controviali laterali (uno per ciascun senso di marcia); in corrispondenza del confine comunale con Milano è presente il solo controviale in direzione nord.

La posizione della fermata e la sua capacità attrattiva potrebbero generare importanti ripercussioni sul tessuto urbano di Sesto San Giovanni in termini di aumento della domanda di sosta. Bignami M5 si colloca infatti come fermata strategica per un grande numero di passeggeri indirizzati verso le aree centrali della città di Milano ed i più importanti poli di interscambio del trasporto pubblico. I posti offerti nella fascia di punta del mattino, considerando una frequenza di 3', sono circa 21.000 (dai dati di targa del costruttore, considerando una composizione tipo di convogli costituiti da 4 casse permanentemente accoppiate per una capacità complessiva di 536 passeggeri), corrispondenti a circa 15.000 passeggeri nella fascia di punta del mattino.

L'utenza che farà riferimento al capolinea di Bignami M5 è di tre tipologie:

- 1) utenza con provenienza pedonale dai quartieri di Milano a ridosso del confine comunale con Sesto San Giovanni;
- 2) utenza con provenienza dai Comuni di prima fascia dell'area urbana a nord di Milano, quali Sesto San Giovanni, Bresso e Cinisello Balsamo;
- 3) provenienze "remote", dai Comuni esterni all'area urbana a nord di Milano.

Per quanto riguarda le tariffe applicate sulla nuova linea, si sottolinea che la stessa ricade interamente nell'ambito urbano di Milano. La potenziale attrattività della linea è quindi molto elevata, dal momento che, con un solo interscambio a Zara, è possibile raggiungere destinazioni estremamente appetibili (Duomo, Missori, centro storico di Milano) usufruendo della tariffa urbana. Le medesime destinazioni sono raggiungibili (senza interscambio) attraverso l'interscambio di Comasina M3 (che però ha un bacino di riferimento solo parzialmente sovrapponibile con quello di Bignami), ma soprattutto con la linea M1, che ha il pregio di servire

con continuità le destinazioni di maggiore interesse nel centro storico di Milano (oltre a Duomo, sono serviti direttamente piazza Cordusio, largo Cairoli, piazzale Cadorna, piazza San Babila), con tariffa interurbana oltre la stazione di Sesto Marelli. È ragionevole ritenere che una parte dell'utenza intermodale (che utilizza cioè la propria autovettura per compiere il primo tratto del proprio spostamento, per scambiare con la metropolitana in una località intermedia per proseguire verso la destinazione finale dello spostamento) oggi afferente al terminale di Sesto FS/M1 possa trovare conveniente l'utilizzo di Bignami M5. A tale proposito è utile il confronto delle tariffe riportato nella Tabella 1 riportata di seguito.

Voce di costo	Sesto FS/M1	Bignami M5 (in assenza di regolamentazione della sosta)
Parcheggio (costo mensile)	€ 55	€ 0
Abbonamento mensile mezzi pubblici	€ 49,50	€ 30
Totale	€ 104,50	€ 30

Tabella 1 Confronto costi monetari interscambio Sesto FS/M1 - Bignami M5

Per completezza, è opportuno notare che il costo monetario è solo una delle componenti che incidono sulla scelta del modo di trasporto, pur essendo quella che, insieme al tempo totale dello spostamento, incide in misura prevalente rispetto ad altre variabili. Secondo la Teoria dell'Utilità Aleatoria (RUT, Random Utility Theory), di gran lunga la più accreditata nel campo delle analisi ed applicazioni sui sistemi di trasporto, la scelta del modo di trasporto dipende dall'utilità che ciascun utente del sistema di trasporto assegna ad ogni alternativa di trasporto disponibile. Tale utilità viene normalmente espressa come combinazione lineare dei parametri degli attributi (variabili indipendenti) di ciascuna modalità di trasporto, in relazione alle zone di origine e destinazione dello spostamento. Le variabili sono ascrivibili a quattro tipologie:

- 1) variabili legate all'offerta del sistema di trasporto: rientrano in questa categoria i tempi e i costi del viaggio, tra cui il costo del parcheggio, dell'abbonamento, del carburante nel caso di mezzo privato, ecc.;
- 2) variabili caratteristiche del decisore: sono le caratteristiche socio-economiche, che variano da individuo ad individuo in funzione del reddito, della condizione professionale, dell'età, del genere, ecc.;
- 3) variabili caratteristiche dell'alternativa: note anche come costanti modali, che riassumono tutti gli aspetti non simulabili dall'analista, come il comfort legato al viaggio in automobile piuttosto che l'irregolarità di un servizio di trasporto pubblico;
- 4) variabili caratteristiche dell'assetto socio-territoriale: tiene conto di aspetti legati alla percezione degli utenti quali la distanza dalla fermata del trasporto pubblico, sensazione di insicurezza in contesti particolari, ecc.

Le medesime variabili, con importanza simile a quella che interviene per la scelta del modo di trasporto, incidono anche sulla scelta dei percorsi: individuato il modo di trasporto ritenuto ottimale per l'effettuazione del proprio spostamento da origine a destinazione, il decisore ha a disposizione diverse possibilità di spostamento, sia che decida di utilizzare il mezzo privato (in tal caso i percorsi a disposizione sono in numero potenzialmente molto elevato), sia che decida di utilizzare il mezzo pubblico o una combinazione dei due modi, effettuando il park&ride (cioè lasciando l'auto presso una fermata del trasporto pubblico e utilizzando quest'ultimo per il completamento dello spostamento).

Il costo della sosta è quindi soltanto uno degli elementi che concorrono alla scelta del modo di trasporto e del percorso per l'effettuazione dello spostamento; tuttavia, le variazioni dei costi monetari evidenziate in Tabella 1 sono tali da rendere estremamente conveniente una delle alternative a disposizione, a parità di tutte le altre variabili. Tale considerazione comporta la necessità di un intervento di regolamentazione della sosta, che tenda a rendere poco conveniente il park&ride e contemporaneamente scoraggi la sosta abusiva, attraverso la predisposizione di interventi infrastrutturali mirati, a protezione delle aree potenzialmente interessate da tale fenomeno, al fine di ridurre il più possibile il disagio per i residenti.

L'attuale sistema della sosta

Nell'area di influenza della fermata è previsto un consistente incremento della domanda di sosta veicolare che sarà concentrata prevalentemente nelle ore mattutine da parte di coloro che utilizzano la propria autovettura per raggiungere la metropolitana ed effettuare il cambio modale.

In data 14/09/2012 è stato condotto sul territorio di Sesto San Giovanni un rilievo della sosta lungo le vie più prossime al capolinea di Bignami M5, potenzialmente interessate da un aumento della domanda (si veda la Figura 1).

L'ambito analizzato è caratterizzato da diverse destinazioni funzionali, quali residenze (lungo via Caduti sul Lavoro), attività commerciali (lungo il controviale di Fulvio Testi e viale Sarca/via Milanese) e ricettive (via Milanese e via Granelli). La domanda di sosta è quindi caratterizzata da tipologie diverse tra loro, con durate medie e periodi di occupazione diversi a seconda della tipologia.

La Figura 1 illustra l'estensione del rilievo di sosta.

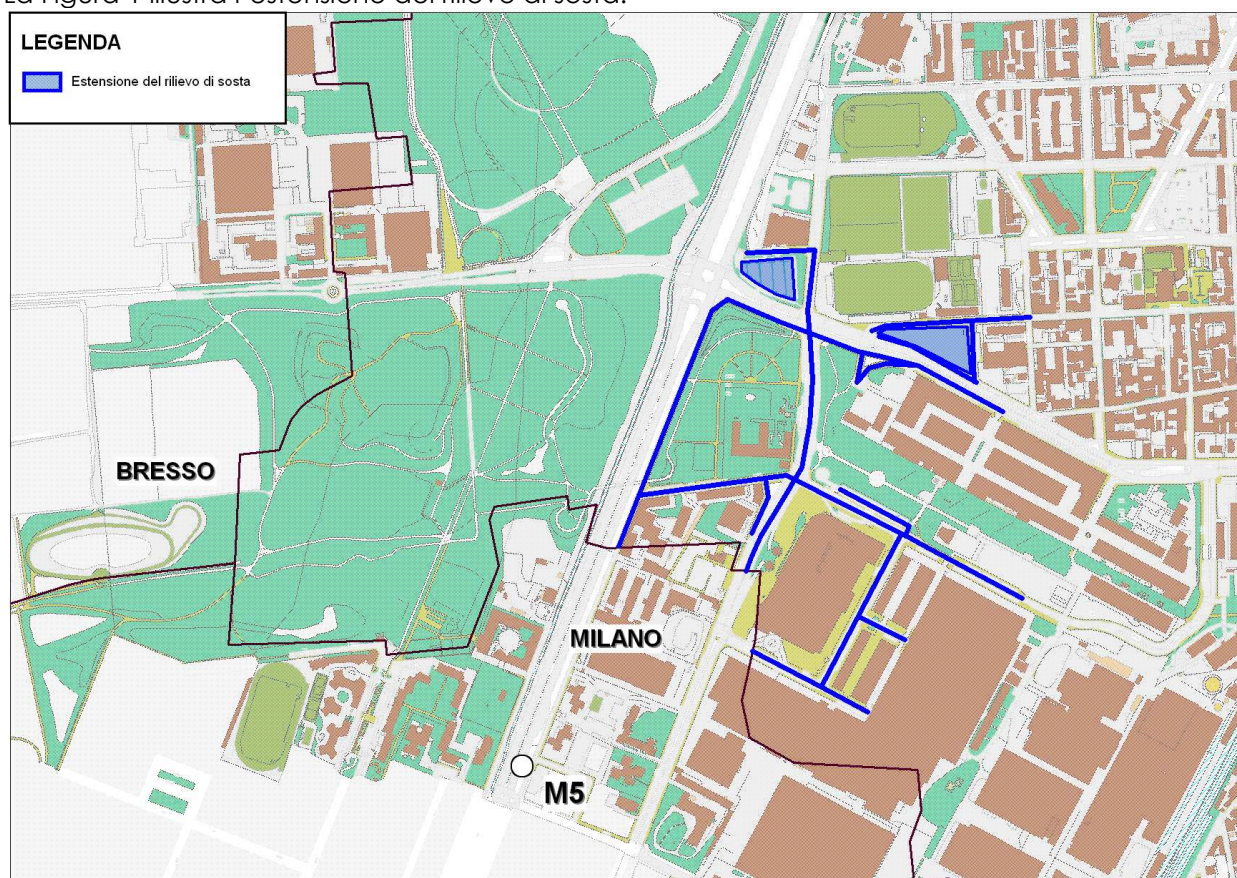


Figura 1: Estensione del rilievo di sosta

La Tabella 2 mostra le condizioni di sosta presenti al momento del rilievo. Tutti gli stalli rilevati sono regolamentati come sosta libera.

a	Offerta [A]	Domanda			Bilancio di sosta [E]=[A]-[D]	Indice di occupazione [F]=[D]/[A]
		Regolare [B]	Irregolare [C]	Totale [D]=[B]+[C]		
Caduti sul Lavoro	77	73	2	75	+2	0,97
Milanese (civ. da 3 a 20)	13	2	0	2	+11	0,15
Fulvio Testi (civ. da 6 a 42)	87	40	10	50	+37	0,57
Clerici (civ. da 2 a 12)	20	7	0	7	+13	0,35
Parcheggio Clerici	114	37	0	37	+77	0,32
Carducci (tratto civ. 221)	47	40	2	42	+5	0,89
XX settembre (da civ. 161 a via Carducci)	22	20	1	21	+1	0,95
XX settembre (a lato parcheggio)	16	10	0	10	+6	0,63
Parcheggio XX settembre	111	17	1	18	+93	0,16
Granelli (carreggiata)	0	0	25	25	-25	-
Granelli (parcheggio lato Centro Sarca)	55	30	0	30	+25	0,55
Granelli (parcheggio civ. 30)	14	8	0	8	+6	0,57
Granelli (parcheggio lato Carro Ponte)	63	35	0	35	+28	0,56
Biagi	24	15	12	27	-3	1,13
Fumagalli	36	26	15	41	-5	1,14
Totale	699	360	68	428	+271	0,61

Tabella 2: Risultati rilievo della sosta

I dati raccolti mostrano complessivamente un surplus di offerta pari a circa 270 stalli ed un indice di occupazione pari a 0,61; va rilevata l'esistenza di contesti locali caratterizzati da forte congestione (in particolare via Caduti sul Lavoro, via Biagi e via Fumagalli, oltre a via XX settembre e via Carducci). Si ritiene che nel primo periodo successivo all'apertura della metropolitana le vie interessate dal possibile aumento della domanda siano via Caduti sul Lavoro e il tratto sud del controviale di viale Fulvio Testi. È inoltre da rilevare la presenza di sosta abusiva, nei pressi degli esercizi commerciali ubicati in tale ambito, nonostante la presenza di stalli normalmente liberi nelle immediate vicinanze (entro 200 m).

Va rilevato che il Comune di Milano ha già istituito, con deliberazione di Giunta Comunale n. 1615 del 27.07.2012, integrata dalla deliberazione di Giunta Comunale n. 1939 del 28.09.2012, la ZPRU "M5 Zara Testi", con lo scopo di prevedere provvedimenti restrittivi della sosta mirati a rendere poco conveniente il parcheggio inoperoso su strada, di scambio auto/metropolitana, data la commistione di funzioni presenti nella zona potenzialmente interessata da tale tipologia di sosta e la relativa scarsa disponibilità di posti auto su strada. La continuità territoriale e funzionale dei due Comuni in questo ambito impone l'adozione di strategie coerenti, che condividano i medesimi obiettivi e siano caratterizzate da provvedimenti tali da non creare elementi di discontinuità, in grado di rendere un'area relativamente più (o meno) attrattiva di

un'altra immediatamente adiacente, rispetto alla sosta di interscambio, col risultato di fungere da polo attrattivo di tale tipologia di sosta, a scapito delle funzioni preesistenti.

Uso del suolo e funzioni insediate

La porzione di territorio interessata dall'istituzione della ZPRU è caratterizzata dalla presenza di numerose attività terziarie e da una bassa densità abitativa, che però risulta concentrata in ambiti circoscritti quali via Caduti sul Lavoro/viale Fulvio Testi e via XX settembre. In Tabella 3, Tabella 4, Tabella 5 e Tabella 6 sono riportati i residenti all'interno di ciascun ambito territoriale che compone la ZPRU_M5.

Nome Via	Civico	Famiglie Residenti	
VIA CADUTI SUL LAVORO	17	10	27
	27	14	29
	35	10	21
	47	12	27
	61	19	47
	61/A	21	48
	61/B	20	47
VIALE FULVIO TESTI	42	51	112
	42/A	5	11
	42/C	2	4
	42/E	2	4
	42/F	3	6
	42/G	1	2
	42/1	5	13
	42/2	3	8
	42/3	3	8
VIA MILANESE	5	15	35
	11	15	34
		211	483

Tabella 3 Elenco vie, civici, scale e barrato per residenti e famiglie localizzate all'interno della ZPRU_M5 – Via Caduti sul Lavoro, viale Fulvio Testi e via Milanese (civici 5 e 11)

Nome Via	Civico	Famiglie Residenti	
VIA MILANESE	3	1	1
VIA LUIGI GRANELLI		0	0
VIA LIBERO BIAGI		0	0
VIA FUMAGALLI		0	0
Totale		1	1

Tabella 4 Elenco vie, civici, scale e barrato per residenti e famiglie localizzate all'interno della ZPRU_M5 – Via Milanese (civico 3), via Granelli, via Biagi e via Fumagalli

Nome Via	Civico	Famiglie Residenti
VIA XX SETTEMBRE	132	41
	132/A	8
	132/1	8
	132/2	12
	132/3	12
	137	33
	147	22
	155	8
	159	1
	159/A	2
	161	15
	163	22
	163/R	6
	167	10
VIALE SARCA	0	0
VIA GIOSUE' CARDUCCI	0	0
VIA GIANCARLO CLERICI	0	0
VIA LUIGI GRANELLI	0	0
VIA LIBERO BIAGI	0	0
VIA FUMAGALLI	0	0

92 200

Tabella 5 Elenco vie, civici, scale e barrato per residenti e famiglie localizzate all'interno della ZPRU_M5 – Via XX settembre, viale Sarca, via Clerici e via Carducci

Nome Via	Civico	Famiglie Residenti	
VIA CADUTI SUL LAVORO	17	10	27
	27	14	29
	35	10	21
	47	12	27
	61	19	47
	61/A	21	48
	61/B	20	47
VIALE FULVIO TESTI	42	51	112
	42/A	5	11
	42/C	2	4
	42/E	2	4
	42/F	3	6
	42/G	1	2
	42/1	5	13
	42/2	3	8
	42/3	3	8
VIA XX SETTEMBRE	132	16	41
	132/A	4	8
	132/1	5	8
	132/2	6	12
	132/3	5	12
	137	17	33
	147	10	22
	155	4	8
	159	1	1
	159/A	1	2
	161	9	15
	163	7	22
	163/R	2	6
	167	5	10
VIA MILANESE	3	1	1
	5	15	35
	11	15	34
VIALE SARCA		0	0
VIA GIOSUE' CARDUCCI		0	0
VIA GIANCARLO CLERICI		0	0
VIA LUIGI GRANELLI		0	0
VIA LIBERO BIAGI		0	0
VIA FUMAGALLI		0	0

304 684

Tabella 6 Elenco vie, civici, scale e barrato per residenti e famiglie localizzate all'interno della ZPRU_M5 – Totale ZPRU

La densità abitativa che si riscontra è di circa 3600 abitanti per km², molto inferiore alla densità media del territorio comunale (che è di circa 6900 abitanti/km²): tale valore si giustifica con la

presenza, nell'istituenda area di ZPRU, di estese aree verdi, che contribuiscono ad abbassare tale valore.

Per quanto riguarda le attività produttive, si rileva la presenza di numerosi insediamenti terziari, fra i quali il centro commerciale "Centrosarca", le concessionarie Renault e Peugeot ed altre piccole e medie imprese distribuite tra via Caduti sul Lavoro/viale Fulvio Testi, via Milanese e via Clerici/via Carducci.

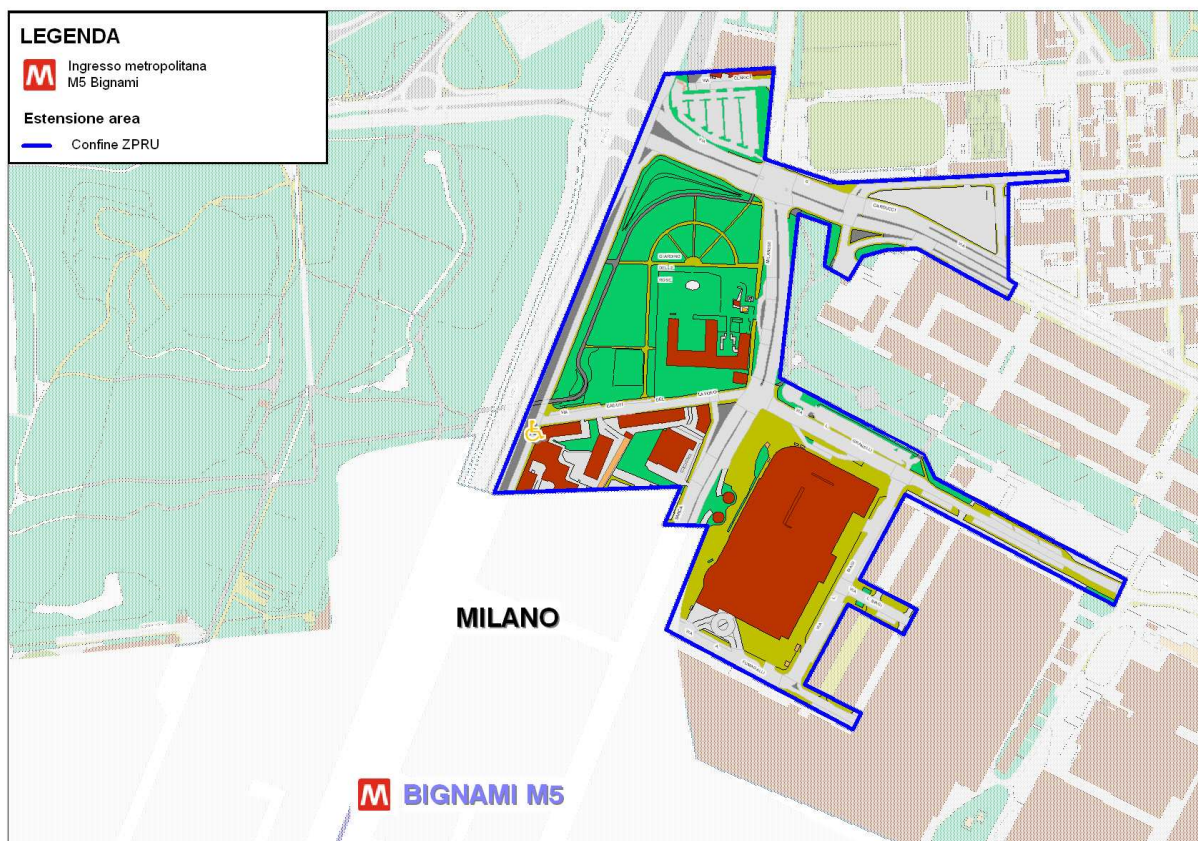


Figura 2 Estensione ZPRU

La Figura 2 mostra l'estensione della ZPRU in relazione al posizionamento della fermata Bignami M5. Le motivazioni che hanno condotto a definire la ZPRU con l'estensione raffigurata è da ascrivere sostanzialmente alla capacità attrattiva della fermata Bignami M5 nei confronti dell'utenza potenziale disposta ad effettuare park&ride presso tale località.

La messa in esercizio della linea M5: adozione dei provvedimenti di regolamentazione della sosta; individuazione degli ambiti di attuazione

Per quanto riportato nelle conclusioni del precedente paragrafo, la messa in esercizio della linea M5 impone l'adozione di idonei provvedimenti di "governance" delle conseguenze descritte, al fine di regolamentare l'uso dello spazio stradale con la priorità di proteggere l'offerta di sosta a favore dei residenti e di chi esercita un'attività lavorativa nella zona.

In assenza di alcun intervento sulla regolamentazione della sosta, è facile prevedere che la domanda di sosta nelle aree oggetto di rilievo sia destinata a subire un deciso incremento, sia a causa dell'intrinseca attrattività legata alla presenza della stazione Bignami M5, sia per la possibile adozione di provvedimenti di regolamentazione sulle aree contigue situate all'interno del territorio comunale di Milano.

Ciò premesso, sono stati individuati 3 differenti ambiti concentrici rispetto al capolinea Bignami con raggio via via incrementale, corrispondenti a 3 diverse fasi attuative, all'interno dei quali si ritiene che, a seguito del progressivo consolidamento delle abitudini di spostamento degli utenti dei sistemi di trasporto, possa verificarsi un consistente incremento della domanda di sosta, che come conseguenza indiretta porta ad un aumento dei volumi di traffico locale per la ricerca di un parcheggio.

Per i 3 ambiti, aventi rispettivamente raggio di 500, 700 e 900 m, sono stati calcolati i percorsi pedonali equivalenti, così da individuare le vie ricadenti al loro interno. La delimitazione indicata non differisce in modo significativo considerando gli effettivi percorsi pedonali, data la topologia delle connessioni disponibili.

La Figura 3 illustra gli ambiti concentrici descritti ed i relativi percorsi pedonali.

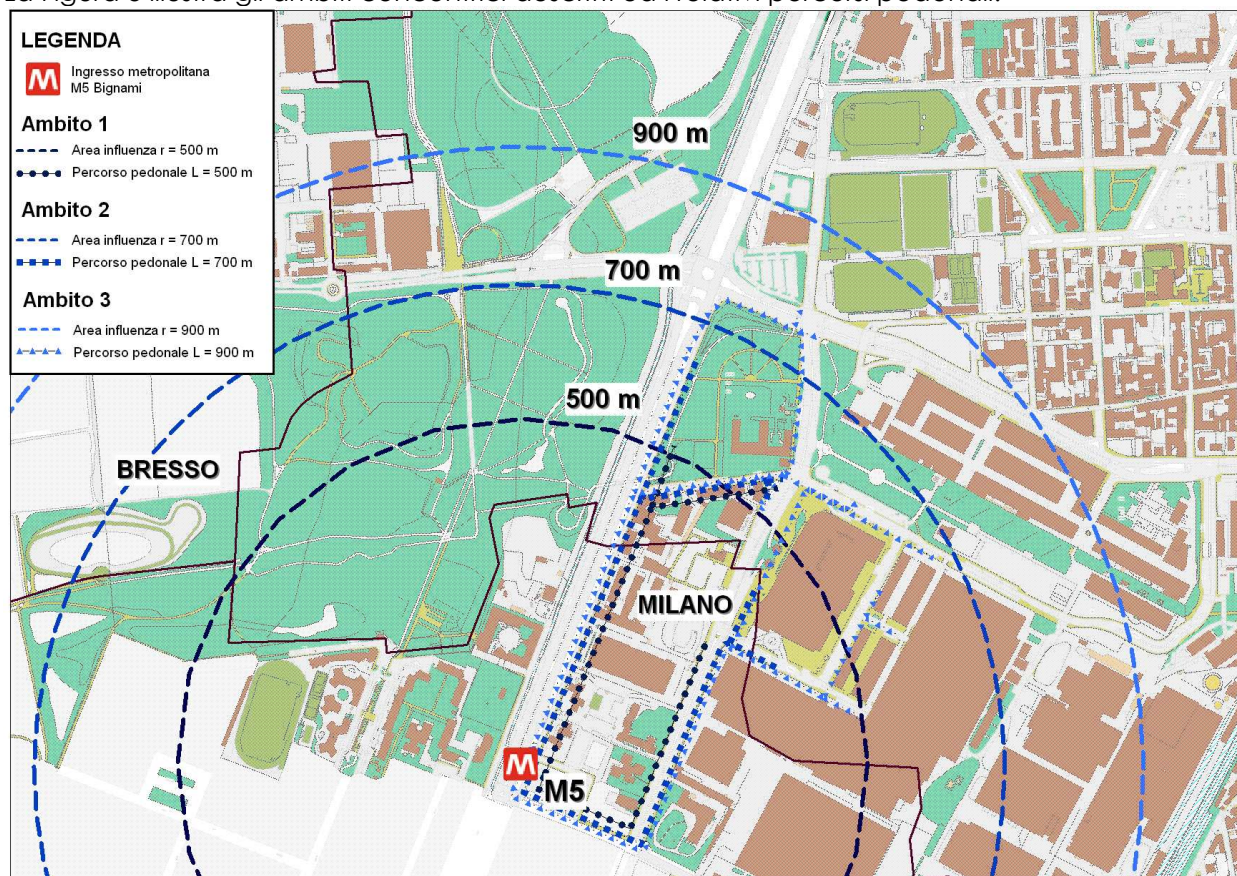


Figura 3: Ambiti di analisi e percorsi pedonali

Le vie interessate da ciascun ambito sono riportati in Tabella 7.

Ambito	Vie
ZPRU_M5 Ambito 1	tutta la via Caduti sul Lavoro su ambo i lati il controviale Fulvio Testi dal civico 6 al civico 42 la via Milanese su ambo i lati dal civico 3 al civico 20
ZPRU_M5 Ambito 2	il controviale Fulvio Testi dal civico 42 all'intersezione con via Carducci tutta via Fumagalli su ambo i lati tutta via Granelli su ambo i lati tutta via Biagi su ambo i lati
ZPRU_M5 Ambito 3	Via Granelli parcheggio civico 30 Via Granelli parcheggio lato Carroponte la via Clerici dal civico 2 al civico 12 la via Carducci fino al civico 221 la via XX settembre su ambo i lati dal civico 161 all'intersezione con via Carducci parcheggio di via XX settembre parcheggio di via Clerici

Tabella 7 Ambiti ZPRU_M5

In queste vie è necessario intervenire con un dispositivo che possa regolamentare l'uso dello spazio stradale in modo tale che sia possibile attuare i provvedimenti per la tutela sia della sosta residenziale, sia delle attività lavorative presenti. Il disegno e l'organizzazione degli ambiti individuati, come verrà meglio descritto nel paragrafo seguente, consentono di gestire fasi di attuazione successive, in funzione della domanda che effettivamente si manifesterà nel contesto in esame. Gli ambiti individuati vengono fatti coincidere con le rispettive fasi di attuazione, come meglio spiegato nel paragrafo seguente.

Regolamentazione: fasi di attuazione

La regolamentazione proposta prevede, in estrema sintesi, l'istituzione della sosta a pagamento, con esenzione per i residenti all'interno dell'area e facilitazioni per coloro che lavorano in imprese aventi la sede (non puramente amministrativa, ma operativa, quindi con presenza di dipendenti) nell'area stessa.

Il provvedimento necessario per attuare tale regolamentazione è la definizione di una Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU).

All'interno di tale area, definita dall'art. 7 commi 8 e 9 del vigente Codice della Strada (D.L.vo n. 285 del 30/04/1992), i *"Comuni hanno facoltà di attuare particolari disposizioni per la regolamentazione del traffico e/o della sosta, al fine di migliorare la qualità ambientale e di vita dei residenti. L'adozione di tale provvedimento è raccomandata in particolare all'interno delle zone ove sono presenti particolari tensioni, sia dovute alla presenza di veicoli in sosta o in transito, sia a causa di condizioni urbane particolarmente nevralgiche"*.

Per tutelare le esigenze dei residenti e di chi esercita una attività lavorativa all'interno della ZPRU, la regolamentazione dell'area sarà quindi disciplinata disincentivando la domanda di sosta legata al park&ride, a tutela della sosta locale di residenti e lavoratori.

La prima fase di attuazione (ambito 1) prevede la regolamentazione degli stalli di sosta presenti lungo via Caduti sul Lavoro, via Milanese (tratto Carducci/confine comunale) ed il controviale Fulvio Testi fino alla passerella ciclopedonale. La regolamentazione di questi stalli dovrà essere accompagnata da opere atte ad evitare fenomeni di sosta abusiva lungo lo spartitraffico di viale Fulvio Testi (es. formazione di doppia cordatura lungo le aiuole, installazione di archetti

dissuasori, ecc.).

La seconda fase di attuazione (ambito 2) consiste nell'istituzione della sosta a pagamento in via Biagi, via Fumagalli, nell'area di sosta di via Granelli adiacente al Centro Sarca e nel completamento della regolamentazione del controviale Fulvio Testi.

La terza ed ultima fase di attuazione (ambito 3) consiste nella realizzazione di stalli di sosta a pagamento lungo via Carducci (all'altezza del civico 221), lungo via Clerici (dal civico 2 al 12), via XX settembre (dal civico 161 all'intersezione con via Carducci) e nei parcheggi attigui, oltre che a via Granelli.

La perimetrazione della ZPRU e l'estensione delle diverse fasi di attuazione vengono riportate in Figura 4.

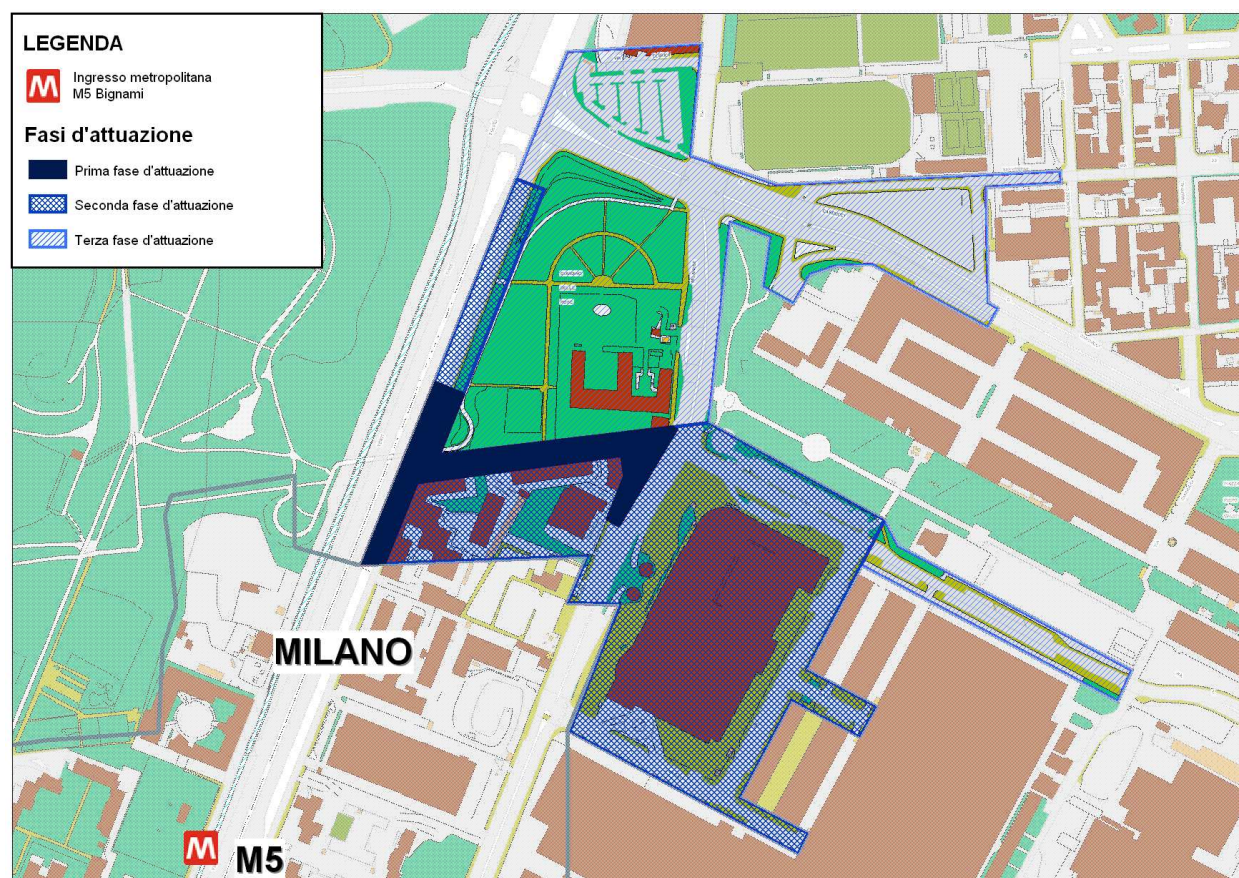


Figura 4: Estensione ZPRU e suddivisione per fasi di attuazione

La Tabella 8 riporta l'offerta di sosta da regolamentare per ogni singola fase di attuazione e il numero di parcometri necessari.

Fase di attuazione	Vie ricadenti nell'ambito di attuazione	Disponibilità di sosta	Parcometri necessari
1	Caduti sul Lavoro	141	2
	Milanese (civici da 3 a 20)		
	Fulvio Testi (civici da 6 a 42)		
2	Fulvio Testi (civici da 42 a intersez. via Clerici)	151	4
	Granelli (parcheggio laterale a Centro Sarca)		
	Biagi		
	Fumagalli		
3	Granelli (parcheggio civico 30)	407	8
	Granelli (parcheggio a lato Carro Ponte)		
	XX settembre (da civico 161 a via Carducci)		
	XX settembre (Parcheggio Stadio)		
	XX settembre (a est del parcheggio Stadio)		
	Clerici (civici da 2 a 12)		
	Parcheggio Clerici		
	Carducci (tratto civico 221)		
Totale		699	14

Tabella 8: Disponibilità di sosta per ambito e parcometri necessari

Nella terza fase di attuazione la Tabella 8 riporta le aree di sosta di via Clerici e di via XX settembre (parcheggio Stadio Breda), per le quali si prevede l'istituzione di un sistema di pagamento gestito tramite sbarre in ingresso/uscita e cassa automatica.

Il programma di attuazione per fasi prevede che gli attuali spazi di sosta dei 3 ambiti vengano modificati da sosta libera in sosta a pagamento valevole nella fascia oraria dalle 8.00 alle 20.00 dei giorni feriali, con esenzione per i residenti e facilitazioni per i lavoratori delle imprese qui situate.

Gli spazi di sosta già esistenti nell'area di ZPRU riservati alle persone invalide e per attività di carico e scarico merci rimangono confermati nelle attuali posizioni, esclusi dal regime tariffario e individuati dall'apposita segnaletica verticale e orizzontale.

Oltre al posizionamento di un numero sufficiente di parcometri per il pagamento della tariffa, gli interventi necessari consistono nella delimitazione degli spazi con strisce di colore blu e l'apposizione della prescritta segnaletica verticale.

Tariffe ed esenzioni

Il piano tariffario e il sistema di esenzioni che si propone di applicare all'interno della ZPRU_M5 devono tenere conto dei seguenti aspetti:

- necessità di rendere la sosta inoperosa legata al *park&ride* sconveniente rispetto alle alternative disponibili;
- tutela della sosta residenziale e dei lavoratori delle imprese che hanno sede all'interno della ZPRU;

- promozione di un uso efficiente degli spazi di sosta, garantendo nel contempo l'equilibrio economico-finanziario della gestione.

La minore convenienza della sosta nell'area di ZPRU proposta in presenza di tariffazione rispetto ad altre alternative, che nel caso specifico consistono nelle opportunità offerte da altre stazioni metropolitane quali Sesto FS/M1, Sesto Marelli M1, Cascina Gobba M2, Cologno Nord M2 e Comasina M3, discende da considerazioni che ciascun utente svolge in relazione a numerosi fattori, i principali dei quali possono essere sintetizzati come segue:

- tempo ed eventuale costo dei pedaggi relativi al percorso in automobile per raggiungere la località di interscambio; si noti che il tempo dipende dal grado di saturazione delle strade che costituiscono il percorso ottimo che unisce ciascuna origine a ciascuna località intermedia di interscambio;
- tariffa della sosta;
- tariffa del mezzo di trasporto disponibile presso la località di interscambio;
- comodità e facilità a reperire un parcheggio libero;
- numero di cambi mezzo necessari per raggiungere la destinazione finale;
- lunghezza e comfort dei percorsi pedonali di collegamento tra parcheggio e mezzo pubblico (la misura del comfort è funzione dalla sensazione di sicurezza, del grado di protezione dagli agenti atmosferici, dalla necessità o meno di attraversare correnti di traffico elevate, ecc.);
- coppia origine-destinazione dello spostamento.

I fattori sopra elencati sono riconducibili a elementi direttamente misurabili (tempi, costi) e ad elementi non misurabili (grado di comfort, percezione di sicurezza, comodità/facilità di accesso ai sistemi di trasporto e/o di parcheggio), difficilmente caratterizzabili attraverso parametri quantitativi all'interno di un modello di scelta discreta, metodologia ormai di uso comune per l'analisi dei sistemi di trasporto. Peraltro, la grande molteplicità di alternative potenzialmente disponibili polarizzerebbe tale analisi attorno ad un insieme di scelta da individuarsi preventivamente, per ragioni computazionali. La necessità di circoscrivere l'ambito di analisi rende di fatto non conveniente il ricorso a tale approccio, soprattutto in considerazione del fatto che la variabilità della scelta del livello tariffario è racchiusa in un intorno delimitato dagli 80 centesimi/ora applicati nell'area adiacente ubicata nel territorio del Comune di Milano e € 1/ora applicati nelle aree a pagamento esistenti all'interno del Comune di Sesto San Giovanni. Come precedentemente accennato, il Comune di Milano ha provveduto a istituire una Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU), con propria deliberazione n. 1615 del 27.07.2012, confermando per essa il livello tariffario già stabilito con precedenti provvedimenti (deliberazione di Giunta Comunale n. 2611/2008 e deliberazione di Consiglio Comunale n. 60/2008), pari a € 0,80/h nella fascia oraria 8:00-13:00 dei giorni feriali. Ragioni di continuità territoriale e funzionale della istituenda ZPRU suggerirebbero l'opportunità di una regolamentazione che ricalchi esattamente le medesime condizioni praticate nel Comune di Milano, anche in considerazione della maggiore efficacia e semplicità comunicativa nei confronti dei cittadini che un provvedimento omogeneo comporta. Tuttavia, si ritiene opportuno tenere conto anche degli elementi di riflessione seguenti:

- 1) il livello tariffario di € 0,80/h limitato alla fascia oraria 8:00-13:00 presuppone il pagamento di € 4/giorno per la sosta inoperosa, che declinato su un mese lavorativo

tipo comporta una spesa di circa € 90, molto maggiore delle tariffe praticate nei parcheggi di interscambio, ma dello stesso ordine di grandezza (se non addirittura inferiore) alle tariffe praticate da parcheggi privati ubicati nei pressi delle fermate della metropolitana anche esterne ai confini milanesi;

Tipologia viaggio	Costo parcheggio	Costo TPL	Costo totale
Auto + M5 Bignami ¹	€ 90	€ 30	€ 120
Auto + M1 Sesto FS interscambio ²	€ 55	€ 49,50	€ 104,50
Auto + M1 Sesto Rondò ³	€ 110	€ 49,50	€ 159,50
Auto + M1 Sesto Marelli interscambio ⁴	€ 55	€ 30	€ 85
Auto + M5 Bignami ⁵	€ 220	€ 30	€ 250

Tabella 9 Confronto costi monetari di viaggio in diverse ipotesi di park&ride

In Tabella 9 sono riportati i costi monetari che un generico utente deve sopportare per effettuare l'interscambio in diverse località, tenuto conto dei costi legati alla sosta ed all'abbonamento al trasporto pubblico. L'ipotesi di pagamento durante un periodo di 5 ore giornaliere con una tariffa di € 0,80/h rende l'alternativa di sosta a Bignami M5 comparabile con quelle esistenti, a parità delle altre condizioni (affollamento del parcheggio, congestione delle strade di adduzione, comfort dei percorsi pedonali, ecc);

- 2) è quindi del tutto ragionevole supporre che la sosta inoperosa non sarebbe disincentivata da tale provvedimento, la cui efficacia primaria rischierebbe pertanto di essere vanificata;
- 3) per quanto esposto, si ritiene che la combinazione lineare dell'estensione temporale e del costo unitario di sosta, in aggiunta al costo del trasporto pubblico, debba dare come risultante un costo mensile complessivo superiore ai costi sostenuti presso le alternative disponibili per l'interscambio; assumendo che un costo mensile di € 250 (corrispondente ad un incremento sul costo complessivo delle altre località pari al 70-100%) possa ritenersi sufficientemente disincentivante nei confronti della sosta inoperosa, si ricava un costo giornaliero di circa € 10, che declinati su base oraria portano a un costo di € 1/h su un arco temporale di 10 ore, come riportato nell'ultima riga di Tabella 9;
- 4) l'arco temporale entro il quale applicare il pagamento potrebbe coincidere con quello praticato all'interno del Comune (8:30-18:30); tale scelta consente di garantire comunque la possibilità di sosta inoperosa, sia pure in modo occasionale, ma anche a servizio degli utenti delle attività ubicate nella zona interessata;
- 5) la tariffa di € 1/h è sicuramente più semplice da gestire e più facile da pagare per l'utente (il pagamento di 80 centesimi comporta la necessità di disporre di almeno 3

¹ Sosta su strada alla tariffa di € 0,80/h per 5 ore al giorno.

² Sosta nel parcheggio di interscambio.

³ Sosta in parcheggi privati; costo medio dei prezzi praticati dai gestori a gennaio 2013.

⁴ Sosta nel parcheggio di interscambio.

⁵ Sosta su strada alla tariffa di € 1/h per 10 ore al giorno.

monete di taglio differente, mentre con la tariffa di € 1 è sufficiente una sola moneta);

6) la durata minima della sosta può essere fissata in 30 minuti, con il pagamento di € 0,50.

La categoria dei soggetti esentati dal pagamento della tariffa è specificata di seguito:

- cittadini residenti o domiciliati all'interno della ZPRU in possesso di auto di proprietà; il vincolo della residenza è limitato alla istituenda ZPRU e non deve essere inteso come diritto di sosta gratuita su altre aree a pagamento all'interno del Comune di Sesto San Giovanni;
- titolari di attività commerciali e/o artigianali con sede operativa all'interno della ZPRU, con il limite di 1 permesso di sosta per ciascuna attività.

L'attuazione dell'intervento prevede modalità differenti di riconoscimento dello *status* di residente/avente diritto ad agevolazioni per la sosta. In prima battuta saranno adottate le medesime modalità attualmente in uso presso le ZPRU esistenti:

- i residenti/domiciliati devono esporre sul parabrezza della propria autovettura, parcheggiata sulle strisce blu, la fotocopia del libretto di circolazione, oscurando i propri dati anagrafici, lasciando in evidenza l'indirizzo di domicilio e la targa dell'autoveicolo;
- qualora l'indirizzo riportato sul libretto di circolazione non corrisponda con quello di domicilio (a seguito di trasferimento, per possesso di auto in leasing, ecc.) occorre farsi rilasciare un pass dalla Polizia Locale, da esporre sul parabrezza;
- per i titolari di attività produttive, nel limite di un permesso per ciascuna attività, valgono le medesime osservazioni svolte per residenti e domiciliati.

Il riconoscimento dei residenti, in alternativa alla modalità descritta, può in generale essere effettuato nei modi seguenti:

- a) attraverso l'emissione di contrassegni, provvisti di sistemi atti ad evitarne la contraffazione (ologramma o simile), da applicare al parabrezza della vettura;
- b) utilizzando la carta regionale dei servizi, da inserire nei parcometri allo scopo predisposti, per il rilascio di un tagliando da esporre sul parabrezza.

Il primo sistema impone un impegno organizzativo dell'amministrazione, poiché è necessario gestire in modo dinamico i soggetti titolari a ricevere il contrassegno per la sosta; la dinamicità di tale elenco è legata alla fisiologica variazione della composizione dei residenti, per trasferimenti, decessi e variazioni anagrafiche. Nella prima fase di attuazione i residenti da gestire sono circa 500, la seconda fase di attuazione non aggiunge praticamente alcun residente poiché l'area è caratterizzata dalla presenza di attività terziarie, la terza fase di attuazione aggiunge 200 residenti, portando il totale per la ZPRU Caduti sul Lavoro a circa 700 unità. A titolo di confronto, si consideri che le attuali aree ZPRU (Sesto Marelli, Sesto FS e Vittorio Veneto) includono circa 4000 residenti, ma occorre tenere presente che i casi per i quali è richiesto il rilascio di un contrassegno ammontano a poche decine di unità, che vengono gestite dalla Polizia Locale: un aumento significativo e sistematico di tali casi porterebbe a una situazione non gestibile con le attuali procedure, rendendo necessaria la predisposizione di una specifica unità operativa, con interfaccia verso i cittadini, dedicata specificamente alla gestione dei contrassegni per la sosta.

Il secondo sistema, la cui fattibilità è stata già oggetto di verifiche preliminari con l'attuale gestore della sosta a pagamento sul territorio comunale (cooperativa sociale Lo Sciamè Onlus)

e attraverso contatti con due produttori di parcometri (Siemens e Parkeon), consente una gestione più snella del riconoscimento del residente, ma richiede due condizioni essenziali:

- 1) il parcometro deve essere attrezzato con un lettore di smart card e opportunamente programmato allo scopo di leggere le informazioni contenute sulla carta regionale dei servizi, fattispecie tecnicamente attuabile ma ad oggi ancora non implementata dai produttori interpellati;
- 2) l'informazione salvata sulla carta regionale dei servizi relativa allo status di residenza deve essere coerente con il dato in possesso del Comune: può verificarsi infatti il caso di un residente che cambia indirizzo, ma non provvede tempestivamente a far aggiornare il suo status sulla carta regionale, impedendogli di accedere alle agevolazioni previste per i residenti (o consentendogli di usufruirne in modo surrettizio, nel caso opposto); per risolvere questo problema occorre un collegamento telematico tra il parcometro e l'elenco residenti abilitati, che può essere fornito con cadenza periodica al gestore della sosta a pagamento, che provvede a implementarlo sui parcometri.

Tale modalità operativa sarà implementata in tempi successivi, senza costi né necessità di ulteriori atti da parte dell'amministrazione, fatta salva la necessaria informazione alla Giunta che sarà effettuata preventivamente all'emissione delle ordinanze di regolamentazione stradale, attuative dei provvedimenti approvati con la presente proposta di deliberazione.

Le modalità di gestione delle aree di sosta a pagamento sul territorio comunale, attualmente in concessione alla cooperativa sociale Lo Sciamè Onlus fino al 31 dicembre 2013, prevedono la possibilità di estendere le aree a pagamento rimodulando il canone di concessione proporzionalmente al numero di stalli aggiunti, al netto della flessibilità stabilita nell'ambito della gestione, pari al 5% dei posti attualmente in concessione. L'acquisto e posa dell'attrezzatura necessaria per la gestione (parcometri, segnaletica orizzontale e verticale) sono a carico del gestore, così come il controllo delle nuove aree per mezzo degli ausiliari della sosta. La cooperativa è già stata informalmente messa a conoscenza delle previsioni oggetto della presente relazione, ricevendo un sostanziale assenso sulla fattibilità tecnica di quanto necessario per organizzare e gestire il pagamento della sosta nell'area adiacente a Bignami M5. La rimodulazione del canone di concessione a favore del Comune sarà calcolata tenendo conto della franchigia del 5% precedentemente citata, successivamente all'emissione delle ordinanze sindacali di regolamentazione stradale, sulla base del numero effettivo di posti auto ricavati nell'attuazione del primo ambito di sosta. Con successiva determinazione dirigenziale sarà determinato pertanto l'importo aggiuntivo che l'attuale gestore della sosta a pagamento, cui sarà affidata la gestione dei posti auto da regolamentare a pagamento all'interno della ZPRU, dovrà riconoscere al Comune. Si ritiene che l'affidamento della gestione della sosta dei posti aggiuntivi previsti all'interno dell'istituenda ZPRU all'attuale affidatario della sosta a pagamento sul territorio comunale sia conveniente dal punto di vista organizzativo e legittimo sotto il profilo regolamentare, trattandosi di un'estensione che comporterà un aumento del canone riscosso dal Comune inferiore al 5% del valore attualmente introitato (circa € 10.000 su un totale di € 202.500 per il periodo complessivo di gestione). Si dà inoltre atto che l'attuale affidamento ha scadenza 31 dicembre 2013 e che pertanto nel corso dei prossimi mesi sarà pubblicato un bando di gara finalizzato alla ricerca di un nuovo affidatario alla scadenza dell'attuale

affidamento.

Il diritto alla sosta libera dei residenti è ammesso, previo ottenimento di un pass autorizzativo rilasciato dal Comando della Polizia Locale, che andrà esposto visibilmente sul cruscotto dell'autovettura, anche nei seguenti casi:

- autoveicoli in leasing o a noleggio a lungo termine con contratto intestato a residenti nelle vie in questione;
- autoveicoli di proprietà, in leasing o a noleggio a lungo termine con contratto intestato ad una ditta e dati in uso esclusivo a dipendente o titolare residente nelle vie. Il residente deve essere titolare di patente di guida;
- autoveicoli di persone che svolgono la loro attività lavorativa all'interno della vie (massimo una targa);
- autoveicoli intestati ad un parente di primo grado del residente e concessi in uso esclusivo a quest'ultimo, con dichiarazione da parte del parente stesso che l'uso del veicolo è dato in via esclusiva al residente;
- autoveicoli di proprietà di soggetti domiciliati all'interno delle vie in questione;
- autoveicoli intestati a parenti di primo grado di un residente, cui siano stati riconosciuti lo stato di invalidità e l'indennità di accompagnamento; nel caso di più parenti di primo grado di un medesimo residente, sarà possibile concedere un solo contrassegno autorizzativo riportante tutte le targhe delle autovetture abilitate, che devono essere intestate ai parenti del residente o a un loro familiare.

Nella dizione autoveicoli vengono incluse anche le microcar e i veicoli a tre ruote guidabili senza patente B.

Premesso pertanto che:

- l'art. 7 del d. lgs. 285/92 e s.m.i. riconosce alle amministrazioni pubbliche la possibilità di intervenire per conciliare le spesso differenti esigenze della sosta, con particolare riferimento alla sosta residenziale e alla sosta inoperosa legata al park&ride, definendo politiche di ottimizzazione dell'utilizzo del suolo pubblico in relazione alle esigenze espresse dal territorio mediante l'applicazione di tariffe per il pagamento della sosta;
- tale possibilità è data *per le zone definite a norma dell'art. 3 «area pedonale» e «zona a traffico limitato», nonché per quelle definite «A» dall'art. 2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate dalla giunta nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico;*

Considerato inoltre che:

- la regolamentazione della sosta è uno strumento potente di regolazione della mobilità, dimostrandosi essere un fattore incentivante alla mobilità sostenibile ed elemento decisivo per il contenimento del traffico veicolare; l'aspettativa di sosta libera, specialmente nell'intorno delle fermate della metropolitana, costituisce uno degli elementi maggiormente critici in relazione al richiamo di traffico veicolare, che assume spesso caratteristiche parassite se correlato alla ricerca di un

- parcheggio, in contesti caratterizzati da offerta scarsa in relazione alla domanda potenziale;
- l'area oggetto della istituenda ZPRU è caratterizzata da densità residenziale e produttiva (terziario) relativamente basse se rapportate all'estensione territoriale; peraltro, l'offerta di stalli su sede stradale non è sufficiente a garantire un efficace park&ride, rischiando di penalizzare le funzioni esistenti,

si propone pertanto con il presente provvedimento di:

1. istituire una zona di particolare rilevanza urbanistica denominata "ZPRU_M5" comprendente le vie di seguito elencate e come rappresentato nella Figura 2 inserita nella presente proposta di provvedimento:
 - tutta la via Caduti sul Lavoro su ambo i lati;
 - il controviale Fulvio Testi dal civico 6 al civico 42;
 - la via Clerici dal civico 2 al civico 12;
 - la via Carducci al civico 221;
 - la via XX settembre su ambo i lati dal civico 161 all'intersezione con via Carducci;
 - il viale Sarca su ambo i lati dal civico 369 all'intersezione con via Granelli;
 - la via Milanese su ambo i lati dal civico 3 al civico 20;
 - tutta via Granelli su ambo i lati;
 - tutta via Biagi su ambo i lati;
 - tutta via Fumagalli su ambo i lati.
2. dare atto che la disciplina della sosta avverrà con ordinanze sindacali successive al presente provvedimento, secondo le tre fasi di attuazione meglio descritte all'interno della presente relazione. La modalità di gestione della sosta consiste nella cosiddetta strategia "tutto blu" (parcheggio non custodito), con esenzione per particolari categorie di utenti, come meglio specificato nella presente relazione. Il pagamento avverrà a mezzo di parcometri dislocati opportunamente lungo le carreggiate, nei giorni feriali (dal lunedì al sabato) dalle ore 8.30 alle ore 18.30. Dopo le ore 18.30 e fino alle ore 8.30 del giorno successivo, nonché nei giorni festivi, la sosta è libera in tutte le aree. La tariffa oraria sarà strutturata nel modo seguente:
 - € 0,50 per la sosta ogni 30 minuti;
 - € 1,00 ogni 60 minuti.

All'interno della ZPRU_M5 possono sostare gratuitamente i veicoli dei cittadini residenti nelle stesse vie comprese all'interno della ZPRU_M5, limitatamente alla fase di attuazione relativa. Ad esempio, all'attivazione della prima fase, che include via Caduti sul Lavoro e viale Fulvio Testi, solo i residenti di queste due vie potranno sostare gratuitamente all'interno della ZPRU_M5; a mano a mano che vengono attuate le fasi successive, i rispettivi residenti acquisiranno il diritto alla sosta gratuita all'interno della ZPRU_M5.
3. dare atto che il diritto alla sosta negli spazi all'interno della ZPRU_M5 è ammesso, previo ottenimento di un contrassegno autorizzativo rilasciato dalla Polizia Locale, anche nei seguenti casi:
 - autoveicoli in leasing o a noleggio a lungo termine con contratto intestato a residenti nella ZPRU_M5;

- autoveicoli di proprietà, in leasing o a noleggio a lungo termine con contratto intestato ad una ditta e dati in uso esclusivo a dipendente o titolare residente nella ZPRU_M5. Il residente deve essere titolare di patente di guida;
 - autoveicoli di persone che svolgono la loro attività lavorativa all'interno della ZPRU_M5 (massimo un permesso per attività);
 - autoveicoli intestati ad un parente di primo grado del residente e concessi in uso esclusivo a quest'ultimo, con dichiarazione da parte del parente stesso che l'uso del veicolo è dato in via esclusiva al residente all'interno della ZPRU_M5.
4. stabilire l'obbligo di esporre in maniera ben visibile la fotocopia del libretto di circolazione o il contrassegno autorizzativo, all'interno del parabrezza del veicolo in sosta, essendo questo un elemento indispensabile per il controllo sulla strada. La non esposizione sarà considerata equivalente alla mancanza del titolo autorizzativo e comporterà pertanto le sanzioni previste dal vigente C.d.S.; del libretto può essere oscurato il nome del proprietario.
 5. dare atto che la valutazione delle richieste dei cittadini rispetto ai criteri sopra esposti ed il rilascio delle autorizzazioni in deroga, mediante contrassegni appositi è demandata al Settore Polizia Locale, già incaricato del controllo della sosta sul territorio.
 6. dare atto che quanto sopra sarà poi reso operativo con l'emissione di apposita ordinanza sindacale e l'apposizione della necessaria segnaletica orizzontale e verticale e delle apparecchiature per il pagamento della sosta (minimo n. 2 parcometri nel primo ambito di attuazione).
 7. dare atto che il presente provvedimento non comporta impegno di spesa e che il maggior importo del canone di concessione derivante dalla gestione delle nuove aree a pagamento inserite all'interno dell'istituenda ZPRU_M5 è accertato al titolo III cat. 2 risorsa 118 capitolo 508 "Canone gestione parcheggi pubblici comunali" del bilancio 2013.

Il responsabile del Servizio Mobilità
Jonathan Monti

Il Direttore del Settore Trasformazioni Urbane,
Reti e Mobilità
Carlo Nicola Casati

Sesto San Giovanni, 21 gennaio 2013