



**VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE
N° 98 del 19/05/2020**

OGGETTO: ISTITUZIONALIZZAZIONE ZONA A TRAFFICO LIMITATO IN LOCALITÀ BORGOLOMBARDO.

L'anno duemilaventi addì diciannove del mese di Maggio alle ore 16:40, in seguito a convocazione, previa osservanza di tutte le formalità prescritte dalla vigente legislazione, si è riunita la Giunta Comunale. A causa dell'eccezionalità determinata dall'emergenza epidemiologica Covid-19 la seduta si tiene in videoconferenza, in collegamento anche con il Segretario Generale, e con la presenza del Sindaco nella Sala Giunta della Residenza Municipale, ognuno collegato dalla propria postazione di lavoro.

Risultano collegati in videoconferenza al momento dell'adozione della presente delibera :

N°	Qualifica	Nome	Presente	Assente
<u>1</u>	Sindaco	SEGALA MARCO	X	
<u>2</u>	Assessore	GRIONI MARIO	X	
<u>3</u>	Assessore	SALIS FRANCESCO	X	
<u>4</u>	Assessore	RAVARA MARIAGRAZIA	X	
<u>5</u>	Assessore	NICOLAI VITO	X	
<u>6</u>	Assessore	CASTELGRANDE DANIELE	X	
<u>7</u>	Assessore	FRANCU TATIANA	X	
<u>8</u>	Assessore	MARNINI NICOLE	X	

Totale Presenti: 8 Totale Assenti: 0

Partecipa ed è incaricato della redazione del presente verbale Il Segretario Generale Andreassi Giovanni il quale verifica la qualità del segnale video e audio e attesta che la voce degli assessori collegati da remoto sia udibile in maniera chiara e distinta.

Presiede Il Sindaco, Segala Marco.

Il Presidente, constatato che gli intervenuti sono in numero legale, verificata che la voce propria e quella del Segretario sia distintamente ascoltabile dagli altri Assessori, dichiara aperta la seduta ed invita i convenuti a deliberare sull'oggetto sopraindicato.



LA GIUNTA COMUNALE

Vista la proposta di deliberazione così come riportata;

Non avendo rilievi da formulare in merito;

Visto l'allegato parere favorevole sotto il profilo della regolarità tecnica espresso dal Responsabile del servizio interessato, così come previsto dall'art. 49, 1° comma, del Dlgs.267/00 come modificato art.3 comma 1 lett. b) DL n.174/2012 convertito con L. n. 213/2012;

A voti unanimi espressi nei modi e forme di legge;

DELIBERA

1. di approvare la proposta del Responsabile del Settore Polizia Locale e Sicurezza Dongiovanni dott. Giovanni avente all'oggetto "Istituzionalizzazione zona a traffico limitato in località Borgolombardo" che si allega alla presente quale parte integrante e sostanziale.

Quindi la Giunta Comunale, ad unanimità di voti, dichiara la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, IV° comma, del D.lgs. 267/00 al fine di dar corso a quanto contenuto nella suddetta proposta.

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE ALLA GIUNTA COMUNALE



Richiamate le deliberazioni di Consiglio Comunale n. 41 del 24.7.2019 avente ad oggetto "Documento Unico di Programmazione (DUP) 2020/2022 – Approvazione", n. 88 del 17.12.2019 avente ad oggetto "Nota di aggiornamento del Documento Unico di Programmazione (DUP) 2020/2022 – Approvazione" e n. 89 del 17.12.2019 avente ad oggetto "Bilancio di previsione 2020-2022 e relativi allegati – Approvazione";

Richiamato altresì il Piano Esecutivo di Gestione 2020 art. 169 D.Lgs. n. 267/2000, approvato con la Deliberazione di Giunta Comunale n. 18 del 28.1.2020;

Premesso che:

- In data 24/02/2020, prot. com.le 8180/2020, si acquisiva il riscontro del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale, Direzione Generale per la sicurezza stradale- alla richiesta di autorizzazione inoltrata dal Comune di S. Giuliano M.se ai sensi e per gli effetti del D.p.r. 250/99;
- l'art. 6, comma 4 e l'art. 7, comma 3 del Decreto Legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 e *ss.mm.ii.*, prevedono la possibilità per i Comuni di stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa, o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade;
- l'art. 3, comma 1, punto n. 54 del Decreto Legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 e *ss.mm.ii.*, definisce la Zona a Traffico Limitato *"area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli"*;
- l'art. 7, comma 9, del Decreto Legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 e *ss.mm.ii.* prevede che *"i Comuni, con deliberazione della Giunta, provvedono a delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio"*;
- in data 22/06/2008 è stato redatto il piano urbano del traffico;

Visto:

- le Linee Guida sulla regolamentazione della circolazione stradale e segnaletica nelle zone a traffico limitato del 28/06/2019 elaborate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale Direzione Generale per la sicurezza stradale;

- la Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 giugno 2002 relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale;

- la Direttiva comunitaria 2008/50/CE, relativa alla qualità dell'aria ambiente in Europa;

- il D.Lgs. 19 agosto 2005, n. 194 -Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione ed alla gestione del rumore ambientale;

- Legge Regionale 11 dicembre 2006, N. 24 - Norme per la prevenzione e la riduzione delle emissioni in atmosfera a tutela della salute e dell'ambiente;

- DD.G.R. n. 7635/08, n. 9958/09, n. 2578/14, 7095/17, 449/18;

- l'Accordo di bacino padano per il miglioramento della qualità dell'aria, sottoscritto a Bologna, durante il G7 Ambiente del 9 giugno 2017, dal Ministro Galletti e dai Presidenti di Regione Lombardia, Piemonte, Veneto e Emilia-Romagna;

Dato atto che il testo dell'Accordo di bacino padano per il miglioramento della qualità dell'aria è stato approvato con delibera di Giunta regionale n. 6675 del 7 giugno 2017;

Preso atto dei dati contenuti nel Piano Urbano del Traffico, relativi alla classificazione nella gerarchia della rete stradale, alle caratteristiche strutturali e dimensionali delle strade, all'intensità dei flussi veicolari, e, quindi, al livello di servizio delle arterie cittadine;

Preso atto del "Piano di azione – assi stradali principali su cui transitano più di tre milioni di veicoli /anno" redatto per il Comune di San Giuliano Milanese, ex D.lgs. 194/2005, nel mese di agosto 2018;

Richiamati interamente i seguenti passaggi del P.U.T. (allegato e parte integrante della presente):

- *"Il quadro dei flussi di traffico, quale emerge dalle rilevazioni effettuate sui principali assi ed incroci della rete stradale cittadina, ha evidenziato carichi veicolari piuttosto consistenti, gravanti in particolare sulla via Emilia (circa 1.000 veicoli eq./ora in entrambi i sensi di marcia1)...", pag.3, il dato è attuale e confermato dal numero dei transiti registrati dall'apparecchiatura elettronica "Vista red" installata lungo la via Emilia;*



- *“Il primo elemento di rilievo emergente da questi dati concerne il ruolo della via Emilia che non presenta più, come avveniva in passato, carichi veicolari nettamente superiori al resto della rete. Infatti, il raggiungimento dei limiti di capacità su questo asse, ed anche la maggiore distribuzione della domanda di mobilità all’interno dell’area metropolitana, stanno facendo sì che i flussi di traffico si distribuiscano su una pluralità di direttrici, facenti capo essenzialmente, oltre che alla direttrice storica per S.Donato e Rogoredo, allo svincolo autostradale di via Volturmo ed anche all’itinerario diretto verso l’Ospedale di San Donato Milanese (strada comunale Bolgiano-Monticello).”*. pag.3;

- *“Zona (a traffico) residenziale (Z.T.R.), cioè zone urbane caratterizzate da prevalenti funzioni abitative nelle quali si intende scoraggiare il traffico di attraversamento urbano e disciplinare il traffico locale per riqualificare la strada come luogo non più solo deputato alla circolazione e alla sosta dei veicoli ma per consentirne un uso sociale; a tal fine è in primo luogo necessario garantire la sicurezza degli utenti deboli disponendo particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell’ambiente quali l’abbassamento del limite di velocità anche sotto i 30 km/h7.*

Particolarmente importante è la deroga possibile per queste strade degli standard definiti dalle correnti disposizioni tecniche, con riferimento alle norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade e delle piste ciclabili. Il piano non prevede l’istituzione di alcuna Area Pedonale Urbana (AP). Sono invece 6 le 'zone 30' individuate, come risulta dallo schema riportato a lato” pag. 12;

- *“ Infine la classificazione di tutti gli assi collocati all’interno delle Z.T.R. come strade locali a prevalente uso pedonale e ciclabile (classe F4bis) o al limite interzonali complementari (classe F3) rende possibile l’adozione di trattamenti di moderazione del traffico anche assai severi e, come già si è detto, di derogare da una serie di standard geometrici e costruttivi in particolare relativi alle strade ed alle piste ciclabili. Nel complesso, sono state perimetrare 14 Z.T.R., di dimensioni molto variabili, anche in ragione della connettività delle sotto-reti stradali incluse al loro interno (alcune zone includono, di fatto, una sola via, mentre altre si caratterizzano per la presenza di articolati sistemi di distribuzione interna) “* pag. 13;

- *tra le aree ZTR compaiono :*

- 4. BORGOLOMBARDO: via Adda, via Greppi, via Certosa, via P.Rizzi, via Sciesa, via Codecasa, via dei Cavalieri, via Parlamento, via delle Crociate, via A. da Giussano, via Carroccio, via Pontida, via Pincirolì, via Costa, via Buozzi, via L. Da Vinci, p.za Garibaldi, via Sozzi, via Mascagni, via Indipendenza, via Giolitti, via Puccini, via Verdi, via Boito, via Zerbi, via Sestogallo, via Labriola, Largo Volonté, via Donizetti, via Amendola, via Curiel, via Boito, via Giovanni XXIII, via Bramante, piazza Alfieri, via Buonarroto, via XXV Aprile, via Toscani, via Magri, via Sanzio, via Nanetti – pag. 13;

- Zone a traffico residenziale: principi generali

La tipologia della zona residenziale a traffico moderato o ‘calmo’, sviluppata in diversi Paesi nordeuropei e successivamente diffusasi nel resto del continente, è generalmente associata all’introduzione generalizzata del limite di velocità di 30 km/h («zona 30»), il cui rispetto è



assicurato dalla presenza di dispositivi di moderazione del traffico variamente configurati, a seconda della situazione. Numerose ricerche, condotte nei paesi che hanno adottato da molti anni gli indirizzi di intervento caratteristici delle zone residenziali, evidenziano che esse comportano benefici non soltanto per gli utenti deboli della strada, ma anche per gli stessi automobilisti: l'introduzione del limite di 30 km/h si traduce infatti in una riduzione delle velocità di punta, ma anche in una migliore e più sicura negoziazione dei conflitti tra veicoli agli incroci, con omogeneizzazione delle velocità intorno a valori medi e conseguente aumento della sicurezza a fronte di tempi di percorrenza effettivi che, di norma, si mantengono costanti.

In pratica la realizzazione di una Z.T.R. deve curare i seguenti principali aspetti:

- 1. chiara evidenziazione dei punti di ingresso nella zona ('porte'), così da sottolineare la necessità di modificare i comportamenti di guida;*
- 2. eliminazione dell'eventuale traffico di attraversamento, ancorché di modesta entità;*
- 3. impedimento 'fisico' al raggiungimento di velocità elevate.*

A tali fondamentali elementi potrà, ove possibile, accompagnarsi la realizzazione di interventi di riqualificazione/riuso dello spazio pubblico, ad esempio per l'inserimento di verde urbano, di spazi di gioco, di parcheggi ecc.

L'introduzione dei dispositivi di moderazione del traffico all'interno delle zone residenziali può avvenire in modo graduale e ragionato. In linea di principio, la priorità dovrà essere accordata alla definizione dei punti d'accesso, che richiede la presenza di specifici elementi di rallentamento (passaggi pedonali rialzati od altri).

Il trattamento delle vie interne alla zona potrà invece essere ottenuto per fasi successive, anche in connessione con la programmazione delle opere di manutenzione straordinaria relative alla carreggiata ed alle sottostrutture.

Si potranno prevedere dispositivi semplici, da collocare con regolarità a segnalare punti singoli o situazioni che richiedono una modifica delle condizioni di marcia. Tali dispositivi potranno, in un primo tempo, specie nelle situazioni caratterizzate da un certo livello di pericolosità, essere realizzati con modalità temporanee, volte ad anticipare l'assetto stradale previsto a regime." pag. 15

-"Il dispositivo di Z.T.L. rappresenta oggi, grazie alla possibilità di integrarlo con sistemi telematici di controllo, uno strumento di grandissima efficacia. La sua grande utilità deriva dalla sua flessibilità e capacità di regolare nei luoghi e nelle ore desiderate il livello e le tipologie del traffico ammesso senza dover ricorrere a 'labirinti' circolatori e/o a chiusure permanenti.

Il Piano di San Giuliano prevede di adottare due tipologie di Z.T.L.

Il primo tipo è proposto per eliminare da alcuni assi l'eccesso di traffico causato dai flussi di attraversamento, ovvero per escludere del tutto il traffico non 'pertinenziale' da determinate strade o zone da proteggere...

Va infine associato alle Z.T.R. definite nel paragrafo precedente un analogo dispositivo di divieto di accesso e transito esteso a tutti i veicoli commerciali senza limiti di portata, sempre ovviamente ad esclusione di quelli impegnati in operazioni di carico/scarico." pag. 16

- "6.3 Borgolombardo

6.3.1 Generalità



La rete stradale interna all'abitato di Borgolombardo è stato recentemente oggetto di interventi di riqualificazione che ne hanno accentuato il carattere residenziale. Data la sostanziale coerenza di tali interventi, il piano conferma l'assetto attuale del comparto, limitandosi ad introdurre alcuni correttivi, legati agli interventi proposti lungo l'asse della via Emilia (via Roma) ed alla trasformazione residenziale del comparto dell'ex fabbrica Pirelli.

6.3.2 Comparto Nord

Le modifiche allo schema di circolazione si limitano alla nuova connessione con la via Emilia prevista all'incrocio tra le vie Roma e Risorgimento, dove la realizzazione della nuova rotatoria permetterà di creare un nuovo punto sicuro di ingresso/uscita dal comparto.

6.3.3 Comparto Sud

La trasformazione residenziale del comparto dell'ex fabbrica Pirelli consente di inserire il doppio senso di marcia in via Papa Giovanni XXIII, nel tratto compreso tra via Sestogallo e via Bramante, permettendo così di unire i due comparti di Borgolombardo, come richiesto dagli abitanti.

Il progetto prevede inoltre, in connessione alla ristrutturazione del nodo Emilia/SP164, la riapertura della via Toscani, con regolazione a senso unico di marcia e chiusura al traffico delle passerelle di connessione con via Roma (da utilizzare invece per assicurare la continuità dell'itinerario ciclabile Viboldone-centro). Infine, l'anello di circolazione antiorario, formato dalle vie Marsano, Giovanni XXIII, Bramante, Buonarroti e XXV Aprile, consente di procedere alla chiusura al traffico di piazza Alfieri. Tale intervento, coerente con le esigenze di protezione dell'itinerario ciclabile proveniente da Civesio, potrebbe essere attuato mantenendo un piazzale da adibire a parcheggio." pag. 34;

Richiamati interamente i seguenti passaggi del "Piano di azione – assi stradali principali su cui transitano più di tre milioni di veicoli /anno" redatto per il Comune di San Giuliano Milanese, ex D.lgs. 194/2005, nel mese di agosto 2018 (allegato e parte integrante della presente):

-“La municipalità di San Giuliano Milanese presenta una movimentazione veicolare piuttosto intesa derivante principalmente dalla connotazione del sistema infrastrutturale principale e dalle caratteristiche distributive dell'impianto urbano, sostanzialmente rappresentabile nel tracciato principale della Via Emilia di rango provinciale che possiede, all'interno della maglia infrastrutturale locale il carico maggior di veicoli. L'importanza del tracciato è dovuto al fatto che il suo sviluppo da nord-ovest a sud-est consente il collegamento del raccordo autostradale dell'A1 Autostrada del Sole, nel territorio di San Donato, e la Città di Lodi, a sud. La lettura urbana rapportando la densità edilizia e i tracciati esistenti evidenzia l'importanza della Via Emilia, facilmente identificabile come perno distributivo delle dinamiche veicolari presenti sul territorio di San Donato.

*Lo schema riportato dallo studio del traffico del 2002, mostra chiaramente la maglia viabilistica primaria, in grado di sostenere la gran parte del traffico automobilistico esistente. La via Emilia percorrendo da nord a sud il comune funge da collante tra le aree urbanizzate, più dense e prettamente a carattere residenziale della porzione orientale del comune, e le aree di maggior caratura economica, con presenza agricola della porzione occidentale. Nel dettaglio è possibile identificare 4 tracciati di sviluppo est-ovest come li **principali emissari di veicoli provenienti dall'urbanizzato**: Via Risorgimento, rappresenta il primo asse est-ovest per chi proviene da San*



Donato ed interseca *Via Emilia in Località Bordo Lombardo (immagine seguente), raccogliendo dunque i veicoli che provengono dagli ambiti di margine nord di San Donato* „, pag. 3

NOME INFRASTRUTTURA STRADALE	CODICE IDENTIFICATIVO SEZIONE	LUNGHEZZA SEZIONE [m]	TRAFFICO MEDIO [milioni di veicoli / anno]
Via Emilia	IT_a_rd0130001	2.152	6.747.884

Pag. 5

“Le simulazioni hanno dunque evidenziato le interazioni tra i luoghi ritenuti sensibili e i livelli acustici generati dall’infrastruttura stradale, rispetto alle quali è possibile constatare come le attrezzature scolastiche più prospicienti la S.S. 9 meritino particolare attenzione al mantenimento di adeguati livelli acustici. Nello specifico si rende opportuno per l’Istituto Comprensivo “Enrico Fermi” di via Papa Giovanni XXIII e per la Scuola d’Infanzia del Istituto Comprensorio “Montessori” di Via Porta, verifiche dei parametri acustici presenti all’interno delle strutture edilizie al fine di intraprendere, ove necessario, adeguate azioni volte all’abbattimento dei livelli acustici ritenuti dannosi per gli occupanti.”, Pag. 7

“ Dunque, avendo il PZA assegnato alle strutture scolastiche la Classe 1, ai sensi del DPCM del 1997, l’Amministrazione ha il compito di rispettare i limiti indicati nella Tabella C, ovvero il 50 dB(A) diurni, così come evidenziato nella tabella riportata a pag. 44. Tale limite è avvalorato dai dettami del DPR 142 del 2004, il quale indica nella Tabella 2 dell’Allegato 1, per le strade classificate nella tipologia 1 (si veda infatti la classificazione del PGTU vigente), che i valori limite per tale tipologia stradale devono essere “Definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al DPCM in data 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall’art. 6, c.1, lettera a) della legge n.447 del 1995.

Infine, come già richiamato nei passi precedenti, il predetto art. 6 al comma 2 evidenzia: “Qualora i valori limite per le infrastrutture di cui al comma 1, ed i valori limite al di fuori della fascia di pertinenza, stabiliti nella tabella C del citato decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 14 novembre 1997, non siano tecnicamente conseguibili, ovvero qualora in base a valutazioni tecniche, economiche o di carattere ambientale si evidenzii l’opportunità di procedere ad interventi diretti sui recettori, deve essere assicurato il rispetto dei seguenti limiti: c) 45 dB(A) Leq diurno per le scuole. Tecnicamente la modalità è stabilita dal comma 3 ovvero: “I valori di cui al comma 2 sono valutati al centro della stanza, a finestre chiuse, all’altezza di 1,5 metri dal pavimento.” pag. 15

- “In conclusione, gli intenti amministrativi rivolti all’abbattimento dei livelli acustici sul territorio, con particolare riguardo alle strutture scolastiche direttamente connesse con le dinamiche del tracciato della Via Emilia (S.S. 9) si possono sintetizzare come segue :

„, Variante al Piano Generale del Traffico Urbano, con l’obiettivo di dare attuazione alle



*previsioni dello strumento di settore vigente in termini di **ridistribuzione del traffico veicolare e di fluidificazione del traffico veicolare**. Con la variante è auspicabile dare primaria importanza all'incremento della dotazione delle infrastrutture rivolte alla mobilità lenta, anche in concerto con le Amministrazioni confinanti. Contestualmente è auspicabile attivare azioni strategiche rivolte alla calmierazione del traffico veicolare, lungo le arterie di maggior richiamo e l'attuazione di azioni di calmierazione del traffico veicolare. Diviene quindi necessaria la verifica della classificazione stradale esistente, ai sensi del "Codice della stradale", al fine di verificare la coerenza tra la tipologia infrastrutturale e il tessuto edilizio limitofo, anche in rispetto dei livelli acustici derivanti..".*

Considerato che nelle diverse zone ed agglomerati localizzati nelle Regioni del Bacino Padano, tra cui la Lombardia, si registrano tuttora superamenti dei valori limite di qualità dell'aria per il materiale particolato PM10 ed il biossido di azoto, sia pure con un progressivo tendenziale miglioramento della situazione;

Dato atto che San Giuliano Milanese è soggetto all'applicazione delle limitazioni della circolazione dei veicoli euro 3 diesel poiché comune con popolazione superiore ai 30.000 abitanti posto in fascia 2, come previsto dall'aggiornamento del Piano aria di Regione Lombardia (PRIA);

Dato atto che il "Piano di azione – assi stradali principali su cui transitano più di tre milioni di veicoli /anno" contiene la conferma dei dati relativi ai volumi di traffico contenuti nel P.U.T.;

Dato atto che l'istituzione di zone a traffico limitato scoraggiano, per gli spostamenti brevi, l'uso dell'automobile;

Dato atto che il quartiere di Borgolombardo è delimitato, a Est, dalla Via Emilia ed a Ovest dalla linea ferroviaria ad alta velocità;

Dato atto che entrambe le infrastrutture sopracitate sono fonte di inquinamento acustico;

Dato atto che il traffico veicolare causa un incremento delle emissioni inquinanti nell'aria;

Dato atto che nelle prime ore del mattino la Via Emilia, in direzione Milano, presenta rallentamenti che congestionano la fluidità del traffico;

Dato atto che le strade di Borgolombardo possono fungere da scolmatore della via Emilia;

Dato atto che è possibile individuare una porzione omogenea di territorio nell'area delimitata dalle Via Puccini (Nord), Via Verdi (est), Via Zerbi (Ovest), Via Sestogallo (Sud);

Ritenuta doverosa, nel quartiere di Borgolombardo, l'adozione degli opportuni provvedimenti di carattere viabilistico atti a salvaguardare la pubblica incolumità, considerata anche la presenza di due plessi scolastici, nonché ad assicurare la regolarità della circolazione stradale;

Ritenuto di dover adottare un provvedimento d'istituzione di una Zona a Traffico Limitato in via Verdi, Giolitti, Donizzetti, Puccini, indipendenza, Curiel, Amendola, Costa, Pincirolti consentendo la circolazione, nella fascia oraria compresa tra le ore 07.15 e le ore 09.00, ad una



ristretta categoria di utenti, meglio individuata nell'allegato disciplinare che costituisce parte integrante della presente;

Dato atto che il presente provvedimento, che modifica i precedenti, esclude dall'applicazione della ZTL le strade che conducono ai plessi scolastici;

Dato atto che nell'area, da molti anni, sono stati realizzati schemi di circolazione e sensi unici volti a scoraggiare i flussi di attraversamento indesiderati;

Dato atto che i provvedimenti sopramenzionati si sono rivelati insufficienti per tutelare la quiete e la miglior vivibilità nel quartiere di Borgolombardo;

Dato atto che durante la vigenza della z.t.l. , istituita per consentire i lavori di CAP, il traffico veicolare, tra le ore 07:00 e le ore 09:00, ha registrato un notevole decremento con un miglioramento della qualità della vita nell'area;

Valutato che il provvedimento succitato trova coerenza nell'ambito dei principi applicativi della viabilità e della sicurezza stradale, nonché nella tutela della salute dei residenti e nella riduzione dell'inquinamento atmosferico;

Dato atto che le misure di regolamentazione della circolazione veicolare introdotte con la presente non assumono una diretta dimensione sovracomunale;

Tenuto conto della direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale del 21 luglio 1997, n. 3816, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 213 del 12.09.1997;

Ritenuto il presente provvedimento qualificato come un atto amministrativo generale al quale, giusta l'art. 13, comma 1, legge n. 241/1990, non si applica la regola della previa comunicazione di avvio del procedimento fissata dall'art. 7 della stessa legge;

Visto il D.Lgs. n. 285 del 30/04/1992 "*Nuovo Codice della Strada*" e il D.P.R. 16/12/1992 "*Regolamento di esecuzione ed attuazione del Codice della Strada*" e ss.mm.ii.;

Richiamata interamente la Deliberazione della Giunta Comunale n. 35 del 16/02/2009;

Richiamata interamente la Deliberazione della Giunta Comunale n. 296/2018;

Richiamata interamente la Deliberazione della Giunta Comunale n. 235 del 27/08/2019;

PROPONE

1. di approvare la premessa narrativa quale parte integrante e sostanziale del presente atto;



2. di istituire in via Verdi, Giolitti, Donizzetti, Puccini, indipendenza, Curiel, Amendola, Costa, Pinciroli, una Zona a Traffico Limitato in cui la circolazione sia consentita, nella fascia oraria compresa tra le ore 07.00 e le ore 09.00 e di darne attuazione nella forme e modalità previste nel disciplinare tecnico allegato alla presente;
3. di dare atto che con successiva ordinanza sarà data esecuzione alla presente deliberazione per quanto concerne gli aspetti disciplinati dal citato d.lgs 285/1992;
4. di dare atto che, benché questo organo non ritenga che l'istituzione della ZTL provochi, anche solo indirettamente, effetti sulla viabilità extraurbana o comunque sulla viabilità di altri enti proprietari/gestori, la presente sarà trasmessa ad ANAS al fine di acquisire il nulla osta all'istituzione della ZTL;
5. di dare mandato al Comandante della Polizia Locale per la predisposizione degli atti di competenza per poter installare, in luogo apposito, gli impianti per la rilevazione degli accessi e del transito di veicoli non autorizzati;
6. di sostituire il deliberato dalla G.C. nei provvedimenti n. 296/2018 e 35/2009 con il presente.

San Giuliano Milanese, 13/05/2020

Il Comandante del Corpo di Polizia Locale
Dongiovanni dott. Giovanni



COMUNE DI
San Giuliano Milanese

CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO

Letto, firmato e sottoscritto.

Il Sindaco
Segala Marco

Il Segretario Generale
Andreassi Giovanni