COMUNE DI
MONZA

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Nr. Di Registro delle deliberazioni 47 del 03/10/2024

OGGETTO: "PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS). CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI ED APPROVAZIONE."

L'anno 2024, il giorno 03 del mese di Ottobre, alle ore 18:30 è stato convocato, nei modi prescritti, il Consiglio comunale in seduta Ordinaria Pubblica.

Nel corso della seduta, validamente costituita ai sensi di legge, il Consiglio comunale, invitato a procedere all'esame dell'argomento riportato in oggetto, è invitato a procedere all'esame dell'argomento riportato in oggetto, al quale erano presenti n. 27 Consiglieri:

	Nome	Qualifica	Presente	Assente
1	PILOTTO PAOLO	SINDACO	P	
2	BERTOLA CHERUBINA	Presidente del Consiglio	P	
3	ALLEVI DARIO	Consigliere		A
4	ARBIZZONI ANDREA	Consigliere		A
5	BONETTI GIULIA	Consigliere		A
6	BRACCIO LEONARDO	Consigliere	P	
7	BRIZZOLARA SARAH	Consigliere	P	
8	CIRILLO FRANCESCO	Consigliere	P	
9	DELUCA GIUSEPPE VILLY	Consigliere	P	
10	BERNASCONI PAOLA	Consigliere	P	
11	ERBA MICHELE	Consigliere	P	
12	GALBIATI STEFANO	Consigliere	P	
13	GALLI STEFANO SIMONE	Consigliere	P	
14	GENTILE LORENZO	Consigliere	P	
15	GUFFANTI ILARIA MARIA	Consigliere	P	
16	IMPERATORI ANGELO LUIGI	Consigliere	P	
17	LONGO MASSIMILIANO LUCIO	Vice Presidente Vicario del Consiglio	P	
18	MAFFE' PIERFRANCO	Consigliere		A
19	MERLINI DESIREE CHIARA	Consigliere	P	
20	MONGUZZI MARCO EMANUELE	Consigliere	P	
21	PACIELLO DONATELLA MARIA	Consigliere	P	
22	PARRELLA TULLIO	Consigliere		A
23	PIETROBON MARCO	Consigliere	P	
24	PIFFER PAOLO	Consigliere	P	
25	PORRO MARIA GIOVANNA	Consigliere	P	
26	RACIOPPI FRANCESCO	Vice Presidente del Consiglio	P	

27	RIBOLDI MARCO MARIA	Consigliere	P	
28	SASSOLI MARTINA	Consigliere		A
29	SPEDO LORENZO	Consigliere	P	
30	TOSELLI STEFANO	Consigliere	P	
31	VILLA SIMONE	Consigliere	P	
32	VISCONTI SERGIO TIZIANO	Consigliere	P	
33	ZONCA PIETRO	Consigliere	P	

**P/A: P = presente; A = assente*

Presiede la Presidente del Consiglio comunale: Bertola Cherubina

Partecipa all'adunanza il Segretario Generale del Comune: Franco Andrea Barbera

A norma di legge, la Seduta è validamente costituita con la presenza di al meno la metà più uno dei consiglieri, escluso il Sindaco. Verificata la presenza di n. 27 consiglieri, la Presidente del Consiglio dichiara valida la Seduta.

COMUNE DI
MONZA

La Presidente del Consiglio comunale, Bertola Cherubina, introduce la proposta di seguito riportata, dando la parola al Sindaco Paolo Pilotto per la relativa illustrazione:

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE PER IL CONSIGLIO COMUNALE

OGGETTO: PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS). CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI ED APPROVAZIONE.

Premesso che:
con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017 n° 397:
- è stato introdotto l'obbligo, per i comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti, di dotarsi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.), quale strumento strategico di pianificazione della mobilità di persone e merci con l'obiettivo della qualità della vita nelle città, predisposto su un orizzonte temporale decennale, aggiornato almeno quinquennalmente, e soggetto a monitoraggio biennale;
- sono state individuate apposite "Linee Guida per i piani urbani di mobilità sostenibile" (successivamente aggiornate con Decreto n. 396 del 28 agosto 2019) costituite da:
a) procedura uniforme per la redazione ed approvazione dei PUMS;
b) individuazione delle strategie di riferimento, degli obiettivi macro e specifici e delle azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie, nonché degli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei PUMS;

con Determinazione dirigenziale n. 615 del 23/04/2021 è stata affidata la redazione del PUMS (e attività connesse) alla società in house Monza Mobilità s.r.l.;
con Deliberazione di Giunta Comunale n. 40/2023 del 09/02/2023 il Comune di Monza ha approvato le linee di indirizzo per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, nello specifico ha individuato il raggiungimento di obiettivi specifici e definito le strategie per la città secondo i criteri di attrattività, sicurezza, sostenibilità, inclusività;

Rilevato che:
la Parte II del D.Lgs. 152 del 3 aprile 2006 "Norme in materia Ambientale" e s.m.i., reca indicazioni e "Procedure per la Valutazione Ambientale Strategica

(VAS), per la Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) e per l'Autorizzazione Ambientale Integrata (IPPC)";
la L.R. Lombarda n° 12/2005 di Governo del Territorio fornisce indicazioni sulla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di Piani e Programmi;
la D.G.R. VIII/6420 del 27 dicembre 2007 "Determinazione delle Procedure per la Valutazione Ambientale di Piani e Programmi -VAS", ha individuato e precisato le fasi metodologiche procedurali per la valutazione ambientale strategica di piani e programmi, da effettuarsi in modo concomitante, e ne ha specificato il percorso di partecipazione integrato;
la D.G.R. 10 novembre 2010 - n. 9/761 ha approvato i nuovi modelli metodologici procedurali e organizzativi della VAS, in modo coordinato rispetto a quelli precedenti;

Dato atto che:
con Deliberazione di Giunta Comunale n° 419 del 05/12/2023 si è dato avvio al procedimento di verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica relativo al Piano Urbano della mobilità Sostenibile altresì individuando, ai fini dell'espletamento della procedura VAS:
- il Proponente, quale soggetto privato che elabora il Piano – Monza Mobilità S.R.L.;
- l'Autorità Procedente, individuata nel Dirigente del *Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio* – Arch. Carlo Maria Nizzola, a cui compete l'istruttoria ai fini dell'adozione ed approvazione del Piano;
- l'Autorità Competente, cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità a VAS, individuata nella Dirigente del *Settore Ambiente ed Energia* – Ing. Serena Trussardi - responsabile in tema di tutela, protezione e valorizzazione ambientale e di sviluppo sostenibile, non collegato all'Autorità Procedente;
- I soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati;
- Il pubblico interessato;
in data 27/12/2023, con specifico "Avviso di messa a disposizione del pubblico" (in atti n° 228207/2023) è stato messo a disposizione il "*RAPPORTO PRELIMINARE (DOCUMENTO DI SCOPING) - P.G. 226797 del 22/12/2023*" - pubblicato sul sito web 'SIVAS' https://www.sivas.servizirl.it/sivas - a partire dal 28/12/2023 e sino al 26/01/2024, termine ultimo per la presentazione in forma scritta di osservazioni e contributi;
la "*Conferenza di verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica – VAS*" si è svolta in data 06/02/2024, come da Verbale (in atti n° 25085/2024 del 08/02/2024) riportante anche elenco contributi pervenuti;

COMUNE DI MONZA

con proprio atto n°31793/2024 del 19/02/2024 l'Autorità Competente ha decretato di:
- non assoggettare il Piano della Mobilità Sostenibile alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS);
- dare atto degli esiti della Conferenza di Valutazione tenutasi in data 6 Febbraio 2024;
- integrare gli elementi di sostenibilità ambientale propri del Piano attraverso il recepimento, nello sviluppo del procedimento di approvazione del Piano, con raccomandazioni;
della decisione di non assoggettamento a VAS è stata data comunicazione tramite invio ad Enti e Soggetti interessati oltre che tramite pubblicazione sul Portale Regionale SIVAS;
con Deliberazione di Giunta Comunale n° 110 del 28/03/2024 si è:
a) definito il percorso procedurale in accordo con quanto suggerito dalle Linee Guida ministeriali:
- adozione del PUMS tramite atto di Giunta;
- deposito e pubblicazione per 30 giorni;
- presentazione delle eventuali osservazioni entro i successivi 30 giorni;
- controdeduzioni delle osservazioni e approvazione del PUMS in Consiglio comunale.
b) adottata la proposta di Piano Urbano per la mobilità Sostenibile – PUMS, predisposto dal Proponente – Monza Mobilità, composto dai seguenti documenti (in atti n° 59080 del 27/03/2024):

- Documento di Piano;
- Elaborati grafici (1. Sistema ferroviario; 2. Rete stradale; 3a Hub multimodali – scenario Zero; 3b Hub multimodali – scenario PUMS; 4. Mobilità ciclistica; 5a TPL – Stato di fatto; 5b TPL – Scenario di progetto; 6 ZTL e isole ambientali; Quadro sinottico delle azioni);
- Allegati (1A: Le indagini di supporto al PUMS: Modello di traffico - 1B: Le indagini di supporto al PUMS: Aggiornamento Modello di Traffico - 2: Il processo di partecipazione al PUMS);

la citata deliberazione n° 110/2024 di adozione del PUMS, i suoi allegati e la relativa documentazione sono stati depositati presso la Segreteria Comunale, in libera visione al pubblico per un periodo continuativo di trenta giorni, a decorrere dal 5 aprile 2024 e sino al 4 maggio 2024 compreso, come da Avviso in atti n° 63792 del 04/04/2024; tutti tali atti sono stati altresì pubblicati nel sito web comunale www.comune.monza.it (Area tematica *Mobilita e Parcheggi - Sezione: Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Piano Urbano della Mobilità Sostenibile | Comune di Monza*) e resi consultabili presso il Servizio Mobilità e presso la sede di Monza Mobilità;
il relativo avviso è stato pubblicato all'Albo Pretorio comunale, nel sito web comunale www.comune.monza.it, Area tematica *Mobilita e Parcheggi - Sezione: Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Piano Urbano della Mobilità Sostenibile | Comune di Monza*). La documentazione è stata resa disponibile anche sul sito di Monza Mobilità https://monzamobilita.it/pums-documenti/

le osservazioni, inviate con PEC ovvero, in mancanza di casella PEC, consegnate alla Segreteria del Servizio Mobilità pervenute entro il termine di scadenza fissato il 3 Giugno 2024 sono 35, oltre ad una pervenuta fuori termine, come da elenco (allegato A, ed annesse 36 osservazioni pervenute). L'amministrazione ha determinato di trattare anche quella pervenuta fuori termine;
al fine di favorire la conoscenza del Piano Adottato e la partecipazione anche in fase di presentazione di eventuali contributi da proporre anche sotto forma di Osservazioni, dalla data di Adozione del PUMS si sono tenuti:

- una Assemblea Pubblica di presentazione il giorno 16/04/2024 presso il Centro Civico San Rocco;
- una presentazione in Commissione Consiliare Ambiente in data 02/05/2024;
- tre incontri con StakeHolders istituzionali, di categoria e professionali in data: 16/05/2024, 21/05/2024, 22/05/2024;
- un incontro con i rappresentanti delle Consulte civiche, il 29/05/2024;

Considerato che:
- le osservazioni pervenute sono esposte in sintesi unitamente alle proposte di controdeduzione alle osservazioni nel documento denominato *"Controdeduzioni alle osservazioni al P.U.M.S. adottato con D.G.C. n. 110 del 28/03/2024"*, (allegato B) al presente provvedimento per costituirne parte integrante e sostanziale; le suddette controdeduzioni riportano altresì le modifiche conseguenti alle proposte di accoglimento riferite al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e relativi allegati, in cui sono dettagliati gli aggiornamenti, le modifiche e le integrazioni da apportare al Piano adottato a seguito del recepimento di dette osservazioni;
- si rende opportuno demandare agli uffici di procedere all'aggiornamento ed all'integrazione degli elaborati del P.U.M.S. solo a seguito del recepimento di osservazioni e controdeduzioni ed eventuali emendamenti approvati in sede consiliare. Detto recepimento con Aggiornamento Elaborati dovrà essere ratificato con Determinazione Dirigenziale;

Considerato che con il presente atto si intende presentare le controdeduzioni alle osservazioni e approvare il P.U.M.S. rinviando a successiva fase esecutiva l'adeguamento degli eleborati che lo costituiscono

Richiamati i seguenti atti: 615/2021 DET VB; 110/2024 DLG VB; 40/2023 DLG VB; 419/2023 DLG VB;

Dato atto che, per l'adozione del presente provvedimento, non risulta necessario acquisire, nell'ambito dell'istruttoria, pareri di servizi interni o di altre amministrazioni esterne

COMUNE DI MONZA

Dato atto che, per l'esecuzione del presente provvedimento non risulta necessario acquisire certificazioni o nullaosta di servizi interni o di altre amministrazioni esterne

Visti:
la Direttiva 92/43/CEE del Consiglio del 21/05/1992 relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche;
la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'Unione Europea del 27/06/2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;
Visti:
il Decreto 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257."
il D.Lgs. n. 267/2000 e s.m.i. in materia di ordinamento degli enti locali;
il D.Lgs. 33/2013 in ambito di accesso civico e obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni;
il D.Lgs. 3/04/2006 n.152 e s.m.i. in materia ambientale ed, in particolare, la Parte II - Procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), per la Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) e per l'Autorizzazione Ambientale Integrata (IPPC);
Vista la L.R. n.12/2005 e s.m.i.
lo Statuto dell'Ente;
il vigente Regolamento sull'Ordinamento degli Uffici e dei Servizi;
Preso atto che il responsabile del procedimento relativo al presente atto, ai sensi della L. n. 241/1990, è l'arch. Carlo Maria Nizzola, Dirigente del *Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio*;

Dato atto che il presente provvedimento costituisce attuazione del seguente obiettivo operativo del DUP:
1005/3.10.17 - La rivoluzione della mobilità;

Dato atto che la materia oggetto del presente provvedimento rientra nelle competenze dell'unità organizzativa SERVIZIO MOBILITA' come da vigente funzionigramma;

Attesa la competenza del Consiglio Comunale all'adozione del presente provvedimento ai sensi dell'art. 42, comma 2, lett. b), D. Lgs. n. 267/2000;

Visto l'allegato parere in ordine alla regolarita' tecnica, espresso sulla proposta in esame dal Dirigente responsabile del SETTORE MOBILITÀ E

COMUNE DI MONZA

VIABILITÀ, PATRIMONIO, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D. Lgs. n. 267/2000;

D E L I B E R A

le premesse formano parte integrante e sostanziale del presente provvedimento che si intendono qui interamente riportate;

di accogliere, accogliere parzialmente ovvero non accogliere le osservazioni pervenute, come indicato nel documento "*Controdeduzioni alle osservazioni al P.U.M.S. adottato con D.G.C. n. 110 del 28/03/2024*" (Allegato B), disponendo di conseguenza le modifiche agli atti del PUMS nei modi e per le motivazioni riportati in ciascuna delle schede di controdeduzione allegate, da recepirsi da parte di Monza Mobilità e del Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio;

di approvare per conseguenza il Piano Urbano per la mobilità Sostenibile – PUMS, predisposto dal Proponente – Monza Mobilità, composto dai seguenti documenti (in atti n° 59080 del 27/03/2024), da adeguarsi in ragione del recepimento delle "Controdeduzioni" (allegato B) di cui al punto precedente:

- Documento di Piano
- Elaborati grafici (1. Sistema ferroviario; 2. Rete stradale; 3a Hub multimodali – scenario Zero; 3b Hub multimodali – scenario PUMS; 4. Mobilità ciclistica; 5a TPL – Stato di fatto; 5b TPL – Scenario di progetto; 6 ZTL e isole ambientali; Quadro sinottico delle azioni)
- Allegati (1A: Le indagini di supporto al PUMS: Modello di traffico - 1B: Le indagini di supporto al PUMS: Aggiornamento Modello di Traffico - 2: Il processo di partecipazione al PUMS)

di dare mandato agli uffici di procedere all'aggiornamento ed all'integrazione degli elaborati a seguito del recepimento di osservazioni e controdeduzioni (come da predetto Allegato B" "Controdeduzioni alle osservazioni al P.U.M.S. adottato con D.G.C. n. 110 del 28/03/2024"), ed eventuali emendamenti approvati in sede consiliare. Detto recepimento con Aggiornamento Elaborati dovrà essere ratificato con Determinazione Dirigenziale;

di dare atto che al presente provvedimento non e' associato alcun Codice Identificativo di Gara (CIG)

COMUNE DI MONZA

di dare atto che al presente provvedimento non e' associato alcun Codice Unico di Progetto (CUP)

Di dichiarare, con separata ed unanime votazione, l'immediata eseguibilita' del presente provvedimento, giusta l'art. 134, comma 4, del D. Lgs. n. 267/2000.

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla discussione e votazione dei 74 emendamenti presentati e dichiarati ammissibili, per voto palese a mezzo del sistema elettronico.

Nella seduta del giorno 26 settembre 2024, esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento **n. 1**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 29 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. //
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Maffè, Monguzzi, Sassoli, Spedo.
in esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **ACCOLTO**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento **n. 2**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 29 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. //
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Maffè, Monguzzi, Sassoli, Spedo.

COMUNE DI MONZA

In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **ACCOLTO**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento **n. 4**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 29 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. //
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Maffè, Monguzzi, Sassoli, Spedo.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **ACCOLTO**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento **n. 5**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 29 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. //
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Maffè, Monguzzi, Sassoli, Spedo.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **ACCOLTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento **n. 8**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 29 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. //
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

COMUNE DI MONZA

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Maffè, Monguzzi, Sassoli, Spedo.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **ACCOLTO.**

Nella seduta del giorno 30 settembre 2024, esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento **n. 22**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 27 Consiglieri votanti n. 27 Maggioranza richiesta 14

Voti favorevoli n. 27 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. //
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galbiati, Gentile, Sassoli, Spedo, Villa.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **ACCOLTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento **n. 27**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 9 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 20 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galbiati, Gentile, Sassoli
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Nella seduta del Consiglio Comunale del giorno 30 settembre 2024, esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **28**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 9 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 20 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

COMUNE DI MONZA

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galbiati, Gentile, Sassoli.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **29**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 9 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 20 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galbiati, Gentile, Sassoli.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento **n. 30**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 30 Consiglieri votanti n. 30 Maggioranza richiesta 16

Voti favorevoli n. 9 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galbiati, Sassoli.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento **n. 31**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 7 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. 1 (come da report votazione allegato)
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galbiati, Maffè, Sassoli.

In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **33**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 30 Consiglieri votanti n. 30 Maggioranza richiesta 16

Voti favorevoli n. 9 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Galbiati, Maffè, Sassoli.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento **n. 34**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 30 Consiglieri votanti n. 30 Maggioranza richiesta 16

Voti favorevoli n. 9 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Galbiati, Maffè, Sassoli.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **35**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 31 Consiglieri votanti n. 31 Maggioranza richiesta 16

Voti favorevoli n. 10 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Galbiati, Maffè.

COMUNE DI MONZA

In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **36**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 31 Consiglieri votanti n. 31 Maggioranza richiesta 16

Voti favorevoli n. 31 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. //
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Galbiati, Maffè.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **ACCOLTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **37**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 31 Consiglieri votanti n. 31 Maggioranza richiesta 16

Voti favorevoli n. 10 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Galbiati, Maffè.

In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **38**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 30 Consiglieri votanti n. 30 Maggioranza richiesta 16

Voti favorevoli n. 10 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 20 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Galbiati, Maffè, Spedo.

COMUNE DI MONZA

In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **39**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 31 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 8 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. 2 (come da report votazione allegato)

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Galbiati, Maffè.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **40**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 28 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 7 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. 1 (come da report votazione allegato)
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galbiati, Maffè, Sassoli.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **45**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 28 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 7 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. 1 (come da report votazione allegato)
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galbiati, Maffè, Sassoli.

COMUNE DI MONZA

In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **47**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 28 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 7 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. 1 (come da report votazione allegato)
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galbiati, Maffè, Sassoli.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **49**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 28 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 7 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. 1 (come da report votazione allegato)
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galbiati, Maffè, Sassoli.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **52**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 28 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 7 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. 1 (come da report votazione allegato)
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galbiati, Maffè, Sassoli.

COMUNE DI MONZA

In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **53**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 28 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 7 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. 1 (come da report votazione allegato)
Presenti non votanti n.

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galbiati, Maffè, Sassoli.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **54**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 29 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. //
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galbiati, Maffè, Sassoli.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **ACCOLTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **55**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 29 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. //
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galbiati, Maffè, Sassoli.

In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **ACCOLTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **56**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 29 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. //
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galbiati, Maffè, Sassoli.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **ACCOLTO**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **57**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 28 Consiglieri votanti n. 28 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 28 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. //
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galbiati, Maffè, Spedo, Sassoli.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **ACCOLTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **64**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 7 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. 1 (come da report votazione allegato)
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galbiati, Maffè, Sassoli.

COMUNE DI MONZA

In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **67**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 28 Consiglieri votanti n. 27 Maggioranza richiesta 14

Voti favorevoli n. 6 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. 1 (come da report votazione allegato)
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galbiati, Maffè, Sassoli, Villa.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **70**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 27 Consiglieri votanti n. 27 Maggioranza richiesta 14

Voti favorevoli n. 27 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. //
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galbiati, Maffè, Racioppi, Sassoli, Villa.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **ACCOLTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **72**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 27 Consiglieri votanti n. 27 Maggioranza richiesta 14

Voti favorevoli n. 27 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. //
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

COMUNE DI MONZA

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galbiati, Maffè, Racioppi, Sassoli, Villa.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **ACCOLTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **79**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 28 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 7 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. 1 (come da report votazione allegato)
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galbiati, Maffè, Racioppi, Sassoli.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **80**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 28 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 7 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. 1 (come da report votazione allegato)
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galbiati, Maffè, Sassoli.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **84**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 28 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 7 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. 1 (come da report votazione allegato)
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galbiati, Maffè, Sassoli.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **85**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 31 Consiglieri votanti n. 30 Maggioranza richiesta 16

Voti favorevoli n. 9 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. 1 (come da report votazione allegato)
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Galbiati, Maffè.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **91**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 31 Consiglieri votanti n. 30 Maggioranza richiesta 16

Voti favorevoli n. 9 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. 1 (come da report votazione allegato)
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Galbiati, Maffè.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **108**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 31 Consiglieri votanti n. 30 Maggioranza richiesta 16

Voti favorevoli n. 9 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. 1 (come da report votazione allegato)
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Galbiati, Maffè.

COMUNE DI MONZA

In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **109**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 30 Consiglieri votanti n. 30 Maggioranza richiesta 16

Voti favorevoli n. 9 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Galbiati, Longo, Maffè.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **110**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 30 Consiglieri votanti n. 30 Maggioranza richiesta 16

Voti favorevoli n. 9 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Galbiati, Longo, Maffè.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **111**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 30 Consiglieri votanti n. 30 Maggioranza richiesta 16

Voti favorevoli n. 10 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 20 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Brizzolara, Galbiati, Maffè.

COMUNE DI MONZA

In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **112**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 28 Consiglieri votanti n. 28 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 9 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 19 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Brizzolara, Cirillo, Galbiati, Galli, Maffè.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **113**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 28 Consiglieri votanti n. 28 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 8 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 20 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Brizzolara, Cirillo, Galbiati, Galli, Maffè.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **114**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 28 Consiglieri votanti n. 28 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 8 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 20 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Brizzolara, Cirillo, Galbiati, Galli, Maffè.

COMUNE DI MONZA

In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **115**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 28 Consiglieri votanti n. 28 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 8 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 20 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Brizzolara, Cirillo, Galbiati, Galli, Maffè.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Nella seduta di Consiglio Comunale del giorno 2 ottobre 2024, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **116**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 26 Consiglieri votanti n. 26 Maggioranza richiesta 14

Voti favorevoli n. 7 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 19 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Allevi, Braccio, Cirillo, Galbiati, Galli, Merlini, Spedo.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **117**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 28 Consiglieri votanti n. 28 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 7 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Allevi, Cirillo, Galbiati, Galli, Merlini.

COMUNE DI MONZA

In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **118**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 28 Consiglieri votanti n. 28 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 8 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 20 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Allevi, Cirillo, Galli, Merlini, Spedo.

In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **119**, per appello nominale, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 8 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Allevi, Cirillo, Galli, Merlini.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **120**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 8 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Allevi, Cirillo, Galli, Merlini.

COMUNE DI MONZA

In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **121**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 8 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Allevi, Cirillo, Galli, Merlini.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **122**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 8 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Allevi, Cirillo, Galli, Merlini.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **123**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 8 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Allevi, Cirillo, Galli, Merlini.

In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **124**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 8 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 20 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. 1 (come da report votazione allegato)
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galli, Merlini.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **125**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 9 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 20 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Bonetti, Cirillo, Galli, Merlini.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **126**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 30 Consiglieri votanti n. 30 Maggioranza richiesta 16

Voti favorevoli n. 9 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galli, Merlini.

In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **127**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 8 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Arbizzoni, Cirillo, Galli, Merlini.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **128**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 28 Consiglieri votanti n. 28 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 7 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galli, Merlini, Maffè, Piffer.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **129**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 30 Consiglieri votanti n. 30 Maggioranza richiesta 16

Voti favorevoli n. 9 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galli, Merlini.

In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **130**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 8 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galbiati, Galli, Merlini.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **131**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 8 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galli, Merlini, Longo.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **132**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 8 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n.

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galli, Longo, Merlini.

In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **133**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 8 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galli, Longo, Merlini.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **134**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 29 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. //
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galli, Longo, Merlini.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **ACCOLTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **135**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 29 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. //
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galli, Longo e Merlini.

COMUNE DI MONZA

In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **ACCOLTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n.**136**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 8 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galli, Longo, Merlini.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **137**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 8 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 21 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Cirillo, Galli, Maffè, Merlini.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Nella seduta di Consiglio Comunale del giorno 3 ottobre 2024, esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **138**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 25 Consiglieri votanti n. 25 Maggioranza richiesta 13

Voti favorevoli n. 25 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. //
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

COMUNE DI MONZA

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Allevi, Bonetti, Cirillo, Longo, Maffè, Merlini, Parrella, Spedo.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **ACCOLTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **139**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 24 Consiglieri votanti n. 24 Maggioranza richiesta 13

Voti favorevoli n. 6 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 18 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Allevi, Arbizzoni, Bonetti, Cirillo, Longo, Maffè, Merlini, Parrella, Spedo.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **140**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 24 Consiglieri votanti n. 24 Maggioranza richiesta 13

Voti favorevoli n. 5 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 18 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. 1 (come da report votazione allegato)
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Allevi, Arbizzoni, Bonetti, Cirillo, Longo, Maffè, Merlini, Parrella, Spedo.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **141**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 26 Consiglieri votanti n. 26 Maggioranza richiesta 14

Voti favorevoli n. 6 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 20 (come da report votazione allegato
Astenuti n. //

Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Allevi, Arbizzoni, Bonetti, Cirillo, Longo, Maffè, Parrella.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **142** , per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 26 Consiglieri votanti n. 26 Maggioranza richiesta 14

Voti favorevoli n. 6 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 20 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Allevi, Arbizzoni, Bonetti, Cirillo, Longo, Maffè, Parrella.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **RESPINTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **143**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 28 Consiglieri votanti n. 28 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 27 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 1 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Allevi, Arbizzoni, Bonetti, Longo, Parrella.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **ACCOLTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **144**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 28 Consiglieri votanti n. 28 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 27 (come da report votazione allegato)

COMUNE DI MONZA

Voti contrari n. 1 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. (come da report votazione allegato)
Presenti non votanti n.

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Allevi, Arbizzoni, Bonetti, Longo, Parrella.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **ACCOLTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **145**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 28 Consiglieri votanti n. 24 Maggioranza richiesta 13

Voti favorevoli n. 24 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. //
Astenuti n. 4 (come da report votazione allegato)
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Allevi, Arbizzoni, Bonetti, Braccio, Parrella.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **ACCOLTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **146**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 29 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. //
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Allevi, Arbizzoni, Bonetti, Parrella.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **ACCOLTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **147**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 27 Consiglieri votanti n. 27 Maggioranza richiesta 14

COMUNE DI MONZA

Voti favorevoli n. 27 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. //
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Allevi, Arbizzoni, Bonetti, Galbiati, Parrella, Spedo.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **ACCOLTO.**

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale invita l'aula a procedere alla votazione dell'emendamento n. **148**, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 28 Consiglieri votanti n. 26 Maggioranza richiesta 14

Voti favorevoli n. 26 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. //
Astenuti n. 2 (come da report votazione allegato)
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Allevi, Arbizzoni, Bonetti, Maffè, Parrella.
In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'emendamento è **ACCOLTO.**

Successivamente si procede all'esame degli Ordini del Giorno presentati:

Ordine del Giorno n. 01 del Consigliere Piffer, esauriti gli interventi la Presidente del Consiglio comunale pone in votazione l' ODG n. 01 per voto palese a mezzo del sistema elettronico:

accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 29 Consiglieri votanti n. 29 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 10 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 19 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Allevi, Arbizzoni, Bonetti, Parrella.

In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l' ODG n. 01 è RESPINTO.

Ordine del Giorno n. 02 del Consigliere Imperatori e altri, esauriti gli interventi la Presidente del Consiglio comunale pone in votazione l'ODG n. 02 per voto palese a mezzo del sistema elettronico:

COMUNE DI MONZA

accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 28 Consiglieri votanti n. 25 Maggioranza richiesta 13

Voti favorevoli n. 25 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. //
Astenuti n. 03 (come da report votazione allegato)
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Allevi, Arbizzoni, Bonetti, Parrella.

In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l'ODG n. 02 è APPROVATO.

Ordine del Giorno n. 03 del Consigliere Racioppi e altri, esauriti gli interventi la Presidente del Consiglio comunale pone in votazione l'ODG n. 03 per voto palese a mezzo del sistema elettronico:

accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 28 Consiglieri votanti n. 28 Maggioranza richiesta 15

Voti favorevoli n. 28 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. //
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Allevi, Arbizzoni, Bonetti, Parrella

In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che l' ODG n. 03 è APPROVATO.

Esauriti gli interventi, per i quali si rinvia al verbale di seduta, la Presidente del Consiglio comunale sottopone all'aula il testo e gli allegati emendati:

OGGETTO: OGGETTO: PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)
CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI ED APPROVAZIONE

Il Consiglio comunale:

Premesso che:
con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017 n° 397:
- è stato introdotto l'obbligo, per i comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti, di dotarsi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.), quale strumento strategico di pianificazione della mobilità di persone e merci con l'obiettivo della qualità della vita nelle città, predisposto su un orizzonte

temporale decennale, aggiornato almeno quinquennalmente, e soggetto a monitoraggio biennale;
- sono state individuate apposite “Linee Guida per i piani urbani di mobilità sostenibile” (successivamente aggiornate con Decreto n. 396 del 28 agosto 2019) costituite da:
a) procedura uniforme per la redazione ed approvazione dei PUMS;
b) individuazione delle strategie di riferimento, degli obiettivi macro e specifici e delle azioni che contribuiscono all’attuazione concreta delle strategie, nonché degli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei PUMS;

con Determinazione dirigenziale n. 615 del 23/04/2021 è stata affidata la redazione del PUMS (e attività connesse) alla società in house Monza Mobilità s.r.l.;
con Deliberazione di Giunta Comunale n. 40/2023 del 09/02/2023 il Comune di Monza ha approvato le linee di indirizzo per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, nello specifico ha individuato il raggiungimento di obiettivi specifici e definito le strategie per la città secondo i criteri di attrattività, sicurezza, sostenibilità, inclusività;

Rilevato che:
la Parte II del D.Lgs. 152 del 3 aprile 2006 “Norme in materia Ambientale” e s.m.i., reca indicazioni e “Procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), per la Valutazione d’Impatto Ambientale (VIA) e per l’Autorizzazione Ambientale Integrata (IPPC)”;
la L.R. Lombarda n° 12/2005 di Governo del Territorio fornisce indicazioni sulla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di Piani e Programmi;
la D.G.R. VIII/6420 del 27 dicembre 2007 “Determinazione delle Procedure per la Valutazione Ambientale di Piani e Programmi -VAS”, ha individuato e precisato le fasi metodologiche procedurali per la valutazione ambientale strategica di piani e programmi, da effettuarsi in modo concomitante, e ne ha specificato il percorso di partecipazione integrato;
la D.G.R. 10 novembre 2010 - n. 9/761 ha approvato i nuovi modelli metodologici procedurali e organizzativi della VAS, in modo coordinato rispetto a quelli precedenti;

Dato atto che:
con Deliberazione di Giunta Comunale n° 419 del 05/12/2023 si è dato avvio al procedimento di verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica relativo al Piano Urbano della mobilità Sostenibile altresì individuando, ai fini dell'espletamento della procedura VAS:
- il Proponente, quale soggetto privato che elabora il Piano – Monza Mobilità S.R.L.;

COMUNE DI MONZA

- l'Autorità Procedente, individuata nel Dirigente del *Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio* – Arch. Carlo Maria Nizzola, a cui compete l'istruttoria ai fini dell'adozione ed approvazione del Piano;
- l'Autorità Competente, cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità a VAS, individuata nella Dirigente del *Settore Ambiente ed Energia* – Ing. Serena Trussardi - responsabile in tema di tutela, protezione e valorizzazione ambientale e di sviluppo sostenibile, non collegato all'Autorità Procedente;
- I soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati;
- Il pubblico interessato;

in data 27/12/2023, con specifico "Avviso di messa a disposizione del pubblico" (in atti n° 228207/2023) è stato messo a disposizione il "*RAPPORTO PRELIMINARE (DOCUMENTO DI SCOPING) - P.G. 226797 del 22/12/2023*" - pubblicato sul sito web 'SIVAS' https://www.sivas.servizirl.it/sivas - a partire dal 28/12/2023 e sino al 26/01/2024, termine ultimo per la presentazione in forma scritta di osservazioni e contributi;
la "*Conferenza di verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica – VAS*" si è svolta in data 06/02/2024, come da Verbale (in atti n° 25085/2024 del 08/02/2024) riportante anche elenco contributi pervenuti;
con proprio atto n°31793/2024 del 19/02/2024 l'Autorità Competente ha decretato di:
- non assoggettare il Piano della Mobilità Sostenibile alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS);
- dare atto degli esiti della Conferenza di Valutazione tenutasi in data 6 Febbraio 2024;
- integrare gli elementi di sostenibilità ambientale propri del Piano attraverso il recepimento, nello sviluppo del procedimento di approvazione del Piano, con raccomandazioni;

della decisione di non assoggettamento a VAS è stata data comunicazione tramite invio ad Enti e Soggetti interessati oltre che tramite pubblicazione sul Portale Regionale SIVAS;
con Deliberazione di Giunta Comunale n° 110 del 28/03/2024 si è:
a) definito il percorso procedurale in accordo con quanto suggerito dalle Linee Guida ministeriali:
- adozione del PUMS tramite atto di Giunta;
- deposito e pubblicazione per 30 giorni;
- presentazione delle eventuali osservazioni entro i successivi 30 giorni;
- controdeduzioni delle osservazioni e approvazione del PUMS in Consiglio comunale.

b) adottata la proposta di Piano Urbano per la mobilità Sostenibile – PUMS, predisposto dal Proponente – Monza Mobilità, composto dai seguenti documenti (in atti n° 59080 del 27/03/2024):

- Documento di Piano;

COMUNE DI MONZA

- Elaborati grafici (1. Sistema ferroviario; 2. Rete stradale; 3a Hub multimodali – scenario Zero; 3b Hub multimodali – scenario PUMS; 4. Mobilità ciclistica; 5a TPL – Stato di fatto; 5b TPL – Scenario di progetto; 6 ZTL e isole ambientali; Quadro sinottico delle azioni);
- Allegati (1A: Le indagini di supporto al PUMS: Modello di traffico - 1B: Le indagini di supporto al PUMS: Aggiornamento Modello di Traffico - 2: Il processo di partecipazione al PUMS);

la citata deliberazione n° 110/2024 di adozione del PUMS, i suoi allegati e la relativa documentazione sono stati depositati presso la Segreteria Comunale, in libera visione al pubblico per un periodo continuativo di trenta giorni, a decorrere dal 5 aprile 2024 e sino al 4 maggio 2024 compreso, come da Avviso in atti n° 63792 del 04/04/2024; tutti tali atti sono stati altresì pubblicati nel sito web comunale www.comune.monza.it (Area tematica *Mobilita e Parcheggi - Sezione: Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Piano Urbano della Mobilità Sostenibile | Comune di Monza*) e resi consultabili presso il Servizio Mobilità e presso la sede di Monza Mobilità;
il relativo avviso è stato pubblicato all'Albo Pretorio comunale, nel sito web comunale www.comune.monza.it, Area tematica *Mobilita e Parcheggi - Sezione: Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Piano Urbano della Mobilità Sostenibile | Comune di Monza*). La documentazione è stata resa disponibile anche sul sito di Monza Mobilità https://monzamobilita.it/pums-documenti/
le osservazioni, inviate con PEC ovvero, in mancanza di casella PEC, consegnate alla Segreteria del Servizio Mobilità pervenute entro il termine di scadenza fissato il 3 Giugno 2024 sono 35, oltre ad una pervenuta fuori termine, come da elenco (allegato A, ed annesse 36 osservazioni pervenute). L'amministrazione ha determinato di trattare anche quella pervenuta fuori termine;
al fine di favorire la conoscenza del Piano Adottato e la partecipazione anche in fase di presentazione di eventuali contributi da proporre anche sotto forma di Osservazioni, dalla data di Adozione del PUMS si sono tenuti:

- una Assemblea Pubblica di presentazione il giorno 16/04/2024 presso il Centro Civico San Rocco;
- una presentazione in Commissione Consiliare Ambiente in data 02/05/2024;
- tre incontri con StakeHolders istituzionali, di categoria e professionali in data: 16/05/2024, 21/05/2024, 22/05/2024;
- un incontro con i rappresentanti delle Consulte civiche, il 29/05/2024;

Considerato che:
- le osservazioni pervenute sono esposte in sintesi unitamente alle proposte di controdeduzione alle osservazioni nel documento denominato *"Controdeduzioni alle osservazioni al P.U.M.S. adottato con D.G.C. n. 110 del 28/03/2024"*, (allegato B) al presente provvedimento per costituirne parte integrante e sostanziale; le suddette controdeduzioni riportano altresì le modifiche

conseguenti alle proposte di accoglimento riferite al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e relativi allegati, in cui sono dettagliati gli aggiornamenti, le modifiche e le integrazioni da apportare al Piano adottato a seguito del recepimento di dette osservazioni;
- si rende opportuno demandare agli uffici di procedere all'aggiornamento ed all'integrazione degli elaborati del P.U.M.S. solo a seguito del recepimento di osservazioni e controdeduzioni ed eventuali emendamenti approvati in sede consiliare. Detto recepimento con Aggiornamento Elaborati dovrà essere ratificato con Determinazione Dirigenziale;

Considerato che con il presente atto si intende presentare le controdeduzioni alle osservazioni e approvare il P.U.M.S. rinviando a successiva fase esecutiva l'adeguamento degli eleborati che lo costituiscono

Richiamati i seguenti atti: 615/2021 DET VB; 110/2024 DLG VB; 40/2023 DLG VB; 419/2023 DLG VB;

Dato atto che, per l'adozione del presente provvedimento, non risulta necessario acquisire, nell'ambito dell'istruttoria, pareri di servizi interni o di altre amministrazioni esterne

Dato atto che, per l'esecuzione del presente provvedimento non risulta necessario acquisire certificazioni o nullaosta di servizi interni o di altre amministrazioni esterne

Visti:
la Direttiva 92/43/CEE del Consiglio del 21/05/1992 relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche;
la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'Unione Europea del 27/06/2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;
Visti:
il Decreto 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257."
il D.Lgs. n. 267/2000 e s.m.i. in materia di ordinamento degli enti locali;
il D.Lgs. 33/2013 in ambito di accesso civico e obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni;
il D.Lgs. 3/04/2006 n.152 e s.m.i. in materia ambientale e, in particolare, la Parte II - Procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), per la Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) e per l'Autorizzazione Ambientale Integrata (IPPC);

COMUNE DI MONZA

Vista la L.R. n.12/2005 e s.m.i.
lo Statuto dell'Ente;
il vigente Regolamento sull'Ordinamento degli Uffici e dei Servizi;
Preso atto che il responsabile del procedimento relativo al presente atto, ai sensi della L. n. 241/1990, è l'arch. Carlo Maria Nizzola, Dirigente del *Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio*;

Dato atto che il presente provvedimento costituisce attuazione del seguente obiettivo operativo del DUP:
1005/3.10.17 - La rivoluzione della mobilità;

Dato atto che la materia oggetto del presente provvedimento rientra nelle competenze dell'unità organizzativa SERVIZIO MOBILITÀ come da vigente funzionigramma;

Attesa la competenza del Consiglio Comunale all'adozione del presente provvedimento ai sensi dell'art. 42, comma 2, lett. b), D. Lgs. n. 267/2000;

Visto l'allegato parere in ordine alla regolarità tecnica, espresso sulla proposta in esame dal Dirigente responsabile del SETTORE MOBILITÀ E VIABILITÀ, PATRIMONIO, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D. Lgs. n. 267/2000;

D E L I B E R A

le premesse formano parte integrante e sostanziale del presente provvedimento che si intendono qui interamente riportate;

di accogliere, accogliere parzialmente ovvero non accogliere le osservazioni pervenute, come indicato nel documento "*Controdeduzioni alle osservazioni al P.U.M.S. adottato con D.G.C. n. 110 del 28/03/2024*" (Allegato B), disponendo di conseguenza le modifiche agli atti del PUMS nei modi e per le motivazioni riportati in ciascuna delle schede di controdeduzione allegate, da recepirsi da parte di Monza Mobilità e del Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio;

di approvare per conseguenza il Piano Urbano per la mobilità Sostenibile – PUMS, predisposto dal Proponente – Monza Mobilità, composto dai seguenti documenti (in atti n° 59080 del 27/03/2024), da adeguarsi in ragione del recepimento delle "Controdeduzioni" (allegato B) di cui al punto precedente:

- Documento di Piano
- Elaborati grafici (1. Sistema ferroviario; 2. Rete stradale; 3a Hub multimodali – scenario Zero; 3b Hub multimodali – scenario PUMS; 4. Mobilità ciclistica; 5a TPL – Stato di fatto; 5b TPL – Scenario di progetto; 6 ZTL e isole ambientali; Quadro sinottico delle azioni)

COMUNE DI MONZA

- Allegati (1A: Le indagini di supporto al PUMS: Modello di traffico - 1B: Le indagini di supporto al PUMS: Aggiornamento Modello di Traffico - 2: Il processo di partecipazione al PUMS)

di dare mandato agli uffici di procedere all'aggiornamento ed all'integrazione degli elaborati a seguito del recepimento di osservazioni e controdeduzioni (come da predetto Allegato B" "Controdeduzioni alle osservazioni al P.U.M.S. adottato con D.G.C. n. 110 del 28/03/2024"), ed eventuali emendamenti approvati in sede consiliare. Detto recepimento con Aggiornamento Elaborati dovrà essere ratificato con Determinazione Dirigenziale;

di dare atto che al presente provvedimento non è associato alcun Codice Identificativo di Gara (CIG)

di dare atto che al presente provvedimento non è associato alcun Codice Unico di Progetto (CUP)

Di dichiarare, con separata ed unanime votazione, l'immediata eseguibilità del presente provvedimento, giusta l'art. 134, comma 4, del D. Lgs. n. 267/2000.

Conclusa la votazione per voto palese a mezzo del sistema elettronico, la Presidente del Consiglio comunale accerta e proclama il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 27 Consiglieri votanti n. 27 Maggioranza richiesta 14

Voti favorevoli n. 19 (come da report votazione allegato)
Voti contrari n. 08 (come da report votazione allegato)
Astenuti n. //
Presenti non votanti n. //

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Allevi, Arbizzoni, Bonetti, Maffè, Parrella, Sassoli.

In esito alla votazione sopra riportata, la Presidente dichiara che la proposta di deliberazione avente ad oggetto: "PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI ED APPROVAZIONE" è

APPROVATA

Successivamente la Presidente del Consiglio comunale pone in votazione l'immediata eseguibilità sull'oggetto approvato, invitando l'aula a procedere alla votazione, per voto palese a mezzo del sistema elettronico, accertando e proclamando il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 21 Consiglieri votanti n. 21 Maggioranza richiesta 17

Voti favorevoli n. 21 (come da report votazione allegato)

COMUNE DI
MONZA

Voti contrari n. //
Astenuti n. //
Presenti non votanti n.//

Risultano assenti alla votazione i Consiglieri: Allevi, Arbizzoni, Bonetti, Cirillo, Galbiati Longo, Maffè, Merlini, Monguzzi, Parrella, Sassoli, Villa.

In esito alla votazione sopra riportata, il Consiglio comunale

DELIBERA

Di dichiarare il presente provvedimento IMMEDIATAMENTE ESEGUIBILE, ai sensi dell'art. 134 c.4 D. Lgs. N. 267/2000.

PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE

PUMS

"Controdeduzioni alle osservazioni al P.U.M.S. adottato con D.G.C. n. 110 del 28/03/2024"

Allegato B

Monza Mobilità - Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio - Comune di Monza










Osservazione 1

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
		COOPERATIVA SOCIALE PER MONZA 2000 A R.L.		**Non accolta**		
77481	23/04/2024		Disponibilità della cooperativa al trasporto collettivo di persone anziane e disabili		Non condivisibile	Si condivide quanto riportato nell'osservazione; tuttavia, quanto evidenziato si innesta nell'obiettivo "Monza accessibile e inclusiva" . In merito alla questione del trasporto delle persone fragili (persone diversamente abili e anziani) il Comune si riserva la possibilità di effettuare dei bandi per individuare soggetti privati che effettuano questo specifico servizio di trasporto.

Osservazione 2

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
79494	29/04/2024	**CIVATI ROBERTO**	1-Non è stata presa in considerazione la connessione attraverso il TPL tra la Villa Reale - Piazzale Virgilio-San Fruttuoso	**Parzialmente accolta**	Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Nel PUMS sono state inserite le linee guida e i criteri per migliorare la rete del trasporto collettivo e per rivedere, in relazione alle esigenze della città, i nastri di esercizio (giorni e orari di servizio). Sulla base di questi criteri, la progettazione di dettaglio sarà oggetto di collaborazione tra il Comune di Monza e l'Agenzia di Bacino. Si veda il paragrafo 6.3.1.
			2- Mancanza collegamenti tra viale Elvezia-Futuro capolinea M5 e il quartiere Giotto di Lissone;		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Tale osservazione trova conferma nella Tavola 4 del PUMS dove viene riportato il collegamento, tra il comparto di viale Elvezia, quartiere Giotto di Lissone e il futuro capolinea di M5. Detta connessione è stata anche già oggetto di progettazione da parte dell'Amministrazione.
			3- Mancanza collegamenti tra le vie Stradella/Tagliamento con la Boscherona e il canale Villoresi. Mancanza di illuminazione dello stesso		Non condivisibile	Il collegamento richiesto si sviluppa parallelamente al canale Villoresi e pertanto ad oggi non si ritiene necessario prevedere anche questo collegamento. Illuminazione non è oggetto di PUMS
			4- considerare la messa in sicurezza di via Lario e del comparto via Valle del Curone, Monte S. Primo, della Giardina		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	La pista ciclabile di via Lario è stata recentemente oggetto di progettazione da parte del Comune per il completamento di questo itinerario
			5- resoconto situazione quadrilatero SS36-Canale Villoresi- via Lario - confine con Muggiò. La verifica parte dalla rotonda del Bennet fino alla rotonda di via Raffaello Sanzio - Muggiò, per poi inoltrarsi nelle vie interne: Pusiano-Brunate-Monte Legnone-Monte Palanzone-Monte Barro-Monte Generoso. Problemi di traffico e di degrado e sicurezza stradale		Non condivisibile	In relazione al "resoconto situazione quadrilatero SS36- Muggiò", la stessa evidenzia problematiche puntuali di traffico che non sono oggetto del PUMS

Osservazione 3

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
94530	21/05/2024	**ASSOLOMBARDA**	Premessa: 1.Riteniamo insufficienti o assenti le proposte di potenziamento dei parcheggi di interscambio, attivazione di parkride con collegamenti tramite navette. 2.Riteniamo insufficiente l'introduzione di sensi unici di cirolazione utili per pianificare nuove piste ciclabili, (ad esempio l'attivazione del senso unico lungo la cerchia che delimita il centro storico, consentirebbe di liberare spazio per realizzare una pista ciclabile nell'itinerario Appiani-Manzoni-Azzone Visconti- Aliprandi) 3. azioni più penalizzanti sull'uso del veicolo privato devono essere attuate gradualmente solo dopo l'attivazione di reti e servizi di mobilità che favoriscano l'interscambio e il cambio modale	**Parzialmente accolta**	Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Il principio di fondo del PUMS è quello di rendere l'uso del veicolo privato una delle opzioni per muoversi in città, non più la prevalente. Le azioni volte a incrementare l'utilizzo del trasporto collettivo, come evidenziato nello stesso PUMS, vanno sviluppate contestualmente rispetto alle misure di limitazione del traffico privato.
			6.1.3 nelle ZPRU con una forte presenza di insediamenti produttivi si attuino politiche di sosta che garantiscano la gratuità per i lavoratori delle aziede (es. Polo sportivo)		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Nella definizione delle discipline di ciascuna ZPRU il comune sta già tenendo conto delle esigenze dei lavoratori (es. ZPRU Polo Sportivo) e, in linea generale, per alcune specifiche categorie di utenti (residenti e lavoratori) sono previste specifiche forme di agevolazione.
			6.1.5 razionalizzare la logistica urbana 6.1.5a Eliminare dal testo indicazione di limitare l'accesso alla ZTL alla totalità dei veicoli commerciali.		condivisibile	Nel testo del PUMS si è inteso che le fasce orarie in cui è consentito l'accesso ai veicoli commerciali saranno inizialmente maggiormente limitate per i veicoli più inquinanti garantendo maggiore flessibilità per gli accessi dei veicoli a limitato o nullo impatto ambientale. Successivamente, in relazione alle variazioni della tipologia di alimentazione del parco veicolare dedicato, le fasce orarie di accesso alle ZTL potranno essere modificate. Modifiche al paragrafo 6.1.5
			6.1.5b implementazione di sistemi di prenotazione e controllo contro gli usi impropri delle aree per il carico e scarico merci, così come la promozione dei lockers e l'incentivazione di transhipmet point per la micro distribuzione nel centro urbano		parzialmente condivisibile	Ad oggi il codice della strada non prevede l'utilizzo di sistemi telematici per la rilevazione da remoto degli usi improri delle aree di carico/scarico merci. Ciò rende difficoltoso immaginare sistemi automatici di prenotazione e controllo di queste aree. Per la promozione di lockers e, in generale per servizi di micrologistica urbana, il piano prevede la localizzazione degli stessi presso gli hub multimodali. Per l'effettiva attuazione di questa misura occorrerà individuare, con procedure di evidenza pubblica, soggetti gestori.
			6.3.1b reintrodurre nella tavola 5B TPL scenari di progetto il passaggio della Z206 dall'area produttiva Pompei/Ercolano, verificandone le frequenze e gli orari con i Mobility Manager Aziendali		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Nel PUMS sono state inserite le linee guida e i criteri per migliorare la rete del trasporto collettivo e per rivedere, in relazione alle esigenze della città, i nastri di esercizio (giorni e orari di servizio). Sulla base di questi criteri, la progettazione di dettaglio sarà oggetto di collaborazione tra il Comune di Monza e l'Agenzia di Bacino.
			6.1.7 In assenza di un potenziamento degli spazi di sosta, rischia di creare fenomeni di congestione ai confini della stessa ZTL., attuare gradualmente l'ampliamento della ZTL al verificarsi di determinate condizioni volte a favorire il cambio modale		parzialmente condivisibile	Lo spirito del PUMS già prevede che alcune azioni (come le misure di riorganizzazione del sistema della sosta e di miglioramento dei servizi di trasporto pubblico locale) debbano essere avviate contestualmente in quanto tra loro complementari.
			6.1.7b nel ridefinire le regole di accesso e per il rilascio dei pass non si penalizzi il traporto merci e si garantisca l'accesso ai veicoli intestati a tutte le attività economiche insediate e anche a chi è diretto al parcheggio sotterraneo di Piazza Trento e Trieste		parzialmente condivisibile	per il trasporto merci si rimanda a quanto detto al punto precedente. Per la parte relativa ai veicoli intestati alle attività economiche si procederà sulla falsa riga della disciplina attuale garantendo l'accessibilità alle attività economiche, compresi anche i parcheggi interrati interni alla ZTL
			6.1.7C escludere dalla ZTL la parte compresa tra via Zucchi e via dei Mille per semplificare l'accesso alla Clinica Zucchi		parzialmente condivisibile	Allo stato attuale non si ritiene di variare il perimetro della ZTL. Il Documento di piano verrà modificato inserendo che "in fase di attuazione della ZTL verranno mantenute le vie al suo interno solo nel caso in cui si garantisca un completo, semplice e gratuito accesso agli utenti alle Cliniche Zucchi, con preliminare assenso dell'operatore sanitario."

Osservazione 3

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
			6.1.7d Valutare attentamente la ZTL su viale Cavriga, in considerazione degli impatti sulla viabilità nelle vie limitrofe		parzialmente condivisibile	La rimodulazione della ZTL di viale Cavriga è stata già oggetto di simulazione. Le eventuali variazioni dovranno in ogni caso essere oggetto di graduale attuazione per verificarne gli impatti effettivi.
			6.2a verificare l'attuale offerta di stalli per la sosta e l'indice di utilizzo per verificare eventuali necessità di potenziamento		parzialmente condivisibile	L'attività è in corso nell'ambito della progettazione delle ZPRU
			6.2b Necessità di un parcheggio di interscambio con il futuro capolinea di M5		parzialmente condivisibile	E' in corso la redazione del masterplan dell'area del polo istituzionale nel cui ambito è prevista la realizzazione di interventi per incrementare l'offerta di sosta.
			6.2c realizzare parcheggio di interscambio al "polo sportivo" con collegamento navetta verso il centro e la stazione ferroviaria		parzialmente condivisibile	L'area ex-Singer è già oggi utilizzata come area parcheggio in occasione di grandi eventi. Saranno valutate ulteriori forme di utilizzo in relazione al regime proprietario e alla infrastrutturazione
			6.3.1a organizzazione di un sistema di park&ride dagli hub multimodalial centro e viceversa attraverso la valorizzazione di servizi specifici di TPL su gomma		parzialmente condivisibile	Nel concetto di hub multimodale è implcita la realizzazione della connessione con i servizi TPL
			6.3.1b reintrodurre nella tavola 5B TPL scenari di progetto il passaggio della Z206 dall'area produttiva Pompei/Ercolano, verificandone le frequenze e gli orari con i Mobility Manager Aziendali		condivisibile	La progettazione di dettaglio delle linee del TPL sarà effettuata dal comune con l'Agenzia di Bacino. Nell'ambito delle attività di Mobility Management si terrà conto di questa specifica esigenza
			6.3.2 stralciare dalla dotazione di aree di sosta per lo stadio, l'area ex-Fiera, dal momento che è prevista la realizzazione della media struttura di vendita		condivisibile	Per ovviare al diverso utilizzo dell'area ex-fiera si prevede di utilizzare, per i grandi eventi, l'area ex Singer e le strade del comparto industriale. L'utilizzo dell'area ex-fiera, come percheggio per i grandi eventi, permarrà anche in seguito alla realizzazione del Piano Attuativo, ancorchè su spazi differenti.

Osservazione 4

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
95468	22/05/2024	**MAJOLI GIORGIO - Coordinamento associazioni**	1. Si chiede che nella delibera di approvazione del PUMS da parte del Consiglio comunale venga inserito l'impegno inderogabile di rivedere e aggiornare (entro 6 mesi) il Piano urbano della mobilità non appena sarà approvato il nuovo PGT.	**Parzialmente accolta**	parzialmente condivisibile	In fase di redazione del PGT sarà garantita dagli uffici del comune di Monza l'integrazione tra i due strumenti di pianificazione.
			2. Si chiede che nella delibera di approvazione del PUMS da parte del Consiglio comunale venga inserito l'impegno inderogabile di rivedere e aggiornare (entro 6 mesi) il Biciplan vigente.		Non condivisibile	L'indicazione è apprezzabile ma l'aggiornamento del Bicicplan avverrà solo in coordinamento con l'aggiornamento del PGT ed in raccordo con il monitoraggio del PUMS e recepite in questo Documento di Piano
			3. si chiede di prevedere nel PUMS anche altre 2 fermate ferroviarie (una pensilina con biglietteria automatica) a Monza ovest (Viale Elvezia) e Monza sud (San Rocco) da realizzarsi "a ponte", oltre quella a est (già prevista in via Einstein), Monza Centro e Monza Sobborghi (esistenti).		parzialmente condivisibile	La pianificazione delle fermate sul territorio regionale è di competenza della Regione Lombardia (Piano Regionale della Mobilità e Trasporti PRMT del 2016). Ad oggi, gli strumenti approvati prevedono la realizzazione della sola fermata Monza Est e Monza Ovest. Per quanto attiene la stazione della fermata Monza Sud San Rocco, il piano rinvia a successvi approfondimenti. Nel PUMS è stata inserita la fermata di Monza Est in quanto per la stessa, risulta uno stato di avanzamento in termini di progettualità e finanziamenti tale da poterla far rientrare nell'orizzonte di piano. Il PRMT è attualmente in fase di elaborazione. Si inserisce nel Documento di Piano l'indicazione di valutare l'inserimento sia della stazione ferroviaria di S. Rocco che di Monza ovest, tramite preliminari tavoli di confronto, circa la loro effettiva fattibilità tecnica-gestionale.
			4. Si chiede di prevedere nel PUMS, attraverso opportune simulazioni, l'interramento di via Boccaccio, sia per ricostituire l'unità spaziale tra i Boschetti Reale e il Parco sia per risolvere il problema del traffico automobilistico proveniente dalle direttrici est - ovest. Questo fatto consentirebbe inoltre di chiudere definitivamente al traffico automobilistico Viale Cavriga nel Parco. Ricordiamo infine che il PUMS può costituire variante agli strumenti urbanistici (DM 4 agosto 2017 n. 233 - Allegato 1).		Non condivisibile	L'interramento di via Boccaccio non determinerebbe un incremento di capacità della stessa. Il criterio di fondo del PUMS è stato quello di prevedere principalmente interventi di carattere gestionale volti a determinare una riconfigurazione del taglio modale; in questa logica, interventi infrastrutturali volti ad incentivare il traffico veicolare e privato sono stati posti in secondo piano. Nello specifico, l'interramento di via Boccaccio, al di là di non risultare elemento che di per se possa portare alla chiusura di viale Cavriga, presenta criticità tecniche che lo configurano come di estrema onerosità (in sottrazione alle risorse da destinare alle politiche dedicate alla mobilità collettiva), non risultando sostenibile nell'arco di attuazione del PUMS. Potranno essere previsti tavoli di confronto, analisi e studi specifici per Approfondire le possibili fasi successive per questo intervento
			5. Si chiede di prevedere nel PUMS la realizzazione di sottopassi viari nelle intersezioni di Viale Industrie – Viale Stucchi (da interrare) con Via Salvadori e Via Sant'Albino (in superficie con rotonde); di Viale Stucchi con Viale Sicilia e di Viale Stucchi con Viale Libertà (già finanziato dal PII di Esselunga). Questo fatto consentirebbe di rendere più scorrevole quegli attraversamenti, fonte quotidiana di code e di inquinamento indotto. Considerando anche l'ipotesi, con gli opportuni finanziamenti provinciali, regionali e statali, di interrare l'intero tratto di quei Viali da Via Salvadori a Viale Sicilia.		Non condivisibile	Il criterio di fondo del PUMS è stato quello di prevedere principalmente interventi di carattere gestionale volti a determinare una riconfigurazione del taglio modale; in questa logica, interventi infrastrutturali volti ad incentivare il traffico veicolare e privato sono stati posti in secondo piano. Per quanto attiene il traffico di attraversamento che interessa viale delle Industrie-Stucchi è stata avviata un'attività di concertazione con Milano Serravalle per rivedere la localizzazione dei caselli sul territorio. Nel breve termine, l'interramento sottrarrebbe risorse da destinare alle politiche dedicate alla mobilità collettiva, non risultando sostenibile nell'arco di attuazione del PUMS. Potranno essere previsti tavoli di confronto, analisi e studi specifici per approfondire le possibili fasi successive per gli interventi indicati in questo punto delle osservazioni, con priorità per l'intersezione tra v.le delle Industrie, via Salvadori, v.le Stucchi, via Sant'Albino, via della Vittoria
			6. Si chiede una attenta valutazione mediante modelli di calcolo al fine di simulare gli effetti derivanti dalla limitazione di transito imposte dalla ZTL. Si ritiene doveroso che il PUMS preveda una duplice possibilità, ovvero una fase preliminare di sperimentazione prima dell'entrata in vigore delle limitazioni di circolazione indicate dal Piano.		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	L'attuazione della ZTL è stata oggetto di simulazione. L'attuazione sarà realizzata per gradi al fine di valutarne gli impatti

Osservazione 4

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
			7. Si chiede che il PUMS venga integrato con uno studio di mobilità pubblica adeguato alla morfologia urbana, che preveda l'integrazione e l'uso di mezzi pubblici di dimensioni ridotte e con corse più frequenti. Le strade cittadine devono essere meno caricate da mezzi pesanti che contribuiscono notevolmente al congestionamento del traffico.		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Nel PUMS sono state inserite le linee guida e i criteri per migliorare la rete del trasporto collettivo e per rivedere, in relazione alle esigenze della città, i nastri di esercizio (giorni e orari di servizio). Sulla base di questi criteri, la progettazione di dettaglio sarà oggetto di collaborazione tra il Comune di Monza e l'Agenzia di Bacino.

Osservazione 5

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
97192	24/05/2024	**CIVATI ROBERTO - Quartiere S. Biagio-Cazzaniga**	1. è auspicabile che l'allargamento della ZTL e le ZPRU vengano realizzate solo dopo aver ampliato e aggiornato il sistema del TPL;	**Parzialmente accolta**	Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Lo spirito del PUMS già prevede che alcune azioni (come le misure di riorganizzazione del sistema della sosta e di miglioramento dei servizi di trasporto pubblico locale) debbano essere avviate contestualmente in quanto tra loro complementari.
			2.1- si chiede all'amministrazione massima attenzione nella gestione delle problematiche legate au cantieri che interesseranno 3 fermate all'interno del quartiere Cazzaniga. In particolare si chiede attenzione nella comunicazione dei cambiamenti viabilistici che si renderanno necessari		Non condivisibile	La progettazione delle stazioni della M5 sul territorio di Monza è stata recepita nel PAUR (Procedimento Autorizzativo Unico Regionale), anche sulla base delle indicazioni del Comune di Monza. Per quanto concerne le fasi di cantiere, seppur impattanti, si tratta di misure temporanee e localizzate che saranno di volta in volta oggetto di valutazioni tecniche da parte degli uffici comunali.
			3- includere tra gli hub multimodali il parcheggio del centro commerciale Bennet		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Le scelte sulla connessione del parcheggio del centro commerciale Bennet rientrano nell'ambito delle misure del masterplan per il Polo istituizionale in corso di definizione
			4. Mancano le connessioni tra i quartieri: es. Cesare Battisti non è percorso da alcuna linea, mancano i collegamenti tra il Parco e il quartiere S. Fruttuoso. Potenziare il numero di corse e attivare il servizio anche nei gironi festivi. Necessario migliorare la comunicazione agli utenti con cartelli stradali e mappa delle linee e fermate. Facilitare il pagamento dei biglietti con carte di credito/bancomat o con biglietto comulabile.		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Nel PUMS sono state inserite le linee guida e i criteri per migliorare la rete del trasporto collettivo e per rivedere, in relazione alle esigenze della città, i nastri di esercizio (giorni e orari di servizio). Sulla base di questi criteri, la progettazione di dettaglio sarà oggetto di collaborazione tra il Comune di Monza e l'Agenzia di Bacino.
			4. Aumentare il numero di licenze taxi		condivisibile	Il PUMS recepirà questa esigenza. L'effettiva attuazione della misura dovrà essere ratificata da specifici atti dell'amministrazione.
			5- proseguire la realizzazione di collegament tra piste ciclabili esistenti sia in Monza che con i comuni limitrofi. Inoltre è da considerare il collegamento tra quartieri e ospedale, cetnri di cura e parchi pubblici. Oltre alle rastrelliere prevedere l'installazione di sistemi di videosorveglianza e promuovere l'apertura di ciclifficine in ogni quartiere. nelle ciclopedonali essitenti, separare il transito dei ciclisti da quello dei pedoni. promuove nelle scuole incontri indormativi di sensibilizzazione sull'uso corretto dei cicli elettrici.		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Già contenuta nell'obiettivo "Monza sicura"
			6- si concorda nel creare zone protette a 30km/h introno agli istituti scolastici e intorno all'ospedale S. Gerardo		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Già contenuta nell'obiettivo "Monza sicura"
			. Percorsi pedonali, strade 30 Aumentare gli attraversamenti stradali per pedoni e disabili in tutte le strade; . Effettuare regolare manutenzione dei marciapiedi esistenti e progettare i maciapiedi mancanti . Sostituire il bitume con autobloccanti che possiedono importanti proprietà drenanti e termorefrattarie. . abbellimento viale Elvezia e creazione di parcheggi lungo i viali laterali . revisione via Lario . copertura ferrovia come occasione per ricucire il quartiere, visto che ora la ferrovia s configuara come una barriera . creare strade parco alla Boscherona		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	I percorsi scolastici e le strade 30 sono già previsti nel PUMS. La progettazione di dettaglio di attraversamenti pedonali e le modalità di manutenzione dei marciapiedi non sono oggetto di piano.
			7- Ripensamento spazio stradale: abbellimento viale Elvezia, Revisione Via Lario, Copertura ferrovia, creazione di strade parco alla Boscherona		Non condivisibile	Il PUMS definisce una strategia (paragrafo 6.4.1), non entra nel merito dell'individuazione e della programmazione dei singoli interventi

Osservazione 6

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
98235	27/05/2024	**CASTAGNOLI VINCENZO**	. Maggiore comunicazione su linee e orari . "Deve essere fatta una politica dei costi dei biglietti" . Car sharing Da implementare . Collegare le ciclabili esistenti, pozzetti e buche pericolosi. Rotatorie come su viale Libertà/viale Sicilia possano essere attraversate in bicicletta per raggiungere i comuni confinanti	**Accolta**	Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Le questioni avanzate rientrano negli obiettivi OS6 - OS7 e OS9

Osservazione 7

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
98316	27/05/2024	**CASTOLDI GIORGIO**	1-Strada (anche con tunnel sotterraneo) di collegamento tra via Guerrazzi /Via Silva per collegare Via Philips o Via Borgazzi, e Viale Campagna. La proposta ha lo scopo di rendere più agevole il traffico per chi proviene dalle strade del quartiere Triante (compreso Viale Lombardia) e ridurre il traffico e la pericolosità di Via Guerrazzi dall'incrocio con Via Goldoni fino all'incrocio di Via Borgazzi. Inoltre, tali strade possono essere una valida soluzione per il percorso di autobus sostitutivi in caso di guasti o sospensione del servizio della futura linea 5 della Metropolitana.	**Parzialmente accolta**	Non condivisibile	Il collegamento proposto già esiste attualmente. Per ridurre i livelli di congestione sono state previste azioni per il riequilibrio del taglio modale. Si precisa inoltre che il collegamento ciclo-pedonale su via Campania-Puglia, è stato inserito tra le opere di compensazione nell'ambito del progetto di M5
			2-Costruire parcheggi sotterranei anche automatizzati nei quartieri al fine di rendere più agevole il traffico, e maggiori parcheggi in prossimità delle stazioni della metropolitana. Quando saranno in funzione le stazioni della metropolitana e a breve le aree blu dei parcheggi a pagamento, come ad esempio nel quartiere San Carlo, verranno a meno i pochi parcheggi utilizzati in minor misura dai residenti, in quanto già vengono occupati per l'intera giornata da non residenti che si recano in stazione, preferendo il parcheggio gratuito all'utilizzo dei		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	La misura è parzialmente prevista all'interno dell'obiettivo OS2- OS4
			3- Parcheggio sotterraneo in Piazza Citterio come da precedenti progetti già affrontati dalle giunte comunali.		Non condivisibile	Il piano si pone l'obiettivo di riequilibrare il taglio modale, incrementando i servizi di mobilità sostenibile e riducendo, contestualmente l'uso dell'auto privata, attraverso un complesso sistema di azioni che incidono sull'intero sistema di mobilità. In particolare sono previste azioni per la riorganizzazione della sosta (come da obiettivo OS2), volte a ottimizzare l'utilizzo della sosta su strada e delle infrastrutture esistenti
			4-Sistema "Ettometrico" da Bettola (utilizzando in parte i binari verso il Deposito di Casignolo) a Viale Enrico Fermi e Viale delle Industrie, almeno fino al Polo Sportivo (Stadio Brianteo), con possibilità di prolungamento fino ad Agrate o Arcore SP45. Da Viale Enrico Fermi in superficie come metropolitana sopraelevata ad un binario e sdoppiamento dello stesso nelle stazioni, lungo il percorso della SP60. Fermate ad esempio Stadio Brianteo, Cimitero di Monza, incrocio Viale delle industrie con Via Buonarroti, San Rocco (Via Aquileia). In alternativa stessa soluzione in modalità metrotram in parte su linea sopraelevata dal Polo Sportivo fino a Bettola o Cascina Gobba (Milano), con intersezioni per tram proveniente da Sant'Albino a San Fruttuoso (vedi punto 5).		Non condivisibile	Il piano include gli interventi di potenziamento dell'attuale sistema del servizio ferroviario a servizio della città, la realizzazione dell'estensione della M5 su Monza e, un sistema di collegamento con BRT per il collegamento tra la zona est e la zona ovest della città. La coppia orginie-destinazione indicata è già servita da una linea dedicata del TPL per la quale si potranno valutare forme di potenziamento.
			5-Tram catenary free o modalità mista, dal Quartiere Sant'Albino (confine con Brugherio e San Damiano), Cimitero di Monza, lungo viale Ugo Foscolo, Stazione di Monza (lato Piazza Castello), Largo Mazzini, Via Manzoni, Via Cavallotti, Viale Lombardia (fino alla Stazione M5 di Viale Campagna o Polo Istituzionale). Soluzione innovativa già adottata in diverse grandi città della Spagna come Saragozza (682.513 abitanti) dal 2013 e in Italia da Padova (207.000 abitanti). Fermate non vicine sul modello del sistema tramviario di Torino detta "Metropolitana Leggera".		Non condivisibile	La coppia orginie-destinazione indicata è già servita da una linea dedicata del TPL per la quale si potranno valutare forme di potenziamento.
			6-Aree ZTL dotate di Pilomat.		Non condivisibile	Le Ztl saranno realizzate con sistemi telematici di rilevazione delle infrazioni.
			7-Fermata ferroviaria lungo la Linea Milano Seregno Chiasso, in prossimità di Viale Cesare Battisti, Via Debussy e Via della Birona, con raddoppio dei binari nella stazione per non rallentare il traffico ferroviario, in modo tale da avere i binari per le precedenze ai treni. Banchine con lunghezza tale da permette la fermata di treni con 12 elementi. Servirebbe i quartieri Cazzaniga, Parco, parte di San Biagio, e sarebbe in prossimità del Polo Istituzionale (capolinea M5).		Non condivisibile	La pianificazione delle fermate sul territorio regionale è di competenza della Regione Lombardia(Piano Regionale della Mobilità e Trasporti PRMT del 2016). Ad oggi, gli strumenti approvati prevedono la realizzazione della sola fermata Monza Est e Monza Ovest. Per quanto attiene la stazione della fermata Monza Sud San Rocco, il piano rinvia a successvi approfondimenti. Nel PUMS è stata inserita la fermata di Monza Est in quanto per la stessa, risulta uno stato di avanzamento in termini di progettualità e finanziamenti tale da poterla far rientrare nell'orizzonte di piano. Il PRMT è attualmente in fase di elaborazione.

Osservazione 7

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
			8- Linee urbane con Minibus elettrici nelle “fasce di morbida” e nel periodo in cui le scuole non sono aperte, e linea circolare lungo il perimetro del centro storico verso le stazioni della metropolitana.		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Nel PUMS sono state inserite le linee guida e i criteri per migliorare la rete del trasporto collettivo e per rivedere, in relazione alle esigenze della città, i nastri di esercizio (giorni e orari di servizio). Sulla base di questi criteri, la progettazione di dettaglio sarà oggetto di collaborazione tra il Comune di Monza e l'Agenzia di Bacino.

Osservazione 8

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
100491	29/05/2024	**ARCH. PAOLA SACCONI**	6- Essendo l'area della ex Fiera una delle aree a parcheggio più consistenti previste per i grandi eventi all'U-Power Stadium, si chiede di chiarire come si intende ovviare alla sua futura dismissione, evitando ricadute sulla cittadinanza residente nelle zone limitrofe.	**Parzialmente Accolta**	condivisibile	Per ovviare al diverso utilizzo dell'area ex-fiera si prevede di utilizzare, per i grandi eventi, l'area ex Singer e le strade del comparto industriale. L'utilizzo dell'area ex-fiera, come percheggio per i grandi eventi, permarrà anche in seguito alla realizzazione del Piano Attuativo, ancorchè su spazi differenti.
			1- Si chiede di prevedere nel PUMS la realizzazione di sottopassi viari interrando Viale Industrie – Viale Stucchi all'intersezione con Via Salvadori e Via Sant'Albino, con Viale Sicilia e con Viale Libertà. Considerando anche l'ipotesi, con gli opportuni finanziamenti provinciali e regionali, di interrare l'intero tratto di quei Viali da Via Salvadori a Viale Sicilia. 2- Si chiede di prevedere nel PUMS la modifica dell'attuale rotonda a fagiolo con la realizzazione di due rotonde, in modo da separare gli innesti da via Salvadori-via della Vittoria (S. Damiano di Brugherio) rispetto a quelli da via S. Albino, ripristinando anche la corsia di svolta a destra già esistente e disattivata		Non condivisibile	Il criterio di fondo del PUMS è stato quello di prevedere principalmente interventi di carattere gestionale volti a determinare una riconfigurazione del taglio modale; in questa logica, interventi infrastrutturali volti ad incentivare il traffico veicolare e privato sono stati posti in secondo piano. Per quanto attiene il traffico di attraversamento che interessa viale delle Industrie-Stucchi è stata avviata un'attività di concertazione con Milano Serravalle per rivedere la localizzazione dei caselli sul territorio. Nel breve termine, l'interramento sottrarrebbe risorse da destinare alle politiche dedicate alla mobilità collettiva, non risultando sostenibile nell'arco di attuazione del PUMS. Potranno essere previsti tavoli di confronto, analisi e studi specifici per approfondire le possibili fasi successive per gli interventi indicati in questo punto delle osservazioni, con priorità per l'intersezione tra v.le delle Industrie, via Salvadori, v.le Stucchi, via Sant'Albino, via della Vittoria
			3- Si chiede che non venga prevista l'immissione di via Velleia su via Adda, strada che passa nel centro abitato di S. Albino, e che da anni Consulta e Comitato chiedono venga preclusa (o quantomeno disincentivata) al traffico pesante. L'accesso all'area del PA Aruba può avvenire da via Sicilia, sulla quale è prevista la riqualificazione dell'intersezione con via Pompei attraverso la realizzazione di una rotonda. 4- Si chiede che non vengano previste nuove strade a consumo di suolo e che inducono traffico in aree agricole strategiche facenti parte dei corridoi ecologici previsti dal PTCP, per le quali chiediamo da tempo la destinazione a Parco, in continuità con il Parco est delle cave di Brugherio e il P.A.N.E.		non condivisibile	3-4 : in quanto l'intervento è attualmente in oggetto di valutazioni da parte del settore urbanistica del comune di Monza. Gli elementi relativi alle aree agricole strategiche saranno oggetto del PGT in corso di aggiornamento.
			5- Si chiede di prevedere nel PUMS un riferimento alla necessità di spostare le barriere autostradali al di fuori del percorso delle tangenziali di Milano.		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Per quanto attiene il posizionamento delle barriere autostradali, di cui è stato rilevato in fase di redazione del PUMS l'impatto in termini di traffico di attraversamento indotto sulla rete stradale del comune di Monza, è stata avviata un'attività di concertazione con Milano Serravalle per rivedere la localizzazione dei caselli sul territorio.

Osservazione 9

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
100999	30/05/2024	**MASSAFRA UMBERTO**	nel PUMS l'obiettivo della "digitalizzazione del sistema di mobilità" viene indicato come più di "breve periodo" rispetto a tanti altri: se è ritenuto possibile lavorare da subito alla creazione della piattaforma tecnologica, sarebbe utile esplicitarlo meglio nel documento in modo che appaia davvero perseguibile in un orizzonte temporale più preciso.	**Accolta**	condivisibile	Per l'intervento di digitalizzaione del sistema di mobilità è stata già presentata specifica richiesta di finanziamento alla Regione Lombardia

Osservazione 10

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
101004	30/05/2024	**MASSAFRA UMBERTO**	il PUMS riporta tra i propri obiettivi quello di “Favorire la cultura della mobilità condivisa attraverso attività di promozione e un cambio di paradigma culturale”. Questo viene indicato come un obiettivo di breve e medio periodo ma, guardando anche al quadro sinottico, emerge a mio parere una incongruenza. In buona sostanza, le azioni di medio periodo spariscono mentre le azioni di lungo periodo come l'Adesione alla Settimana europea della mobilità sostenibile e la promozione di attività di sensibilizzazione nelle scuole sono attività che inizieranno già prima. Molto probabilmente già nella prima metà del 2025 si potrebbero mettere in campo i primi accordi con le Scuole in questo senso, in modo tale da arrivare all'inizio dell'anno scolastico 2025-2026 già con i primi incontri con i ragazzi.	**Accolta**	condivisibile	E' in corso di definizione una collaborazione tra Monza Mobilità e il Comando della Polizia Locale per realizzare già dal prossimo anno scolastico attività di sensibilizzazione nelle scuole.

Osservazione 11

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
101007	30/05/2024	**MASSAFRA UMBERTO**	nel PUMS si parla di “rinnovo delle fermate degli autobus” e quindi di interventi volti a renderle più confortevoli e funzionali e, in generale, a razionalizzare le fermate stesse. Sarebbe utile un maggior dettaglio sulla tipologia di interventi: ad esempio, presenza di posti a sedere, installazione di pensiline, monitor con andamento e tempi di attesa in tempo reale, ecc. Ciò favorirebbe l'utilizzo dell'autobus sia per chi già lo prende abitualmente, migliorando il servizio, sia per nuovi utenti attirati da maggiore comodità e facilità di fruizione.	**Accolta**	condivisibile	La proposta è gia contenuta a livello di pianificazione strategica nell'azione 3.1 "Migliorare i servizi di TPL"

Osservazione 12

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
101011	30/05/2024	**MASSAFRA UMBERTO**	nel documento sono citate a più riprese le corsie preferenziali come elementi la cui introduzione sarebbe utile a migliorare l'efficienza dei servizi di trasporto pubblico, favorendo il maggior utilizzo degli stessi. Essendo Monza una città molto congestionata e con assi stradali spesso stretti e probabilmente inidonei, non è chiaro in quali casi/contesti sarà realisticamente possibile procedere alla progettazione e realizzazione di questo tipo di interventi	**Accolta**	condivisibile	L'intervento è previsto dall'azione 3.1. "Migliorare i servizi di TPL". Dovrà essere oggetto di specifica progettazione prevedendo interventi di carattere infrastrutturale o gestionle

Osservazione 13

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
101015	30/05/2024	**DANIOTTI CRISTINA**	Dettagli su progettazione delle piste ciclabili	**Non accolta**	non condivisibile	Il PUMS individua gli assi della mobilità ciclistica. Gli stessi dovranno essere oggetto di specifica progettazione.

Osservazione 14

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
101025	30/05/2024	**MARIA GRAZIA ARTESANI - BARBARA MOTTA**	1- si richiede di indicare la definizione precisa delle categorie attribuite agli iinerari ciclabili e a quelli stradali, così che le categorie delle fig. 20, 28, 63, ora incongruenti, siano distinte, univoche e chiare.	**Parzialmente accolta**	condivisibile	Le definizioni inerenti la rete stradale sono riportate nel paragrafo 3.1.3. Per quanto attiene la rete ciclabile si è utilizzato il termine "itinerari" al fine di differenziare al terminologia rispetto alla classificazione delle strade. Si integrano il documento di piano e gli elaborati grafici per chiarire meglio
			2-si richiededi valurare se sia opportuno implementare nel documento un'ulteriore classificazione delle strade secondo l'art. del codice della strada		parzialmente condivisibile	In fase di redazione del PGT, anche al fine di considerare i relativi impatti territoriali, andrà definita la tabella di corrispondenza tra la classficazione stradale del PUMS con quella delle categorie previste dall'art. 2 del Codice della strada. Si integrano il documento di piano e gli elaborati grafici per chiarire meglio
			3- chiarire la definizione di "rete secondaria"		parzialmente condivisibile	Come previsto dal DM del 5.11.2001 la rete secondaria assolve funzione di collegamento tra la rete principale e la rete locale. È funzionalmente interessata da flussi di traffico di collegamento tra quartieri in ambito urbano.
			4- con l'obiettivo di migliorare le condizioni di vita di via Taccona, chiediamo che si prevedano itinerari ciclabili, moderazione della veolcità, arredo urbano, filari di alberi, asfalto fonoassorbente		condivisibile	Su via della Taccona è già previsto un itinerario portante della rete ciclabile come si evince dalla tavola 4 "Mobilità ciclistica". Il PUMS non definisce le scelte di dettaglio in merito alla progettazione della strada
			5- chiediamo il divieto di transito ai mezzi pesanti in via della Taccona		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Il livello di pianificazione del PUMS non entra nel merito delle discipline viabilistiche delle singole strade.
			6- sensi unici lungo l'asse via della Taccona		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Il livello di pianificazione del PUMS non entra nel merito delle discipline viabilistiche delle singole strade.
			7- indicare con tratti diversi il tratto interrato della SS36 dal viale in superficie		condivisibile	vedi tavola 2- Rete stradale. Si integrano il documento di piano e gli elaborati grafici per chiarire meglio
			8. si richiede di indicare via Vittorio Veneto come itinerario ciclabile principale oppure come itinerario ciclabile portante, nella tavola 4 e nelle figure ad essa collegate, nel documento di piano.		condivisibile	via Vittorio Veneto verrà inserita nella tavola 4 "Mobilità ciclistica" tra gli itinerari principali
			9- si chiede di prevedere all'interno del PUMS azioni e strategie di regolamentazione, disincentivazione, controllo del traffico pesante, del trasporto merci, delle aziende di logistica, nel territorio comunale e prevalentemente nelle zone periferiche (es. via Taccona, Boccaccio/Cantore/Libertà, asse Camania/Aquileia/Montesanto		parzialmente condivisibile	gli interventi relativi alla razionalizzazione della logistica urbana sono previste nell'azione 1.5 e 1.7. In fase attuativa andrà quantificata la domanda effettiva di trasporto merci e andranno dettagliate le scelte in relazione alle esigenze che operano sul territorio.

Osservazione 15

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
101090	30/05/2024	**FOSSATI GIOVANNI FLAVIO**	1-Considerato che il maggior fabbisogno di parcheggi si manifesta nella zona a sud della via s. Alessandro, è lungo questa via che sarebbe opportuno ricavare nuovi spazi per stalli utilizzando parte dell'area già di proprietà comunale.	**Accolta**	condivisibile	Il tema verrà incluso nel capitolo 6.1.3 "Riorganizzazione del sistema del sistema e della gestione della sosta"
			2 – Completare la via Donatori di sangue connetttendola con la via Gentili. E' una ricucitura di dimensioni molto limitate: circa 50 metri. Si realizzerebbe in tal modo il collegamento della via Gentili alla via s. Alessandro, utilizzando i terreni già di proprietà comunale (che saranno interessati al nuovo tunnel dell'A52) e parte dell'area sovrastante il tunnel già esistente.		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Il tema è già stato trattato nell'ambito delle osservazioni alla procedura di VIA (A52 parere VIA 111712 del 13,06,2024) del nuovo tunnel A52
			3 - Presa in gestione, da parte del comune, delle aree sovrastanti i due tunnel della A52 (uno già esistente e l'altro di prossima realizzazione) per la creazione di parcheggi, aree verdi ecc.		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Il tema è già stato trattato nell'ambito delle osservazioni alla procedura di VIA del nuovo tunnel A52
			4 - Accoglimento dei "suggerimenti e proposte per il PGT", più sopra richiamati (protocollo n. 114084 del 19/06/2023), finalizzati ad un disegno urbano unitario e di complessivo sviluppo e sostegno della viabilità, dei servizi e degli spazi pubblici del quartiere Riconoscere un adeguato indice di edificabilità, alle aree comprese tra via S. Alessandro e via Gentili (mq. 17.000), pare l'unica concreta possibilità per generare le risorse economiche necessarie ad una sistemazione complessiva della zona nei termini attesi dai residenti sia per la soluzione delle problematiche sopra richiamate, sia quale ristoro per l'enorme disagio che dovranno subire nei prossimi mesi/anni a causa dell'ampliamento della A52 ed in considerazione delle già pesanti infrastrutture che attraversano e delimitano il quartiere: ferrovia, autostrada, tangenziali, elettrodotto. L'intervento edilizio conseguente all'accoglimeto dei "suggerimenti e proposte per il PGT" completerebbe il tessuto urbano del quartiere e consentirebbe di realizzare opere di urbanizzazione quali: - la pista ciclo/pedonale a completamento di quanto già previsto dal progetto SUS tra la scuola Pertini e la scuola s. Alessandro - creazione delle necessarie condizioni di "vivibilità" e reale fruibilità degli spazi, oltre che di sicurezza degli utenti deboli in particolare nella prossimità dei due plessi scolastici. - valorizzazione e riqualificazione delle aree verdi - adeguamento della quantità dei parcheggi pubblici disponibili		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	gli aspetti urbanistici vengono affrontati nel PGT. Per quanto attiene gli aspetti legati alla ricucitura pedo-ciclabili , con particolare riferimento all'accessibilità scolastica l'osservazione è coerente con i paragrafi 6.4.2 "Mobilità scolastica sostenibile e sicura" oltre che tale osservazione è già stata recepita nel "progetto SUS" in corso di realizzazione.

Osservazione 16

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
101251	30/05/2024	**TOMMASO CAPRA - LUCA LIONETTI**	1- si richiede che gli elaborati di PUMS esplicitino con maggior dettaglio gli indirizzi strategici per la realizzazione della ZTL, con particolare riferimento ai poli attrattori: clinica Zucchi, tribunale, istituti scolastici, parcheggio interrato di p.zza Trento e Triestee, parcheggio di via Pennati, piazza Carducci, ...(si chiede di aggiornare tutte le parti e gli allegati del PUMS: Documento di Piano, tabelle, tavole, ...)	**Parzialmente accolta**	condivisibile	La disciplina di dettaglio delle ZTL, che terrà conto della presenza di attività di differente tipologia, andrà specificata nella Delibera di Giunta di istituzione della stessa. Il Documento di Piano verrà modificato inserendo la dicitura "verrà comunque garantito l'accesso ai parcheggi contenuti nella ZTL"
			2- tavole TPL esistente e di progetto: si chiede di indicare in modo più leggibile la totalità del percorso di ciascuna linea, anche quando le linee si sovrappongono per alcune parti e che vengano indicati i nomi di ciascuna linea all'inizio e alla fine el tracciato e in punti intermedi, oltre che l'indicazione in legenda		condivisibile	Si accoglie la richiesta di modifica grafica della tavola. Tuttavia, si evidenzia che la pianificazione di dettaglio della rete del TPL dovrà essere oggetto di confronto con l'Agenzia di Bacino.
			3- si richeide di aggiungere gli hub intermodali (documento di piano e tavole) anche nei quartieri: s. Fruttuoso, Sant'Albino, San Rocco, San Donato-Regina Pacis, Cederna. Si richiede di aggiungere una spiegazione sulle finalità di questi 5 hub come punti nel quartiere dove i cittadini possano accedere conmaggior facilità a diversi servizi di mobilità.		parzialmente condivisibile	Per Hub multimodale si inendono i luoghi urbani "cerniere" del sistema di mobilità in cui si concentrano le più importanti attrezzature di trasporto: servizi di trasporto su ferro, parcheggi di scambio, linee del TPL, servizi di sharing, infrastrutture per la mobilità elettrica. (vedi paragrafo 6.2). Per i quartieri indicati, pur non essendo previsti hub multimodali, è, in ogni caso, prevista l'offerta di servizi in sharing, velostazioni e rastrelliere.
			4- si richiede di includere i contenuti, analisi e indicazioni nel Documento di Piano del PUMS, sia in termini di quadro conoscitivo dello stato di fatto, sia in termini di azioni di piano		condivisibile	Il PUMS recepirà questa esigenza. L'effettiva attuazione della misura dovrà essere ratificata da specifici atti dell'amministrazione.
			5- Aggiornare la tavola 4 - Mobilità ciclistica e la figura 28: schema rete ciclabile attuale e programmata, aggiornando i percorsi ciclabili esistenti e in progetto, rispetto alle azioni amministrative degli ultimi mesi fino alla data utile per la controdeduzione delle osservazione al PUMS. es. inserire i percorsi di via Aquileia e via Lario		Non condivisibile	Le tavole restituiscono la situazione alla data di adozione del documento. Gli interventi realizzati successivamente saranno recepiti in fase di monitoraggio e aggiornamento.
			6 - . figura 54, verificare indicazione di M5 nella riga di Monza Est, probabilmente semplice refuso . Figura 54, inserire la velostazione nell'hub multimodale di via Pellettier		condivisibile	Erorre materiale
			7- realizzare una velostazione all'ingresso del cimitero e posizionare rastrelliere in corrispondenza degli altri accessi del cimitero		Non condivisibile	Il PUMS non definisce, a meno di quelle connesse agli hub multimodali, la posizione delle singole velostazioni e rastrelliere
			8- PAG. 146 sostituire la frase "si intende procedere con la progettazione, dove possibile con le norme attualmente in vigore, di percorsi ciclabili in sola segnaletica perchè facilmente realizzabili in tempi brevi e poco onerosi" con "si intende procedere con la progettazione dei percorsi ciclabili, preferibilmente in sede protetta (sede propria) o, dove si possano comunque offrire le condizioni di sicurezza e dove possibile con le norme attualmente in vigore, in sola segnaletica"		condivisibile	Si condivide il fatto che detta informazione esprima meglio gli indirizzi strategici del piano
			9- oltre al collegamento tra via Tiepolo/Correggio e via Adda (in Concorezzo), è importante valutare il miglioramento del collegamento ciclabile con Concorezzo tra viale Libertà che precede la rotonda Esselunga in previsione della realizzazione del sovrappasso ciclopedonale.		condivisibile	Erorre materiale
			10- Per la fermata Monza Est si richiede di valutare l'inserimento, a pag. a147 della realizzazione di collegamenti ciclabili sia in direzione via Lecco che verso viale Libertà		condivisibile	La proposta in linea con la scelta di individuare la scelta della futrua Monza Est come hub multimodale

Osservazione 16

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
			11- si richiede di verificare, per un possibile refuso, il secondo punto degli interventi di mobilità ciclistica a pag. 147 (Buonarroti - Stazione Monza Est- Centrale) in quanto la stazione Monza Est e Centrale non sono colelgate da via Buonarroti. In opgni caso si chiede di specificare meglio		condivisibile	Erorre materiale

Osservazione 17

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
101486	30/05/2024	**BARDONE ELISABETTA**	1- rendere la via Buonarroti a senso unico, nel tratto proveniente dalla via Rota, fino alla rotonda esselunga, o almeno allincrocio con Via Maggiolini. Questo permetterebbe di realizzare l'ultimo agognato tratto di ciclabile. In alternativa, chiediamo che la zona sia resa a limite 30 all'ora; in ultima analisi, si sottoponga il problema di questo tratto a tecnici di Milano/Anas coi quai si sta collaborando, data la complessità delle problematiche. Alla fine della strada vi è la chiesa parrocchiale, l'oratorio, una banca, il supermercato Esselunga, due distinte fermate autobus, uan farmacia, e in futuro anche l'edicola. A pochi metri vi è la scuola secondaria di primo grado Bellani ad indirizzo musicale e un bar che effettua pagamenti eletronici per bollo auto etc. Ebbene, nonostante il flusso intenso di persone, la rotatoria presenta dei semafori a chiamata non funzionanti. Non sarebbe opportuno attivarli?	**Parzialmente accolta**	Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Le proposte siano in linea con le strategie delinate dal PUMS, Le misure di disciplina e di riprogettazione dell'asse stradale non sono oggetto di PUMS ma rientrano in attività progettuali e gestionali di dettaglio
			2-Il secondo tratto della Via Buonarroti, va dalla rotatoria della via Mentana/Foscolo alla seconda rotatoria che immette nel Viale delle Industrie. Questo tratto è molto problematico. Anche qui ci sono alberi di alto fusto molto "anziani" di età che non permettono la visuale a chi attraversa e a chi viaggia sulla carreggiata. Il problema ulteriore è che qui la carreggiata si allarga e in alcuni tratti invoglia a spingere sull'acceleratore, o a sorpassare chi si ferma, anche se si tratta di auto che si fermano per consentire gli attraversamenti ai pedoni. In questo secondo tratto ci sono due realtà scolastiche importanti, come la scuola per l'infanzia parrocchiale, la scuola primaria Buonarroti, nonché l'oratorio, una scuola calcio, il centro recupero e reinserimento del Comune, molte attività commerciali che restano aperte fino a tarda sera, oltre al centro civico di quartiere. In questo tratto, si propone di realizzare una zona a 30 all'ora, cuscini alla berlinese in due punti (davanti alla scuola dell'infanzia e nei pressi della piazza Bonatti dove non ci sono i semafori per l'attraversamento). Per garantire il rispetto della zona 30 senza ulteriori costi, basterebbe introdurre almeno un autovelox. Un'altra proposta a costo bassissimo per ridurre la velocità è quella di restringere la carreggiata sul lato opposto della ciclabile, creando un'altra ciclabile; questa ciclabile dovrebbe essere molto spartana, senza costosi cordoli, ma con una semplice linea discontinua (come a Milano su Viale Monza, con divieto di parcheggio auto da far rispettare). Naturalmente andranno valutate le distanze di legge. Si potrà obiettare a chi lamenti che non sia sicura rispondendo che è sempre possibile usufruire di quella sul lato pposto. Si resterà stupiti di quanti preferiranno utilizzare quella nuova, senza pedoni che intralciano il passaggio. La carreggiata verrà ristretta e si potrà introdurre comodamente una zona 30 senza grossi costi e disagi per nessuno, solo vantaggi. Sicurezza, meno inquinamento, più vivibilità. Tutti abbiamo a cuore i nostri concittadini, e non vogliamo che respirino aria avvelenata...		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Le proposte siano in linea con le strategie delinate dal PUMS, le misure di disciplina e di riprogettazione dell'asse stradale non sono oggetto di PUMS ma rientrano in attività progettuali e gestionali di dettaglio
			3- via Buonarroti, tratto tra viale delle Industrie e Brugherio: aggiunta di attraversamenti pedonali, salvagenti, zone 30, sostituire uno specchio rotto		Non condivisibile	Pur ritenendo che le proposte siano in linea con le strategie delinate dal PUMS, Le misure di disciplina e di riprogettazione dell'asse stradale non sono oggetto di PUMS ma rientrano in attività progettuali e gestionali di dettaglio

Osservazione 18

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
102264	31/05/2024	**MASSAFRA UMBERTO**	nel PUMS non si rilevano riferimenti ai Taxi come servizio che, attraverso un incremento delle licenze e il rinnovo del parco automezzi in favore di quelli più ecologici, potrebbe avere un positivo risvolto sulla congestione del traffico e sull'accesso a servizi di trasporto sicuri in favore soprattutto di fasce specifiche di utenza (anziani, donne sole in tarda serata/notte, turisti, ecc.).	**Accolta**	condivisibile	Il PUMS recepirà questa esigenza. L'effettiva attuazione della misura dovrà essere ratificata da specifici atti dell'amministrazione.

Osservazione 19

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
102769	03/06/2024	**ISTITUTI CLINICI ZUCCHI S.P.A.**	escludere dalla ZTL la parte compresa tra via Zucchi e via dei Mille per semplificare l'accesso alla Clinica Zucchi	**Parzialmente accolta**	parzialmente condivisibile	Allo stato attuale non si ritiene di variare il perimetro della ZTL. Il Documento di piano verrà modificato inserendo che "in fase di attuazione della ZTL verranno mantenute le vie al suo interno solo nel caso in cui si garantisca un completo, semplice e gratuito accesso agli utenti alle Cliniche Zucchi, con preliminare assenso dell'operatore sanitario."

Osservazione 20

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
102774	03/06/2024	**Roberto Battocchi, Tommaso Castoldi, Fabio Clarotto**	1. Affermare in modo esplicito che “ogni scelta urbanistica futura dovrà essere in linea con le linee strategiche declinate nel PUMS” non può che rafforzarne le scelte.	**Parzialmente accolta**	condivisibile	con la redazione del PGT i servizi comunali assicureranno la coerenza tra i vari strumenti di pianificazione
			2- Per dare priorità a una città che deve ridurre gli spostamenti interni e nel rispetto delle linee di mandato, va sottolineata l’importanza del decentramento dei servizi (valorizzando i luoghi già presenti sul territorio come i centri civici) e dei servizi online.		parzialmente condivisibile	la proposta è in linea con le strategie del PUMS. Tuttavia, questo strumento di pianificazione non può entrare nel merito della localizzazione dei servizi sul territorio
			3- Riteniamo utile inserire come ultimo comma del punto 6.5.1 la considerazione che ove possibile si valuti l’interramento dei parcheggi intermodali per lasciare piazze pedonali in superficie e a disposizione di chi abita la città.		parzialmente condivisibile	il piano si pone l'obiettivo di riequilibrare il taglio modale, incrementando i servizi di mobilità sostenibile e riducendo, contestualmente l'uso dell'auto privata, attraverso un complesso sistema di azioni che incidono sull'intero sistema di mobilità. in particolare sono previste azioni per la riorganizzazione della sosta (come da obiettivo OS2), volte a ottimizzare l'utilizzo della sosta su strada, anche al fine di accentuarne la natura di spazio pubblico, e delle infrastrutture esistenti
			4- In vista della rivisitazione della ZTL andrà ripensata la gestione della logistica (carico scarico) e sarà necessario ipotizzare in futuro spazi dove cambiare tipo di trasporto (da termico a elettrico o cargo bike).		parzialmente condivisibile	l'azione di razionalizzazione della logistica urbana prevede interventi volti a favorire l'utilizzo di mezzi a basso o nullo impatto ambientale.
			5- Nella definizione e realizzazione degli hub multimodali urbani sarà importante tenere conto logisticamente ed economicamente delle esigenze di chi lavora in città.\		condivisibile	l'osservazione è in linea con la strategia del PUMS. Le scelte di dettaglio andranno definite con successivi atti dell'amministrazione.

Osservazione 21

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
102780	03/06/2024	**ARTELLI VALTER ARISTODEMO - Consulta Libertà**	1- completare la fermata "Monza Est" con rampe ciclopedonali e installare una velostazione sorvegliata	**Parzialmente accolta**	condivisibile	la proposta è in linea con le strategie del PUMS. La progettazione di dettaglio è attualmente oggetto di confronto tra amministrazione comunale e RFI. La stazione, configurandosi come hub multimodale, prevederà l'installazione di una velostazione.
			2- Migliorare il servizio TPL		condivisibile	Nel PUMS sono state inserite le linee guida e i criteri per migliorare la rete del trasporto collettivo, rivedere, in relazione alle esigenze della città, i nastri di esercizio (giorni e orari di servizio) e introdurre modalità cashless di pagamento. Sulla base di questi criteri, la progettazione di dettaglio sarà oggetto di collaborazione tra il Comune di Monza e l'Agenzia di Bacino.
			3- Migliorare la sicurezza stradale		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	L'azione, nelle sue linee generali, è prevista al punto 4.4 "Monza sicura"
			4- si ritiene opportuno puntare su linee forti, con frequenze elevate di almeno 15 minuti ed arco di servizio degno della terza città della Lombardia, estendendolo sino a mezzanotte e con un servizio festivo da rivedere completamente per linee e frequenze, considerando l'attuale festivo assolutamente inadeguato		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Nel PUMS sono state inserite le linee guida e i criteri per migliorare la rete del trasporto collettivo, rivedere, in relazione alle esigenze della città, i nastri di esercizio (giorni e orari di servizio) e introdurre modalità cashless di pagamento. Sulla base di questi criteri, la progettazione di dettaglio sarà oggetto di collaborazione tra il Comune di Monza e l'Agenzia di Bacino.
			5- Un piano di parcheggi di prossimità potrebbe aiutare a diminuire il traffico veicolare permettendo agli utenti che devono accedere alla città di farlo in tempi rapidi, utilizzando i mezzi pubblici, purchè questi siano competitivi per frequenza e rapidità.		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Il piano si pone l'obiettivo di riequilibrare il taglio modale, incrementando i servizi di mobilità sostenibile e riducendo, contestualmente l'uso dell'auto privata, attraverso un complesso sistema di azioni che incidono sull'intero sistema di mobilità. in particolare sono previste azioni per la riorganizzazione della sosta (come da obiettivo OS2), volte a ottimizzare l'utilizzo della sosta su strada e delle infrastrutture esistenti
			6- Pedibus		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	l'intervento proposto è inserito nell'azione 6.4.2
			7- Come già reso noto dall'Amministrazione Comunale, la zona Stadio necessita di parcheggi con pass / strisce gialle riservate ai residenti nelle giornate / orari delle partite di calcio.		condivisibile	per la zona dello stadio (ZPRU 7) è stata prevista una disciplina della sosta volta a tutelare i residenti e i lavoratori dell'area
			8- attenuare i disagi dei cantieri di M5, coordinandosi con il PGT		non condivisibile	La progettazione delle stazioni della M5 sul territorio di Monza è stata recepita nel PAUR (Procedimento Autorizzativo Unico Regionale), anche sulla base delle indicazioni del Comune di Monza. Per quanto concerne le fasi di cantiere, seppur impattanti, si tratta di misure temporanee e localizzate che saranno di volta in volta oggetto di valutazioni tecniche da parte degli uffici comunali.

Osservazione 22

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
102786	03/06/2024	**EUCLIPA.IT**	1- riflessioni sull'inquadramento normativo, con particolare riferiemnto ai contenuti dell'agenda 2030 e alla "raccomandazione UE2023/550 della Commissione dell'8 marzo 2023"	**Parzialmente accolta**	condivisibile	si condivide l'opportunità di integrazione
			2- piattaforma di modellazione della qualità dell'aria		parzialmente condivisibile	pur rientrando, le tematiche di qualità dell'aria, nelle tematiche che afferiscono ai PUMS, la realizzazione di una piattaforma di modellazione della qualità e i collegamenti con le strategie regionali e nazionali di settore trovano precipua collocazione all'interno dei PAESC
			3- elevare il livello di ambizione delle scelte politiche che sovraintendono le scelte tecniche in merito alle misure per la riduzione delle emissioni di inqunanti in atmosfera		parzialmente condivisibile	le scelte proposte all'interno del PUMS andranno ricalibrate con l'amministrazione anche in relazione alla misura degli effetti degli interventi attuati

Osservazione 23

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
102800	03/06/2024	**FIAB MONZAINBICI**	1-2- Aggiungere, nel quadro programmatico, il riferimento a livello nazionale, del Piano Generale della Mobilità Ciclistica Urbana ed Extraurbana 2022-2024	**Parzialmente accolta**	condivisibile	La richiesta è condivisa
			3- Inserire un nuovo obiettivo nel PAES: "pianificare l'acquisto di bici a pedalaa assistita da mettere a disposizione di amministratori e tecnici comunale per gli spostamenti brevi durante il servizio"		parzialmente condivisibile	la proposta rientra tra le attività di sensibilizzazione all'uso di mezzi a impatto zero previsti nell'azione 6,1,4
			4- sottopasso di via Einstein è difficilmente accessibile alle biciclette. Si suggerisce di sostituire la frase "in questo modo viene garantito un passaggio agevole a pedoni e ciclisti" con: "si potrà migliorare l'accessibilità per i ciclisti, per quanto possibile a opera finita"		condivisibile	si condivide in quanto in linea con gli obiettivi del PUMS e con la natura di Hub Multimodale della stazione Monza Est
			5- inserire i contabiciclette		condivisibile	nel progetto presentato a Regione Lombardia per l'attuazione di questa azione è stato previsto l'utilizzo di telecamere con sistemi di image reconization che consentono anche la rilevazione dei flussi ciclistici
			6- suggeriamo di trasformare piazza Carducci in un'area gioci per i bambini. Chiediamo pertanto, se lo ritenete, di integrare la frase: "tale intervento consentirà di riqualificare alcuni ambiti del centro storico, come ad esempio paizza Carducci" con "tale intervento consentirò di riqualificare alcuni ambiti del centro storico, come ad esempio paizza Carducci, che ptorebbe essere trasformata da area parcheggio per le auto ad area giochi per bambini, essendo particolarmente indicata anche per la presenza di alberi e dotando anche il centro storico di uno spazio (con play ground e panchine) dedicato alle famiglier con bambini piccoli"		parzialmente condivisibile	Piazza Carducci è giò stata individuata come area pedonale prevista. Tuttavia la progettazione di dettaglio di tale luogo verrà demandata a fasi successive di progettazione.
			7- completare questa frase: "una strategia potrebbe essere quella di istituire una nuova ztl lungo viale Cavriga, stabilendo quali sono le regole per il transito, che necessariamente avrà delle caratteristiche diverse rispetto al centro storico." integrandola così: "una strategia potrebbe essere quella di istituire una nuova ztl lungo viale Cavriga, stabilendo quali sono le regole per il transito, che necessariamente avrà delle caratteristiche diverse rispetto al centro storico. una prima ipotesi, per procedere con gradualità, potrebbe essere quella, ad esempio, di stabilire la chiusura di viale Cavriga durante i mesi estivi (giugno, luglio, agosto, in corrispondenza con la chiusura delle scuole) e di allungare progressivamente l'orario di chiusra anche durante il resto dell'anno (es. chiusura dalle 9 alle 17 invece che dalle 10 alle 16) fino a giungere nel tempo alla chiusura totale".		condivisibile	la rimodulazione della ZTL di viale Cavriga è stata già oggetto di simulazione. Le eventuali variazioni dovranno in ogni caso essere oggetto di graduale attuazione per verificarne gli impatti effettivi. Si integra il documento come da testo proposto.
			8- suggeriamo un'integrazione al terzo punto, sostituendo la frase: "migliroare la connessione pedonale, attraverso la stazione, tra corso Milano e piazza Castello", aggiungendo la parola "ciclabile". Cioè "Migliorare la connessione pedonale e ciclabile, attraverso la stazione, tra corso Milano e piazza Castello		condivisibile	in linea con gli obiettivi
			9- Dove si dice "ripristinare l'accesso pedonale alla stazione da via Visconti" aggiungere la parola "ciclabile". Diventerà quindi "ripristinare l'accesso pedonale e ciclabile alla stazione da via Visconti".		condivisibile	in linea con gli obiettivi

Osservazione 23

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
			10-aggiungere agli hub multimodali urbani elencati, l'Autosilo di corso Milano 40, che ci sembra collocato in posizione interessante, essendo vicino alla stazione e al centro storico, e da valorizzare (e nel contempo prevedendo azioni di disincentivo/contrasto alla sosta selvaggia che è molto diffusa e frequente su quella strada, nonostante la presenza di un comodo parcheggio)		Non condivisibile	Pur ritenendo la richeista in linea con gli obiettivi del PUMS, si tratta di una struttura privata le cui modalità di utilizzo devono essere concordate con il soggetto proprietario e gestore
			11- Modificare la frase "lo spazio pubblico... deve essere fruibile da tutti... e progettato senza barriere architettoniche" con "per questo, tra gli altri interventi da progettare, si dovrà anche valurare di procedere alla rimozione dei cancelletti sulle piste ciclabili, che ostacolano il passaggio di cargobike per il trasporto dei bambini e tantem a pedalata assistita per persone con disabilità"		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Pur ritenendo la richiesta in linea con gli obiettivi del PUMS, si tratta di interventi di carattere progettuale/gestionale che non sono oggetto del PUMS. Sul punto 11 si esprime una risposta favorevole in sede di progettazione interventi esecutivi sul territorio da valutarsi caso per caso nella loro fattibilità.
			12- tra le azioni previste suggeriamo di inserire, se non già menzionate, anche: l'installazione di qualche pensilina dotata di posti a sedere, se possibile alle fermate degli autobus, per accogliere le persone in attesa e rendere più attrattivo l'iutilizzo del mezzo pubblico; di intravedere la possibilità di regolamentare e consentire l'incarrozzamento di monopattini e bici pieghevoli personali sui bus dove lo spazio lo consente; promuovere l'utilizzo del mezzo pubblico curando la comunicazione riguardo alle corse disponibili, gli orari, le modalità di acquisto del biglietto.		parzialmente condivisibile	Nel PUMS sono state inserite le linee guida e i criteri per migliorare la rete del trasporto collettivo e per rivedere, in relazione alle esigenze della città, i nastri di esercizio (giorni e orari di servizio). Sulla base di questi criteri, la progettazione di dettaglio sarà oggetto di collaborazione tra il Comune di Monza e l'Agenzia di Bacino. Per quanto attiene l'incarrozzamento di monopattini e biciclette sarà necessario verificare la fattibilità. Per la comunicazione su corse e orari si rimanda a quanto previsto all'azione 6.1.1
			13- Grandi eventi: tra le azioni proponiamo la predisposizione di parcheggi per bici fissi o temporanei, dandone opportuna comunicazione; la possibilità di fermare le auto ad almeno 500 m dalla sede dell'evento		parzialmente condivisibile	Già oggi vengono definiti parcheggi per biciclette in prossimità dei luoghi in cui si svolgono i grandi eventi. Rispetto alla localizzazione dei parcheggi per le auto verrà stabilito di volta in volta in relazione alle esigenze specifiche
			14- Rendere attrattivi e sicuri i percorsi della mobilità attiva: sostituire "consentire la ricucitura degli itinerari ciclabili anche laddove oggi ci sono delle crititcità come... la sezione stradle stretta, la presenza di fermate del TPL" con "in quessti casi, un esempio di percorso ciclabile in sola segnaletica potrebbe essere la corsia ciclabil oppure la corsia riservata per bus e bici se l'ampiezza della carreggiata lo permette"		condivisibile	Le soluzioni progettuali andranno definite di volta in volta rispetto alle specificità del contesto
			15- "creazione del gruppo di lavoro per la cicalbilità" suggeriamo di aggiungere: "a cui potrebbe essere garantita una formazione e aggiornamento continui (ad esempio attraverso l'adesione del Comune di Monza alla Rete dei Comuni Ciclabili della Fiab, che organizza corsi sulla mobilità dolce con esperti del settore, momenti di supervisione e lo scambio di buone pratiche tra comuni)"		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	E' in linea con gli obiettivi del PUMS
			16- pag. 147 chiediamo di aggiungere ai tratti ciclabili citati anche via Lecco		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	via Lecco, rientra nella tavola 4 "Mobilità ciclistica" tra gli itinerari principali
			17- suggeriamo di aggiungere alle azioni citate nel piano: "rendere i percorsi facilmente riconoscibili, curando in particolare la segnaletica orizzontale, per eviedenziare i collegamenti tra i diversi tratti ciclabili		parzialmente condivisibile	Si tratta di interventi di carattere generale in linea con gli obiettivi del PUMS. Tuttavia la manutenzione della segnaletica non è definita nel PUMS

Osservazione 23

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
			18-suggeriamo di aggiungere un'altra azione: "curare la comunicazione per promuovere al meglio la mobilità ciclistica e i percorsi esistenti, diffondendo, ad esempio, la mappatura delle ciclabili" (un esempio di comunicazione efficiace ptorebbe essre, secondo noi, quello di dare un nome e assegnare un colore alle diverse linee bici, per trasemttere l'idea che esiste in città una rete ciclabile e valorizzarla assegnandole una denominazione specifica (in alcuni comuni l'hanno chiamata "bicipolitana")		condivisibile	La proposta sarà fatta rientrare nell'azione 6.1.4
			19- collegamento ciclabile tra corso Milano e piazza Castello		parzialmente condivisibile	la fattibilità sarà verificata nell'ambito del masterplan della stazione centrale
			20- casa avanzatata		condivisibile	le soluzioni progettuali andranno definite di volta in volta rispetto alle specificità del contesto
			21-programma manutenzione ciclabili		parzialmente condivisibile	si tratta di interventi di carattere generale in linea con gli obiettivi del PUMS. Tuttavia la manutenzione della infrastrutture non è definita nel PUMS
			22- sensibilizzazione - car free day		condivisibile	La proposta sarà fatta rientrare nell'azione 6.1.4
			23- car pooling scolastico		condivisibile	La proposta sarà fatta rientrare nell'azione 6.4.2
			24- migliorare la sicurezza stradale		Non condivisibile	Tale segnaletica non è prevista dal codice della strada
			25- scorporare lo shar modale "bici+pedoni" e porre obiettivo più ambizioso rispetto al 21% (bici+piedi)		Non condivisibile	Ad oggi non sono disponibili dati sulla domanda di mobilità che disaggregano la mobilità "bici" da quella "piedi"
			26- castellane, spina di pesce		Non condivisibile	Eccessivo dettaglio della proposta

Osservazione 24

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
102832	03/06/2024	**COMITATO ARIA PULITA MONZA**	le osservazioni riguardano esclusivamente i materiali: no asfalto, sì autobloccanti!	**Parzialmente accolta**	Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Pur ritenendo l'osservazione in linea con gli obiettivi e le strategie del PUMS, le scelte di dettaglio, relativamente alle modalità di progettazione dei parcheggi saranno oggetto di specifica progettazione

Osservazione 25

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
102842	03/06/2024	**CONSULTA S.CARLO S. GIUSEPPE**	1- Data la impossibilità di interrare, per motivi di tempo e fattibilità economica l'area di deposito e manutenzione della metropolitana al Casignolo, sarebbe utile apportare tutte le operazioni di mitigazione dell'impatto ambientale ad esso applicabili (tetti fotovoltaici e/o verdi, aree verdi, alberatura, ecc.)	**Parzialmente Accolta**	parzialmente condivisibile	Queste indicazioni sono già state fornite dal Comune di Monza in sede di espressione del proprio parere nell'ambito del P.A.U.R. (Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale) riguardante il Prolungamento della linea M5, conclusosi con la seduta di Conferenza dei Servizi del 20/06/2024. Pur ritenendo l'osservazione in linea con gli obiettivi e le strategie del PUMS, questa infrastruttura sarà oggetto di specifica progettazione che individuerà gli interventi di mitigazione dell'impatto dei cantieri. In sede di PAUR è stata chiesta l'isituzione di un tavolo tecnico destinato a elaborare uno specifico piano di viabilità provvisoria durante la cantierizzazione di M5.
			2- Vista la densità di cantieri previsti sul territorio del nostro quartiere per la realizzazione della metropolitana (tre stazioni più l'area di deposito e manutenzione), si chiede di porre particolare attenzione ai problemi legati all'impatto di tali cantieri sulla mobilità dei mezzi pubblici, privati e sulla mobilità ciclo-pedonale, nonché sulla sosta dei mezzi; questi problemi si protrarranno infatti sul territorio monzese e in particolare sul nostro quartiere, per la quasi totalità degli anni di riferimento del documento PUMS.		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Per quanto concerne le fasi di cantiere, seppur impattanti, si tratta di misure temporanee e localizzate che saranno di volta in volta oggetto di valutazioni tecniche da parte degli uffici comunali.

Osservazione 26

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
102846	03/06/2024	**FRACETI MARCO**	1- Una delle soluzioni poste alla gestione del traffico in entrata ed uscita da Monza, in relazione all'uso del mezzo pubblico e delle mobilità sostenibile sono l'introduzione dei sensi unici per entrare ed uscire da Monza. Su queste arterie così configurate potrebbero coesistere le corsie preferenziali per i mezzi pubblici e le ciclabili.		Non condivisibile	il PUMS non entra nel merito della definizione dei dispositivi di circolazione
			2- Il piano ciclabili appare carente perché, se da un lato cerca di riordinare il caos viabilistico delle porzioni di ciclabili da collegare, dall'altro non da rilievo a questo sistema di mobilità sostenibile nell'immediato. Oggi circolare in bicicletta a Monza è pericoloso. Mantenendo alto il rischio di andare in biciletta, si previlegia l'uso dell'auto privata. Proprio l'esatto opposto di ciò che intende realizzare il PUMS in oggetto.		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	le azioni relative alla mobiltià ciclabile sono definite al punto 6.4.1
			3 - Per poter disincentivare l'uso del mezzo privato in favore di quello pubblico appare evidente che serve muoversi su varie coordinate. La prima sono le frequenze con particolare rilievo anche nelle giornate festive. Poi i tempi di percorrenza e le tratte. In sostanza sarebbe necessario uno studio che sappia raccogliere dati sulle reali necessità dell'utenza e su di esse operare per rendere fruibile il servizio. Se anche il parco dei pullman sarà interamente elettrificato, ma tutte le criticità rimarranno tali, poco potrà cambiare per l'utente finale.		parzialmente condivisibile	Nel PUMS sono state inserite le linee guida e i criteri per migliorare la rete del trasporto collettivo e per rivedere, in relazione alle esigenze della città, i nastri di esercizio (giorni e orari di servizio). Sulla base di questi criteri, la progettazione di dettaglio sarà oggetto di collaborazione tra il Comune di Monza e l'Agenzia di Bacino.
			4- desemaforizzazione e rotonde		Non condivisibile	La progettazione di dettaglio delle intersezioni stradali (con semafori e rotatorie) va valutata di caso in caso in fase di progettazione

Osservazione 27

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
102877	03/06/2024	**CORTI ELENA GIOVANNA**	1-2 si richiede di togliere i parapetti metallici posti trasversalmente sulle piste ciclabili in corrispondenza di un'intersezione. Si chiede il riferimento normativo/codice della strada a cui fanno riferimento 3- Con riferimento al controviale di via Boccaccio nei pressi dell'ingresso Tennis nonchè dell'accesso pedonale ai Giardini della Villa Reale ed al Liceo "Nanni Valentini" si evidenzia come attualmente non vi sia, a causa della sosta su entrambi i lati del controviale per buona parte dello stesso, la larghezza minima di 2,80 metri prevista dal Regolamento del Testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale. In tal modo è precluso il passaggio ai mezzi di emergenza, quali ad esempio i Vigili del Fuoco che non sono in condizioni di accedere per emergenze, ad esempio al citato Liceo. 4-5 Visto il punto 3 si propone di inserire nel PUMS la realizzazione di una pista ciclo-pedonale che, rimuovendo la sosta almeno da uno dei due lati del controviale di via Boccaccio, ripristini la larghezza minima prevista della corsia.	**Parzialmente Accolta**	parzialmente condivisibile	Pur ritenendo la richiesta in linea con gli obiettivi del PUMS, si tratta di interventi di carattere progettuale/gestionale che non sono oggetto del PUMS
			6 -Si propone, considerando il calibro esistente, di inserire nel PUMS la realizzazione di una pista ciclopedonale bidirezionale lungo la via Merelli, risolvendo così un punto critico per chi dal Parco (porticina posta nei pressi del Santuario delle Grazie) è diretto verso viale Libertà, che attualmente dovrebbe percorrere via Cantore. 7- Parimenti andrebbe valutato di completare tale itinerario del punto precedente con una pista ciclabile ad esempio lungo le vie Baracca e/o Montecassino. 8-Si propone di inserire nel PUMS la realizzazione di un breve tratto di pista ciclabile protetta fra via Savonarola e via Giordani (dove attualmente esisterebbe già un divieto di fermata 0-24) in modo da consentire il proseguimento in sicurezza dal sottopasso ciclo – pedonale di via Bergamo verso via Giordani in direzione di via Messa.		parzialmente condivisibile	Gli assi sui quali si propone la realizzazione di una pista ciclabile rientrano all'interno di zone30 proposte dal PUMS

Osservazione 28

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
102890	03/06/2024	**TAVAZZI ISABELLA - HQ**	1-Se è logico e utile prevedere la realizzazione di una linea di TPL circolare protetta intorno al centro storico, manca però un analogo e più ampio anello nella fascia semi-periferica che potrebbe tra l'altro utilizzare gli spazi previsti originariamente (in particolare a partire dal PRG Benevolo) per viali mai completati in città.	**Parzialmente accolta**	Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Nel PUMS sono state inserite le linee guida e i criteri per migliorare la rete del trasporto collettivo e per rivedere, in relazione alle esigenze della città, i nastri di esercizio (giorni e orari di servizio). Sulla base di questi criteri, la progettazione di dettaglio sarà oggetto di collaborazione tra il Comune di Monza e l'Agenzia di Bacino, impegnando comunque viabilità esistente.
			2. Non abbiamo rilevato una adeguata analisi né una indicazione di azione mirata specificatamente a trasferire mobilità sulla futura linea M5 in area urbana, importante in generale ma anche per ragioni economiche, datosi i costi di gestione previsti per la M5 medesima. In relazione alle stazioni M5, si fa anche notare che la capacità attrattiva indicata in 500 metri di raggio è riduttiva rispetto ai 700 metri abitualmente valutati in tutta Europa per le stazioni metropolitane urbane. Si tratta di un significativo 20% che fa la differenza.		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	L'attività di sensibilizzazione all'utilizzo della mobilità condivisa è prevista nell'azione 6.1.4. L'ampieza del bacino attrattivo delle fermate delle metropolitane rimodulerà il monitoraggio, pertanto non si procede con le modifiche al documento di piano.
			3- A nostro avviso, manca poi una valutazione degli spostamenti OD in ingresso e uscita dalla città per le direttrici Cormano/Novate/Pero (Milano Vialba/Quarto Oggiaro/Bonola) e Cologno/Segrate/San Donato (Milano Gobba/Lambrate/ Forlanini/Taliedo). Questi spostamenti sono rilevanti e continuano ad essere effettuati con mezzo privato perché non esistono linee di TPL dirette, tangenti Milano, che soddisfino la domanda. Anche in questo PUMS, come in altri documenti similari, si continua a ragionare il TPL interurbano soltanto in termini Milano-centrici, quando invece i poli di attrazione e la mobilità negli ultimi decenni sono molto cambiati (le matrici OD regionali più recenti consentono di valutare quanto e come).		condivisibile	Nel PUMS sono state inserite le linee guida e i criteri per migliorare la rete del trasporto collettivo e per rivedere, in relazione alle esigenze della città, i nastri di esercizio (giorni e orari di servizio). Sulla base di questi criteri, la progettazione di dettaglio sarà oggetto di collaborazione tra il Comune di Monza e l'Agenzia di Bacino.
			4- Quando si parla di modernizzazione (elettrificazione) della flotta bus nemmeno si cita il tema fondamentale della dimensione dei mezzi, che per la struttura urbanistica e viaria di Monza dovrebbero essere soltanto piccoli. Nessun accenno, neanche con finalità sperimentali, al DRT, il trasporto pubblico a domanda (si veda oltre lo specifico approfondimento).		condivisibile	Nell'ambito dell'azione 6.3.1 sarà inserito esplicito riferimento ai servizi a domanda
			5- gestione dinamica delle zone e del traffico		parzialmente condivisibile	Detto intervento rietnra nelle azioni 6.1.7, 6.4.1 , 6.4.2

Osservazione 29

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
		REPICI ANTONIO		**Parzialmente Accolta**		
102897	03/06/2024		1-Valutare la possibilità di avvalersi di un'azienda pubblica per i servizi di sharing mobility. 2-Prevedere biglietti a tariffazione integrata agevolata e tessere elettroniche che consentano l'accesso a tutti i servizi di mobilità pubblica e a quelli di sharing mobility (sul modello di Navigo Paris-Ile de France) 3-Investire su un piano di sensoristica che possa migliorare la semaforizzazione e, di conseguenza, la fluidità dei flussi di traffico.		parzialmente condivisibile	Alcuni serivizi di sharing mobility nella città sono già oggi gestiti da una azienda pubblica (Monza Mobilità). Potranno essere previsti tavoli di confronto, analisi e studi specifici per approfondire la possibilità di ampliarli. Le proposte di intervento in merito alla bigliettazione dematerializzata e alla sensorisitca per migliorare la semaforizzazione sono previste nelle azioni 6.1.1 e 6.3.1 del PUMS.
			4-Non viene considerato il possibile impatto della realizzazione della stazione Monza Ovest, che rientra tra i progetti previsti per la mobilità regionale. 5- Si valutano positivamente il rinnovo e l'elettrificazione della flotta dei mezzi di superficie, ma è necessario anche potenziare il servizio attraverso: ○ aumento della frequenza delle corse, soprattutto negli orari di punta; ○ aumento del numero di linee urbane ed extraurbane che tenga conto dell'impatto di M5 e delle zone di nuova e prossima urbanizzazione; ○ ripristino di almeno una linea "circolare" che metta in collegamento i quartieri limitrofi senza la necessità di convergere sul centro. Il problema del passaggio di tale linea sulla direttrice Campania-Aquileia-Industrie-Stucchi potrebbe essere risolto con l'istituzione di corsie preferenziali.		parzialmente condivisibile	La pianificazione delle fermate sul territorio regionale è di competenza della Regione Lombardia(Piano Regionale della Mobilità e Trasporti PRMT del 2016). Ad oggi, gli strumenti approvati prevedono la realizzazione della fermata Monza Ovest. Detto intervento non è stato inserito nel PUMS in quanto si ritiene che l'orizzonte temporale di realizzazione superi l'orizzonte temporale del piano. Si inserisce nel Documento di Piano l'indicazione di valutare l'inserimento sia della stazione ferroviaria di S. Rocco che di Monza ovest, tramite preliminari tavoli di confronto, circa la loro effettiva fattibilità tecnica-gestionale. Nel PUMS sono state inserite le linee guida e i criteri per migliorare la rete del trasporto collettivo e per rivedere, in relazione alle esigenze della città, i nastri di esercizio (giorni e orari di servizio) e le modalità di trazione (elettrificazione). Sulla base di questi criteri, la progettazione di dettaglio sarà oggetto di collaborazione tra il Comune di Monza e l'Agenzia di Bacino.
			6- Serve una rete di ciclabili che attraversi i quartieri portando verso il centro; serve altresì una rete di ciclabili "circolari" che colleghi i quartieri tra loro, soprattutto quelli altresì una rete di ciclabili "circolari" che colleghi i quartieri tra loro, soprattutto quelli altresì una rete di ciclabili "circolari" che colleghi i quartieri tra loro, soprattutto quelli altresì una rete di ciclabili "circolari" che colleghi i quartieri tra loro, soprattutto quelli periferici. 7- Il controllo dell'accesso ai percorsi ciclopedonali riservati deve essere effettuato tramite sistemi di videosorveglianza e non con l'installazione di ostacoli (barriere, cancelletti…) che limitano l'accesso alle biciclette attrezzate con carrellini e simili. 8- I percorsi ciclabili devono essere realizzati con sistemi efficaci di protezione dei ciclisti dal traffico urbano (cordoli, segnaletica…). necessaria anche una migliore segnaletica orizzontale, che preveda case avanzate di fermata per i ciclisti.		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Le osservazione sono sostanzialmente contenute nelle azioni 6.1.4, 6.4.4 e 6.4.1. Sul punto 7 si esprime una risposta favorevole in sede di progettazione interventi esecutivi sul territorio da valutarsi caso per caso nella loro fattibilità.

Osservazione 29

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
			Mobilità scolastica ● È necessario progettare ed istituire attività di sensibilizzazione in materia di mobilità sostenibile per gli studenti del I e II ciclo e per le loro famiglie. ● Tutte le scuole, del I e soprattutto del II ciclo, dovrebbero essere raggiungibili su pista ciclabile. ● Si osserva che non esistono più i bacini d'utenza, quindi le famiglie possono iscrivere i figli in qualunque scuola primaria, e non prioritariamente in quella di quartiere: ciò aggrava la situazione del traffico nell'orario 7.30-8.30. Al contrario, un'offerta di mobilità sostenibile potrebbe rendere più attrattive le scuole di quartiere, oltre a contribuire allo sviluppo delle autonomie di bambini e ragazzi. Alla luce di ciò si pone come osservazione per le scuole del I ciclo: ○ una rapida attivazione di Aree 30 e strade scolastiche attorno agli istituti, con un'adeguata installazione di rallentatori del traffico veicolare; ○ l'attivazione dei progetti Pedibus per lo spostamento pedonale degli alunni in tutte le scuole del I ciclo; ○ l'attivazione di servizi scuolabus, anche alla luce del fatto che, per le scuole che lo attivano, è un fattore che incentiva fortemente il numero di iscrizioni. ● Per quel che concerne le scuole del II ciclo si osserva che: ○ risulterebbe estremamente vantaggiosa l'attivazione del servizio Bicibus; ○ è necessario garantire postazioni di parcheggio per le biciclette ove lo spazio interno agli istituti non ne sia sufficientemente provvisto; ○ sarebbe vantaggioso pensare a facilitazioni/sconti in materia di trasporti per gli studenti che usufruiscono di bike sharing o simili; ○ è importante prevedere un aumento della frequenza e riprogrammazione delle linee di bus che passano vicino alle scuole secondarie alla luce di due fatti rilevanti: ■ le succursali di alcune scuole superiori sono poco servite; ■ nel giro di un paio d'anni, tutte le scuole superiori monzesi (eccezion fatta per il Liceo Nanni Valentini) prevederanno la settimana corta: le corse del sabato mattina potrebbero essere riprogrammate e fatte confluire sui giorni infrasettimanali, con un aumento dei passaggi tra le 7.15-8.15 e le 14-15 (orario che attualmente è poco coperto, ma che diventerà il normale orario di uscita).		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	L'osservazione è inserita nell'azione 6.1.4 e 6.4.2. Il PUMS non entra nel merito della organizzazione dei bacini di utenza delle scuole sul territorio. Sarà oggetto di apertura di un tavolo specifico con l'Agenzia TPL in sede di aggiornamento/revisione del Piano di Bacino

Osservazione 30

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
		VALENTINI THOMAS		**Parzialmente Accolta**		
103056	03/06/2024		Punti 1, 67		Non condivisibile	Per la concertazione del PUMS sono state svolte le seguenti attività preliminari all'adozione da parte della Giunta: - maggio 2019 costituzione del gruppo di lavoro - gennaio 200 stesura linee guida PUMS - febbraio 2021 – pubblicazione questionario online sulle abitudini di spostamento - maggio – settembre 2021 presentazione online alle consulte dei risultati del questionario - marzo 2022 presentazione in Giunta del quadro conoscitivo - aprile 2022 plenaria PUMS e focus group - maggio 2022 riapertura questionari on line - ottobre 2022 presentazione alla Giunta. Successivamente all'adozione del PUMS, al fine di favorire la partecipazione, si sono tenuti: - Assemblea Pubblica di presentazione il giorno 16/04/2024 presso il Centro Civico San Rocco; - presentazione in Commissione Consiliare Ambiente in data 02/05/2024; - incontri con StakeHolders istituzionali, di categoria e professionali in data: 16/05/2024, 21/05/2024, 22/05/2024 - incontro con i rappresentanti delle Consulte civiche, il 29/05/2024 Per le attività di monitoraggio si rimanda la lettura al paragrafo 8.2
			Punto 3		Non condivisibile	Il tracciato delle mura della città è attualmente leggibile nel tracciato della rete stradale
			Puntii 4,5		Non condivisibile	Il paragrafo 2.3.1 riporta i contenuti del Piano di Governo del Territorio approvato con Delibera di Consiglio Comunale 8/17 in fase, peraltro, di modifica. La finalità del paragrafo è la ricostruzione dello scenario pianificatorio di riferimento.
			Punti 6, 7, 8		Non condivisibile	Il biciplan definisce la rete degli itinerari ciclabili. Questi itinerari sono stati recepiti dal PUMS, così come gli itinerari ciclabili realizzati o previsti dall'amministraziome.
			Punti 9,10		Non condivisibile	La tabella 6 riporta la stima dell'utenza per linea TPL fornita dall'Agenzia di Bacino. Ulteriori approfondimenti sui calcoli delle singole linee potranno essere effettuate in fase di riprogettazione della rete
			Punti 11, 12		Non condivisibile	La rete è stata classificata a partire dall'entità dei flussi di traffico stimati da modello. La classificazione funzionale è stata effettuata sulla base delle definizioni riportate nel relativo paragrafo (3.1.3)
			Punti 2, 64, 73, 74:		Non condivisibile	Il PUMS è stato redatto utilizzando come strumento normativo sia le linee guida della Commissione Europea che il DM n. 396 del 28/8/2019 . Si sono assunti come indicatori di monitoraggio i soli indicatori disponibili per i quali è stata peraltro indicata la fonte. Alcuni di questi indicatori sono ricavati dal modello di emissione utilizzato per la procedura di VAS.
			Osservazioni 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 72:		Non condivisibile	Le osservazioni attengono a tematiche tecniche relative alla modalità di costruzione del modello di simulazione del traffico. L'analisi delle suddette osservazioni non determina variazioni del documento di Piano. Non modificano testo del Documento di Piano, si rimanda comunque a specifica risposta tecnica fornita nella scheda Osservazione 30 (B).
			Punto 31		condivisibile	l'orizzonte temporale del piano è a 10 anni dall'approvazione (modifiche del testo. pag. 104)

Osservazione 30

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
			Punto 32		Non condivisibile	Il paragrafo 5.1 definisce gli obiettivi di Piano
			Punto 33		condivisibile	Il piano contiene sia azioni già programmate o in corso, riportandole a un quadro organico e integrato, che azioni “integrative”(modifica al documento pag 110)
			Punti 34, 42, 43		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	si vedano par 6.1.4. La misura 6.1.6. dovrà essere oggetto, a valle dell’approvazione del PUMS, di specifico procedimento amministrativo. Bando per incentivi agli abbonamenti sharing mobility per chi ha abbonamento al TPL
			Punto 35		condivisibile	l’azione 6.1.1 rientra nell’obiettivo “Monza città innovativa e sostenibile” (apportare modifica nel testo pag 112 par 6.1)
			Punti 36, 38		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Il progetto è stato modificato in seguito alla DGR n. 1546 del 18.12.2023 "Piano Lombardia - Fondo Ripresa Economica - Legge Regionale 04.05.2020 n. 9 - Attuazione della fase 2 dell'iniziativa "Smart Mobility Data Driven" di cui alla Dgr XI/6578 del 30/06/2022. Approvazione dei criteri e modalità di assegnazione dei contributi ai soggetti pubblici ammessi. Tale strumento normativo ha previsto una riduzione del finanziamento nella fase 2. Non è stato possibile prevedere l’intervento di smart road su viale Stucchi. Sarà oggetto di altre richieste di finanziamento.
			Punto 37		condivisibile	Aggiungere nel testo: al 2034 intera flotta elettrica come riportato nelle slide di presentazione del PUMS
			Punto 39		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Il comune di Monza ha già nominato il mobility manager di area, avuto un finaziamento europeo per le azioni di settore ed è in corso la definizione di un protocollo d'intesa con per la collaborazione con le associazioni di categoria. L’estensione dell’area operativa dei servizi di sharing andrà verificata con gli operatori che già in passato hanno manifestato interesse in tal senso.
			Punto 40		Non condivisibile	Non pertinente
			Punto 41		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	La disciplina degli accessi alla ZTL e la progettazione delle aree di carico/scarico merci saranno definita con successivi atti tecnico amministrativi
			Punti 44, 48		condivisibile	Errore materiale. La figura 54 si riferisce al medio-lungo periodo, infatti di prevede che M5 sia realizzata tra 7 anni
			Punto 49		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Si conferma. Operatori aeroportuali operanti in regione Lombardia

Osservazione 30

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
			Punti 50, 51, 52		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	La connotazione di nub multimodale, a prescindere dal numero di posti di sosta auto offerti, va intesa in termini di luoghi urbani in cui convergono più sistemi di mobilità, siano essi condivisi e/o privati. I percorsi delle linee bus andranno verificati con l'esercente e potranno richiedere un tracciamento che garantisce la presenza di servizi di tpl anche in prossimità delle aree di sosta.
			Punti 45, 46, 47, 50, 55		Non condivisibile	Per quanto concerne le valutazioni circa l'assoggettabilità a VAS, si evidenzia quanto segue: con Deliberazione di Giunta Comunale n° 419 del 05/12/2023, ai sensi della D.G.R. 10/11/2010 - n. IX/761, è stata individuata l'Autorità Competente. All'Autorità Competente, individuata nel Settore Ambiente ed Energia e competente in tema di tutela, protezione e valorizzazione ambientale e di sviluppo sostenibile, spetta l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità a VAS. L'Autorità Procedente, da essa totalmente autonoma, è stata individuata nel Settore Mobilità, Viabilità, Patrimonio Comune di Monza Con atto n°31793/2024 del 19/02/2024 l'Autorità Competente ha decretato di non assoggettare il Piano della Mobilità Sostenibile alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS). Sulle motivazioni e considerazioni svolte circa il mancato assoggettamento si rimanda al succitato Decreto 31793/2024.
			Punto 58		condivisibile	errori materiali, osservazione corretta, vanno recepite

Osservazione 30 (B)

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
103056	03/06/2024	**VALENTINI THOMAS**	**Punti da 13 a 30: Macromodello di simulazione del traffico**	**Parzialmente Accolta**	**Non condivisibile**	

Controdeduzione specifica in merito al Macromodello di simulazione del traffico. Premessa

Riferimento Elementi puntuali della Osservazione 30 - : 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30,72

Per le 18 osservazioni formulate riguardo il macromodello di simulazione del traffico è stata fornita una risposta sintetica in considerazione del ripetersi di alcune di esse. Complessivamente le osservazioni sono non accoglibili.

Si vuole precisare che il macromodello di simulazione, diffusamente utilizzato come strumento tecnico di supporto nei PUMS, costituisce:

- nella fase conoscitiva, uno strumento da cui estrapolare alcune indicazioni, non le uniche, per la definizione delle strategie di piano;
- nella stesura del piano (strategie/azioni), uno strumento che rafforza, mediante misurazione di alcuni indicatori, non tutti, la bontà del complesso di strategie ed azioni proposte per il perseguimento degli obiettivi PUMS.

Il macromodello di simulazione del traffico implementato a supporto del PUMS di Monza ha condotto un'analisi della domanda attuale a partire da una campagna di rilievi del Comune di Monza del 2019 (periodo invernale a scuole aperte). I rilievi sono stati effettuati per intere giornate ed è stata definita l'ora di punta assoluta 7:30-8:30. Mediante questi dati di traffico classificati per tipologie di veicoli sono state calibrate le matrici O/D del modello multiclasse, successivamente poi aggiornate con i dati rilevati, nello stesso periodo invernale a scuole aperte del 2019, nel 2022. La matrice O/D di base utilizzata è quella ISTAT, con asset di dati compatibili con lo strumento di modellazione utilizzato. Il sistema dell'offerta è stato opportunamente caratterizzato a partire dall'Open Transport Map.

L'estensione del modello va oltre il confine comunale considerando i comuni dell'intera provincia, opportunamente zonizzati, e portali esterni che tengono conto anche delle relazioni a sud-ovest (i portali esterni sono parte della matrice O/D).

Nel documento si riportano per completezza sia i dati relativi al modello complessivo (236 zone di traffico – ZDT – , comprensive dei portali esterni) che quelli relativi alle sole relazioni che riguardano direttamente le 136 zone di traffico di Monza. È chiaro per il PUMS di Monza si è posta maggiore attenzione proprio a questi numeri che riguardano direttamente la mobilità comunale, ed è anche chiaro che mediante un macromodello di simulazione non è possibile avere informazioni di dettaglio degli spostamenti intrazonali, ed è per questo che il comune è stato frazionato in ZDT di modesta estensione. Ad esempio, le elaborazioni delle sottomatrici O/D relative alle relazioni (espresse in veicoli equivalenti leggeri – auto e moto private –) che si sviluppano interamente all'interno del territorio comunale di Monza (Origine= Monza, Destinazione=Monza), per le quali mediante l'assegnazione è associata la lunghezza del percorso (da cui la suddivisione per "fasce" – 3,4, 5 km –) presentata interessante per comprendere le dinamiche di mobilità urbane.

Il documento di piano è stato sottoposto ad una platea di soggetti eterogenea costituita anche da cittadini con conoscenze tecniche non specifiche sulla modellistica, per cui la presentazione degli aspetti più tecnici è stata opportunamente resa comprensibile per tutti.

L'osservazione 72 non è pertinente ai contenuti del PUMS.

Documento di Piano – Pag. 76/77

"I rilievi effettuati hanno consentito di quantificare la domanda di mobilità nell'ora di punta della mattina (7:30 - 8:30) che è possibile schematizzare nei seguenti numeri aggregati:

il Comune è interessato nell'ora di punta della mattina da 49.394 spostamenti veicolari di cui:

- interno - interno: 21.700 veq/h (43,9%);
- interno - esterno: 9.795 veq/h (19,8%);
- esterno - interno: 10.522 veq/h (21,3%);
- esterno - esterno: 7.387 veq/h (15,0%)

Degli spostamenti interno - interno:

- 20.345 (93,8%) è di lunghezza inferiore a 5 km;
- 19.120 (88,2%) è di lunghezza inferiore a 4 km;
- 16.037 (73,9%) è di lunghezza inferiore a 3 km"

Osservazione 13

Si chiede conferma del fatto che i rilievi di traffico siano stati effettuati solamente nell'ora di punta 07.30-08.30 di un giorno feriale, in quanto tale dato sarebbe evidentemente insufficiente poiché:

-il fatto di limitare i rilievi ad un solo giorno feriale non consente di assicurarsi che il dato rilevato non sia stato condizionato da un qualsiasi fattore distorsivo (condizioni meteo, lavori stradali, incidenti anche di piccola entità, condizioni di servizio del trasporto pubblico, etc.)

-il fatto di limitare i rilievi di traffico alla sola ora di punta della mattina non consente né di individuare l'ora di punta: disponendo dei dati si una sola ora, non è evidentemente possibile individuare quale sia l'ora (o la fascia oraria di 60 minuti consecutivi) in cui i flussi di traffico sono più elevati

Quale base di dati di flussi di traffico sono stati utilizzati quelli relativi alla campagna di monitoraggio del comune di Monza condotte per 7 giornate consecutive nel periodo invernale 2019 (scuole aperte). Nel 2022 Sintagma ha condotto ulteriori rilievi ribattendo sezioni del 2019. L'ora di punta assoluta si registra nella fascia mattutina (07:30-08.30).

Si chiede di spiegare come siano stati stimati i 49.394 spostamenti, a partire dai dati di traffico orari su un numero estremamente contenuto di sezioni stradali.

Di fatto, uno "spostamento" è determinato da un veicolo che parte da un certo luogo e ne raggiunge un altro, mentre il dato di traffico rilevato può determinare solo ed esclusivamente il carico su un punto ben preciso.

A questo si aggiunga che, dato che i rilievi di traffico sono stati effettuati su sezioni stradali prevalentemente localizzate sulla rete Principale o Secondaria (su cui, come da gerarchia stradale proposta dal PUMS, dovrebbero insistere spostamenti di medio-lungo raggio) è del tutto ragionevole ritenere che buona parte dei flussi intercettati su una singola sezione stradale possano essere stati intercettati anche su una seconda (o addirittura terza) sezione stradale, contribuendo a determinare il carico veicolare su più sezioni ma generando solo uno spostamento.

Sono state utilizzate matrici calibrate sulla base delle indagini 2019, successivamente aggiornate mediante nuova calibrazione su 25 sezioni rilevate nel 2022. I 49 mila spostamenti comprendono le relazioni interne alla rete viaria urbana comunale ad esclusione della autostrade e delle superstrade. Il modello è più esteso rispetto al territorio comunale.

Osservazione 30 (B)

Osservazione 15

Dopo aver asserito che "…il Comune è interessato nell'ora di punta della mattina da 49.394 spostamenti veicolari" si propone una loro suddivisione tra spostamenti interni, di scambio e di attraversamento il cui totale leggermente diverso (49.404) potrebbe essere un semplice errore di battitura.

Detto ciò, però, l'attenzione va portata su un dato che richiede invece un chiarimento estremamente importante: come è possibile che 49.934 spostamenti veicolari (quindi in auto, in moto o anche con piccoli mezzi commerciali) porti esattamente allo stesso valore complessivo pur considerando i "veicoli equivalenti"?

Di fatto, per trasformare uno "spostamento veicolare" in "veicoli equivalenti" si utilizzano appunto dei coefficienti di equivalenza che solitamente sono pari a 0,5 per le moto (uno spostamento in moto = 0,5 veicoli equivalenti), ad 1 per le auto e ad 1,5 per i veicoli commerciali più piccoli (per salire quando si tratti di veicoli commerciali maggiori).

Dovremmo quindi considerare che tutti gli spostamenti veicolari effettuati sul territorio di Monza avvengano in auto?

Si è sempre fatto riferimento in questa parte di relazione a veicoli equivalenti leggeri (auto e moto).

Osservazione 16

Si chiede di chiarire come sia stato possibile determinare con un così elevato livello di precisione la lunghezza degli spostamenti in auto interni-interni alla città, suddividendoli per classi di lunghezza di 1km, fino ad asserire che "solo" 1.355 spostamenti interni alla città hanno una lunghezza superiore ai 5km?

Qualora, come presumibile, ciò rappresenti un'estrazione del modello di traffico, sarebbe opportuno chiarire come sia stato possibile determinare con tale precisione la matrice degli spostamenti tra zone di traffico estremamente piccole e fitte, senza disporre di dati sugli spostamenti effettuati da residenti e non, ad eccezione dei discutibilissimi dati ISTAT 2011 (quest'ultima considerazione non deriva dall'incertezza intrinseca di un'ottima elaborazione statistica dei dati ISTAT, ma dal fatto che tale base informativa si "limita" ai soli spostamenti sistematici per studio o lavoro ma soprattutto risale a 13 anni fa, quando le infrastrutture di trasporto ed i servizi di mobilità erano totalmente differenti da quelli attuali)

Si tratta di elaborazioni modellistiche relative alle sottomatrici O/D a partire dalle relazioni che si sviluppano interamente all'interno del territorio comunale di Monza (origine= monza, destinazione=monza). A ciascuno spostamento, mediante assegnazione, è associata una lunghezza del percorso che consente la suddivisione per "fasce" presentata, che risulta essere molto interessante per comprendere le dinamiche di mobilità urbane.

Documento di Piano – Pag. 78

Il confronto tra il 2019 e il 2022 è stato effettuato prendendo come riferimento lo stesso mese (dicembre) e lo stesso giorno della settimana (martedì) per entrambe le campagne

Osservazione 17

Innanzitutto, non risulta corretta l'informazione in base a cui i rilievi di traffico nel 2019 siano stati effettuati nel mese di dicembre (risaputamente non adeguato a definire il carico veicolare su strade urbane) né tantomeno che siano stati "limitati" alle ore di punta di un giorno feriale.

Indipendentemente dal confronto tra le due campagne e dalla sua "significatività e rappresentatività", si chiede di chiarire come sia stato possibile determinare il carico della rete stradale di Monza utilizzando dati rilevati solamente in poche sezioni, solo nelle ore di punta della mattina o della sera ma, soprattutto, nel periodo di dicembre 2022 caratterizzato da:

- un "sovra-utilizzo" dell'auto privata, come strascico del periodo pandemico
- una "distorsione" dovuta al periodo natalizio.

Il carico di traffico è rappresentativo del periodo invernale con scuole aperte, le indagini sia nel 2019 che nel 2022 sono state effettuate per periodi continuativi tali da consentire la determinazione dell'ora di punta.

Osservazione 30 (B)

Documento di Piano – Pag. 91
Il modello è stato costruito sulla base di due campagne di indagini, realizzate in tempi diversi (2019 e 2022) sui flussi di mezzi leggeri e pesanti nelle principali sezioni viarie, finalizzate alla ricostruzione dell'origine e della destinazione degli spostamenti degli utenti.
Osservazione 18
Si chiede di precisare in che modo il rilevamento di flussi di traffico su sezioni stradali possa aver contribuito alla costruzione delle matrici O/D, considerato che un rilievo di traffico fornisce solo ed esclusivamente un dato puntuale sul numero (e la tipologia e la velocità) dei mezzi che transitano in un punto della rete

Il modello di traffico privato multiclasse (leggeri e pesanti) è stato in un primo tempo calibrato su dati del 2019 e, in un secondo momento, nuovamente attualizzato mediante dati del 2022. Le matrici O/D di base utilizzate sono quelle ISTAT2011, le ultime disponibili.

Documento di Piano – Pag. 91
La scelta di una zonizzazione dettagliata di alcuni comuni al di fuori del territorio monzese (definiti di prima cintura) è dettata dal fatto che le corse del sistema di trasporto pubblico locale che operano su Monza si spingono fino ai comuni contermini.
Osservazione 19
Si chiede di motivare la scelta di non aver considerato come zone distinte i comuni che confinano con Monza nell'area sud-ovest, considerato che la rete stradale che garantisce i collegamenti tra tali ambiti (vale delle Industrie/sistema tangenziale, viale delle Industrie/viale Italia a Sesto S. Giovanni, via Borgazzi, SS36/sistema tangenziali e SS36/viale Fulvio Testi) è interessata da flussi di traffico estremamente elevati e condiziona in modo determinata la circolazione veicolare su tutta la rete cittadina ed in particolare i percorsi di adduzione a tali assi principali.

Le relazioni che riguardano le zone sud-ovest confinanti con Monza sono assorbite nelle relazioni O/D con i portali esterni.

Documento di Piano – Pag. 95
Le matrici calibrate mediante le indagini (flussi di traffico) del 2019 e i nuovi rilievi del 2022 sono stati la base per la ricostruzione della domanda nell'area di studio. Il modello adottato è di tipo multiclasse, ovvero è alimentato da due matrici private, mezzi leggeri e mezzi pesanti.
Osservazioni 20, 21 e 22
Si legge che il modello di traffico è di tipo multiclasse e che contempla quindi una matrice della mobilità con "mezzi leggeri" e con "mezzi pesanti".
A tal proposito, si chiedono i seguenti chiarimenti:
-come è stata generata la matrice degli spostamenti "con mezzi pesanti", considerando che la matrice di partenza è quella ISTAT 2011 che non contempla nessuna informazione in merito, che il questionario distribuito alla popolazione non aveva alcuna domanda sulla mobilità dei veicoli pesanti e che non sono state fatte indagini per stimare questa quota di mobilità?
-sebbene la matrice ISTAT del 2011 contenga chiaramente informazioni in merito alla mobilità sistematica per lavoro o studio e quindi possa rappresentare una base di partenza (seppur oltremodo datata e inadeguata a rappresentare la mobilità dei cittadini di Monza e della sua area funzionale nel 2022!), si chiede di spiegare quale procedura sia stata utilizzata per stimare la matrice degli spostamenti con "mezzi privati"
-al fine di poter determinare la ripartizione modale nello stato di fatto, ma anche e soprattutto di supportare adeguatamente la stima degli effetti indotti sulla ripartizione modale degli spostamenti negli scenari di progetto, il modello di traffico deve necessariamente essere multimodale (e non, solo, multiclasse!), includendo quindi sia la mobilità privata (spostamenti in auto, in moto, ma anche con veicoli commerciali), sia quella che si esplica su trasporto pubblico. Si chiede quindi di chiarire come sia stato possibile determinare la ripartizione modale privata/pubblico utilizzando una matrice di domanda che non contempla gli spostamenti con il trasporto pubblico. Tale chiarimento è di assoluta rilevanza, in quanto la predisposizione delle strategie e delle misure del PUMS deve necessariamente partire da un quadro conoscitivo quanto più esatto ed esaustivo che invece, in questo caso, sembra essere estremamente deficitario.

La costruzione delle matrici per i leggeri e i pesanti per la predisposizione del modello multiclasse è stata possibile considerando che le rilevazioni effettuate consentono il rilievo classificato per tipologie di mezzi.

Documento di Piano – Pag. 96
Nel 2022 Sintagma ha avviato una nuova campagna di monitoraggio dei flussi di traffico veicolare in corrispondenza delle principali aste viarie della città mediante una serie di telecamere Miovision al fine di attualizzare le matrici 2019.
Osservazioni 23 e 24
Nel 2019 sono state fatte solo delle indagini (rilievi di traffico, conteggio saliti/discesi TPL e interviste in stazione) ma non è stata stimata nessuna matrice quindi si chiede di:
- chiarire come sia stato possibile "attualizzare le matrici 2019" che, di fatto, non esistono
- rendere disponibili le eventuali matrici 2019 che dovessero essere state stimate a suo tempo, spiegando in modo puntuale e dettagliato il procedimento di stima.

Nel chiedere quanto appena esposto, si ritiene doveroso sottolineare come la stima della matrice sia un passaggio di fondamentale importanza non "solo" per una definizione adeguata e rappresentativa della mobilità nell'area di studio, ma anche per la costruzione e successiva calibrazione del modello di traffico che viene indicato (come dovrebbe effettivamente essere) come lo strumento utilizzato nell'ambito del PUMS per valutare gli effetti indotti dalle possibili misure ipotizzate. Per questo motivo, qualora la matrice di partenza non dovesse essere aggiornata e adeguatamente rappresentativa della mobilità, tutto l'impianto del PUMS e le stime per gli scenari futuri risulterebbero del tutto inaffidabili.

Le matrici 2019 esistono dal momento che per una prima calibrazione sono stati utilizzati i rilievi 2019, successivamente aggiornati con il 2022.

Documento di Piano – Pag. 92 e poi 96/97
(pag. 92): Il modello, in ogni caso, è di tipo comunale e si concentra sul territorio di Monza.
La matrice calibrata 2019 dei veicoli leggeri, nell'ora di punta 07:30-08:30, esclusi gli spostamenti intrazonali, ha consistenza pari a 107.814 veicoli. La matrice 2019 dei mezzi pesanti ha consistenza pari a 7.316 vetture.
Con riferimento alla matrice dei veicoli leggeri, rappresentativi della quasi totalità del traffico privato, dei 109.493 veq/h in movimento nell'area di studio, 49.394 veq/h interessano la rete urbana del comune di Monza (sono state escluse dal conteggio le autostrade e superstrade e considerati solo gli archi ricadenti nel tessuto urbano cittadino).
Osservazioni 25, 26, 27 e 28
Si chiede di dare riscontro ai seguenti quesiti:
- se da un lato gli spostamenti intrazonali "esterni-esterni" al Comune di Monza possono avere un impatto minore sulla circolazione nella rete cittadina, da un altro lato gli spostamenti intrazonali nel territorio comunale hanno invece un impatto estremamente importante: si chiede di chiarire perché tali spostamenti siano stati esclusi dalle analisi modellistiche

Gli spostamenti interzonali, cioè all'interno della medesima zona di traffico, sono esclusi in quanto il macromodello di simulazione è tarato su interazione domanda/offerta tra diverse zone di traffico. Tuttavia il territorio comunale è frazionato in ZDT di modesta estensione che ne consentono di comprendere dinamiche utili ai fini della valutazione della mobilità urbana.

- poiché il modello utilizzato è "di tipo comunale" e "sono state escluse dal conteggio le autostrade e superstrade e considerati solo gli archi ricadenti nel tessuto urbano cittadino", come sono stati stimati i circa 60.000 spostamenti che non interessano la rete comunale?
- considerata l'estensione dell'area zonizzata, è alquanto improbabile ritenere che a fronte di 49.394 spostamenti che interessano la rete urbana di Monza, ve ne siano "solo" 60.000 che interessano l'intera Provincia e le altre zone esterne (escludendo o meno gli spostamenti intrazonali)

Il modello è esteso ben oltre il territorio comunale di Monza, le elaborazioni che riguardano gli spostamenti che interessano la rete urbana di Monza comprendono: spostamenti interni-interni e quelli di interazione con l'esterno ad esclusione di quelli che avvengono lungo reti non comunali.

- la matrice calibrata nel 2019 ha consistenza di 107.814 veicoli privati e 7.316 mezzi pesanti: quali coefficienti sono stati utilizzati per arrivare ad un totale di 109.493 veicoli equivalenti circa 5.000 in meno del totale dei veicoli, considerando che non può certo essere stato utilizzato un coefficiente inferiore ad 1 per i veicoli pesanti?

I 109.493 sono i veicoli equivalenti leggeri della matrice calibrata 2022, come riportato in relazione. La dizione veq/h, sempre in riferimento alla matrice dei leggeri, è stata utilizzata poiché si è operata anche nel caso specifico un'equivalenza tra le 4 e le 2 ruote. In relazione c'è comunque un refuso tra p. 96 e 97 che correggeremo.

Osservazione 30 (B)

Documento di Piano – Pag. 91
Una volta completata la rappresentazione dell'offerta e della domanda di mobilità (distinta in veicoli leggeri e pesanti), si è proceduto con la calibrazione delle matrici della mobilità privata considerando i valori dei flussi conteggiati 25 sezioni di rilievi Sintagma (novembre 2022).
Osservazione 29
Si asserisce che la matrice sia stata calibrata utilizzando i valori dei flussi conteggiati in 25 sezioni. Di rilievi del novembre 2022, Si chiede di chiarire perché la matrice contempli circa 115.000 "veicoli/vetture" nell'ora di punta della mattina, quando il PUMS stesso (vedi Documento di Piano – Pag. 76/77) asserisce che gli spostamenti che interessano il Comune di Monza nella stessa ora di punta della mattina siano circa 49.000.

Il valore di circa 115 mila è riferito al modello esteso secondo quanto riportato in relazione (236 zone di traffico). Il comune è suddiviso in 136 zone.

Documento di Piano – Pag. 102
Figura 46: Assegnazione della matrice attuale (ora di punta della mattina 07:30-08:30) alla rete attuale – Flussi/Capacità
L'individuazione degli archi e nodi che presentano livelli di criticità consente di programmare le azioni con il livello di priorità maggiore, rispetto a quelli che presentano un livello di attenzione.
Osservazione 30
La rappresentazione grafica, output del modello di simulazione evidenzia la quasi totale assenza di criticità nella maggior parte delle strade di Monza, tra cui anche gli assi del quartiere di Triante che sono stati individuati come "prioritari" per la realizzazione delle Zone 30.
Considerato che la scelta di istituire le Zone 30 discende dal fatto che sono stati evidenziati problemi di traffico e che per l'attivazione delle Zone 30 è stata definita una priorità, si chiede cosa abbia portato ad assegnare tale priorità al quartiere di Triante (come quello della zona Stadio-Libertà) che non palesa particolari problematiche, escludendo invece zone molto più problematiche quali tra cui in particolare gli ambiti a ridosso di Viale Cesare Battisti, o di San Biagio.

La base delle strategie/azioni di Piano non emerge dalla sola lettura dell'elaborazione dei Flussi/capacità come non è dettata dai soli "problemi di traffico" la proposta di attivazione Z30 Triante / Stadio / Libertà.

Osservazione 31

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
103144	03/06/2024	**ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA**	1-Essendo la mobilità veicolare privata, elemento centrale e critico su cui operare, si suggerisce un coordinamento più consistente con le azioni dei Comuni, non soltanto limitrofi (quale ad esempio quelli interessati all'accesso al Parco di Monza) al fine di individuare soluzioni congiunte (traffico di attraversamento);	**Parzialmente Accolta**	Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Il coordinamento tra il PUMS di Monza e quello dei comuni limitrofi rientra nell'ambito delle attività demandate agli strumenti di pianificazione di livello provinciale
			2- tal proposito è fondamentale valutare attentamente la previsione di riduzione di veicoli in transito lungo viale Cavriga, poiché non risolverebbe la problematica, ma la sposterebbe su altri Comuni, che invece in altre occasioni si prestano a fungere da ammortizzatori di traffico (si veda ad esempio Biassono, Vedano al Lambro e Villasanta durante i Grandi Eventi nel Parco di Monza).		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	la modifica della ZTL di viale Cavriga è stata già oggetto di simulazione. Le eventuali variazioni dovranno in ogni caso essere oggetto di graduale attuazione per verificarne gli impatti effettivi tanto sulla viabilità urbana che su quella dei comuni limitrofi
			3- Prevedere un programma di educazione alla mobilità sostenibile, anche attraverso la digitalizzazione e l'educazione in generale, con maggiori controlli su comportamenti non corretti di autisti, pedoni, ciclisti, …		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	L'osservazione è inserita nell'ambitro dell'azione 6.1.4 e 6.1.1
			4- . Eseguire un monitoraggio su bike sharing gestito da Monza Mobilità dal 2016 e su car sharing di Ubeequo dal 2017 al fine di verificarne l'efficienza e l'efficacia		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Rientra nell'azione 6.1.8
			5 - . Prevedere importanti interventi di messa in sicurezza delle infrastrutture, essendo l'incidentalità dei ciclisti aumentata considerevolmente e la mobilità dolce un obiettivo di piano.		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Rientra nell'azione 6.4.1 e 6.4.4
			6- . Si consiglia di verificare l'attuazione di interventi PNRR (ad esempio si citano date scadute quale: "Il DM 530/2021 prevede per l'attuazione degli interventi la sottoscrizione dei contratti relativi alle forniture [di autobus elettrici] entro il 31 dicembre 2023")		parzialmente condivisibile	Il 6 Dicembre 2023 (Protocollo N. 216589/2023) è stata stipulata specifica Convenzione (con Agenzia TPL, ATM ed i Gestori del servzio TPL) per la gestione delle risorse destinate al rinnovo della flotta di autobus destinata al TPL Urbano e di Area urbana, nonché per la realizzazione delle relative infrastrutture di ricarica; rispettando i tempi definiti dal PNRR. Detta convenzione, sempre in linea con quanto definito dalla disciplina dei finanziamenti stanziati, prevede che 3 autobus elettrici siano acquistati entro il 31/12/2024
			7- . Si suggerisce l'inserimento di una tariffazione sosta agevolata, nei pressi degli hub multimodali, per favorirne l'utilizzo		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Le discipline di sosta specifiche andranno definite con successivi atti dell'amminstrazione comunale
			8 . Si ritiene di fondamentale importanza prevedere dei collegamenti costanti e veloci (ad esempio trenini elettrici) tra i parcheggi ai bordi della città storica e il centro cittadino		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	I parcheggi ai bordi della città storica sono inseriti tra gli hub multimodali di cui all'azione 6.2.4, per i quali, dunque, si rpevede la connessione con i servizi di TPL
			9- Sarebbe opportuno analizzare più approfonditamente il trasporto di consegna (delivery) delle merci e la relativa logistica anche su scala urbana, ipotizzando anche la valorizzazione di innovativi sistemi di veicoli automatici (riferimento, ad esempio, a vertiporti) così da sollecitarne anche la definizione della normativa di riferimento.		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	L'osservazione sarà recepita in fase di attuazione dell'azione, nell'ambito dell'azione 6.1.5

Osservazione 31

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
			10 - . Avendo come obiettivo il piano l'incremento dal 16,5 % al 21 % della modalità di spostamento a piedi/bici ed essendo, su base statistica, nell'arco di un anno, circa 90 giorni i giorni piovosi (generalmente più concentrati in autunno e primavera), ove per altro il traffico a piedi ed in bicicletta tende ad annullarsi riversandosi prevalentemente sul traffico veicolare, si suggerisce di individuare delle misure correttive che garantiscano la fluidità di percorrenza della viabilità cittadina anche durante le avverse condizioni meteorologiche		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Gli interventi per la riduzione della congestione sulla rete stradale primaria sono individuati nell'azione 6.4.3
			11 - Si segnala la tematica sovralocale dell'accessibilità al sistema aeroportuale, di strategica importanza nel delineare un profilo internazionale da offrire ai fruitori della città di Monza.		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Al fine di migliorare l'accessibilità al sistema areoportuale, il PUMS prevede: l'ampliamento delle "bolle" operative dei servizi di sharing mobilty, di recepire l'istanza di incrementare il numero di licenze taxi sul territorio, nell'ambito della redazione del masterplan della stazione Monza Centro, si sta esaminando, con operatori specializzati, la possibilità di realizzare un sistema di vertiporto di collegamento con il sistema areoportuale.
			12 - E' opportuno effettuare un confronto con gli Enti gestori della viabilità a pagamento (Autostrada ecc.), con l'obiettivo di condividere un'azione mirata (ad esempio diminuzione dell'importo di pedaggio), che garantirebbe un consistente sgravio del traffico veicolare sulle arterie principali cittadine (ad esempio Viale Stucchi).		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	E' stata avviata un'attività di concertazione con Milano Serravalle per rivedere la localizzazione dei caselli sul territorio. In merito al pedaggiamento del sistema autostradale, le scelte non competono al comune di monza
			13 si suggerisce, da un lato di valutare più attentamente le direttrici del TPL e modificarle al modificare delle differenti situazioni annuali in funzione della provenienza reale, e non presunta, degli alunni,		parzialmente condivisibile	Nel PUMS sono state inserite le linee guida e i criteri per migliorare la rete del trasporto collettivo e per rivedere, in relazione alle esigenze della città, i nastri di esercizio (giorni e orari di servizio) e le modalità di trazione (elettrificazione). Sulla base di questi criteri, la progettazione di dettaglio sarà oggetto di collaborazione tra il Comune di Monza e l'Agenzia di Bacino. Le attività per incrementare l'offerta di servizi di mobilità in sharing sono previsti all'azione 6.1.8.
			la gestione integrata del sistema dei silos dovrebbe tendere alla migliore distribuzione dell'offerta laddove si verifica la domanda di sosta. Valore simbolico della qualità degli hub di interscambio.			L'attività è prevista nell'azione 6.1.1., per la quale, peraltro è già stata presentata candidatura per finanziamento a Regione Lombardia prevedendo il migliroamento e potenziamento del sistema dinamico di indirizzamento ai parcheggi.
			richiesta di analisi e approfondimento dell'eventuale necessità di ulteiori strutture (di sosta) tendenzialmente posizionate su assi di penetrazione			il piano si pone l'obiettivo di riequilibrare il taglio modale, incrementando i servizi di mobilità sostenibile e riducendo, contestualmente l'uso dell'auto privata, attraverso un complesso sistema di azioni che incidono sull'intero sistema di mobilità. in particolare sono previste azioni per la riorganizzazione della sosta (come da obiettivo OS2), volte a ottimizzare l'utilizzo della sosta su strada e delle infrastrutture esistenti
			per arrivo M5, vanno coordinati interventi per garantire integrazione tra metropolitana e mezzo privato. Evitando che quest'ultimo sia incentivato a trovare collocazione in zone urbane non idonee			Nel PAUR approvato da Regione Lombardia con il parere favorevole del comune di Monza non sono stati previsti parcheggi di interscambio nelle zone urbane più centrali. Per il Polo Istituzionale è prevista la realizzazione di un parcheggio e il migliore utilizzo dei parcheggi limitrofi esistenti (Centro Commerciale Rondò dei Pini)
			integrazione PUMS e PGT			Il comune di Monza ha già costituito dei tavoli permanenti per la collaborazione degli uffici tecnici comunali tanto per le scelte strategiche che per le scelte tattiche di gestione del territorio e della mobilità.

Osservazione 31

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
			14 -. con l'obiettivo di verificare il reale effetto di modifiche all'assetto viabilistico, si suggerisce l'attuazione per i singoli interventi di un importante periodo sperimentale con contestuale monitoraggio delle conseguenze.		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Ogni intervento sulla viabilità è sempre preceduto da un periodo di "sperimentazione" in cui si monitora l'andamento e si attuano eventuali misure correttive. (Es. eventuali nuove rotatorie vengono prima anticipate da soluzioni mobili e solo a fronte della sperimentazione vengono convertite in soluzioni fisse; ogni istituzione di ZTL viene sperimentata in un periodo di 30 gg prima di essere attuata in via definitiva). Inoltre, il PUMS prevede il monitoraggio biennale sulla base di alcuni indicatori selezionati per verificare la "bontà" delle azioni attuate.
			15- si ponga particolare attenzione alle grandi opportunità del sistema esistente legato all'infrastruttura del canale Villoresi, vero e proprio "sistema" innestato nel territorio urbano che deve però essere maggiormente integrato per poterne sfruttare le molteplici opportunità, in stretta relazione anche ad opere di trasformazione edilizio-urbanistica lungo la sua asta.		parzialmente condivisibile	L'itinerario ciclabile del canale Villoresi è compreso nel PUMS quale itinerario portante della mobilità ciclistica (si veda tavola 4). Tutti gli altri aspetti di valorizzazione edilizio-ubanistica sono di competenza del PGT
			16- Elemento di particolare importanza è certamente la Stazione ferroviaria ed il suo ambito urbano, potenzialmente adatto ad opere di miglioramento funzionale e di innalzamento della qualità urbana, con opere integrate e contestualizzate.		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	La Stazione Ferroviaria Monza Centro è un elemento cardine sia della configurazione degli Hub Multimodali che del territorio. Si veda il paragrafo 6.2.1. Si precisa, inoltre, che è in corso di redazione, in collaborazione tra il Comune di Monza e RFI il masterplan della nuova stazione ferroviara in cui si sta dando particoalre rilievo al ruolo di connessione della stessa con il cetro città, la parte est della città e l'interscambio don il trasporto su gomma e la futura stazione di M5
			17- Vi è poi il tema dei tracciati ferroviari urbani, le cui caratteristiche potrebbero prestarsi ad una razionalizzazione dell'uso dello spazio e ad un miglioramento delle caratteristiche qualitative (oltre che funzionali), con ipotesi di copertura di qualche tratto in trincea (verifica di fattibilità, anche in funzione di utilizzo degli spazi recuperati per potenziare la mobilità ciclo-pedonale ed inserire elementi di qualità ambientale e paesaggistica		parzialmente condivisibile	Il tema della razionalizzazione dello spazio ferroviario non è di stretta competenza del PUMS; tali aspetti potranno essere inseriti nel PGT, di concerto con RFI/Regione Lombardia

Osservazione 32

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
103296/ 103209	03/06/2024	**CONSULTA SAN CARLO - SAN GIUSEPPE**	Garantire una rete di piste ciclabili che assicuri la continuità della stessa, rimuovendo le attuali interruzioni e discontinuità o creando delle nuove connessioni in modo da incentivare il più possibile l'uso di strumento sostenibili nella mobilità cittadina 2. Ad integrazione del punto di cui sopra assicurare la presenza di rastrelliere non solo nei previsti HUB intermodali, attraverso le ciclostazioni, ma anche negli altri punti di sosta/località di interesse cittadino mediante utilizzo di modelli che garantiscano la sicurezza della sosta (non semplici rastrelliere per ruota anteriore)	**Accolta**	Non comporta modifiche agli elaborati depositati	La misura 1 proposta nell'osservazione è prevista nelle azioni 6.4.1. Per quanto attiene la misura 2 gli interventi per la mobilità ciclabile previsti negli hub multimodali si integrano con quelli previsti sull'intero territorio

Osservazione 33

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
101301	03/06/2024	**Class Onlus**	1- Introdurre zone a basse emissioni, vincolandole all'entrata in vigore della metropolitana e al miglioramento del trasporto pubblico	**Parzialmente Accolta**	Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Il piano prevede, all'azione 6.1.6, limitazione della circolazione dei veicoli a emissioni elevate sull'intero territorio cittadino, da definirsi in dettaglio con successivi atti amministrativi; all'azione 6.1.7 l'ampliamento della ZTL del centro storico; all'azione 6.5.2 l'istituzione di Zone 30 distribuite sull'intero territorio cittadino
			2- Realizzare la fermata ferroviaria di San Rocco		parzialmente condivisibile	La pianificazione delle fermate sul territorio regionale è di competenza della Regione Lombardia (Piano Regionale della Mobilità e Trasporti PRMT del 2016). Ad oggi, gli strumenti approvati prevedono la realizzazione delle fermate Monza Est e Monza Ovest. Per quanto attiene la stazione della fermata Monza Sud San Rocco, il piano rinvia a successvi approfondimenti. Si inserisce nel Documento di Piano l'indicazione di valutare l'inserimento sia della stazione ferroviaria di S. Rocco, tramite preliminari tavoli di confronto, circa la loro effettiva fattibilità tecnica-gestionale. Nel PUMS è stata inserita la fermata di Monza Est in quanto per la stessa, risulta uno stato di avanzamento in termini di progettualità e finanziamenti tale da poterla far rientrare nell'orizzonte di piano. Il PRMT è attualmente in fase di elaborazione.
			3- Realizzare la fermata ferroviaria Monza Ovest in quanto strategica per l'accessibilità a ospedale, prefettura, provincia, …Si chiede di inserire all'interno sia degli elaborati testuali sia grafici del PUMS adottato la previsione, già confermata dal PRMT, della nuova fermata ferroviaria "Monza Ovest – Polo Istituzionale – San Gerardo" lungo la linea ferroviaria Milano – Como/Chiasso. Compatibilmente con i finanziamenti che si renderanno disponibili, la futura fermata "Monza Ovest" permetterà infatti di estendere l'accessibilità al servizio ferroviario verso Milano, Como e la Svizzera ad una zona della città molto importante per presenza di funzioni strategiche e residenziali.		parzialmente condivisibile	La pianificazione delle fermate sul territorio regionale è di competenza della Regione Lombardia (Piano Regionale della Mobilità e Trasporti PRMT del 2016). Ad oggi, gli strumenti approvati prevedono la realizzazione della sola fermata Monza Est e Monza Ovest. Per quanto attiene la stazione della fermata Monza Sud San Rocco, il piano rinvia a successvi approfondimenti. Nel PUMS è stata inserita la fermata di Monza Est in quanto per la stessa, risulta uno stato di avanzamento in termini di progettualità e finanziamenti tale da poterla far rientrare nell'orizzonte di piano. Il PRMT è attualmente in fase di elaborazione.

Osservazione 34

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
		CONFCOMMERCIO MILANO		**Parzialmente Accolta**		
103877	04/06/2024		1-Crediamo che se si vuole aumentare la frequentazione e l'attrattività commerciale di Monza centro, si dovrebbe migliorarne l'accessibilità ed aumentarne la dotazione di spazi per il parcheggio dei mezzi (autovetture, che moto e bici elettriche) progettando - il prima possibile - almeno 1/2 nuovi parcheggi di prossimità interrati a servizio del centro storico, comodi da utilizzare e convenienti. Vedremmo inoltre come cosa fattibile ed utile, seppure in un arco temporale più lungo, pensare di utilizzare le aree dismesse anche come aree per nuovi parcheggi polifunzionali, strutturati in format moderni belli e innovativi.		Non condivisibile	Il piano si pone l'obiettivo di riequilibrare il taglio modale, incrementando i servizi di mobilità sostenibile e riducendo, contestualmente l'uso dell'auto privata, attraverso un complesso sistema di azioni che incidono sull'intero sistema di mobilità. in particolare sono previste azioni per la riorganizzazione della sosta (come da obiettivo OS2), volte a ottimizzare l'utilizzo della sosta su strada e delle infrastrutture esistenti
			2- ZTL CENTRO STORICO Temiamo che il voler creare una troppo rigida Ztl estesa all'intero centro storico, potrebbe avere conseguenze negative sulle imprese commerciali qui presenti: la prospettiva di un potenziamento del TPL su gomma, e la previsione dell'arrivo della metropolitana richiederanno tempi lunghi e comunque, di fatto, buona parte dei clienti che si servono in centro proviene dal circondario, da nord, o da luoghi dove l'utilizzo del trasporto pubblico è estremamente problematico: l'utilizzo delle auto molte volte avviene per necessità oltre che per comodità, e ci pare difficile nell'arco di pochi anni invertire la rotta. Chiediamo pertanto prudenza, gradualità d'interventi, monitoraggi, prima della messa in atto di azioni troppo rigide che potrebbero rivelarsi dannose per l'economia di commercianti ed artigiani, misure da attivare solo dopo che siano resi efficaci e collaudati i citati provvedimenti di supporto. Inoltre per poter dare, pur in questa fase propedeutica, un parere sulla ipotesi di Ztl prospettata nei documenti di Pums, dovremmo capire meglio come funzionerebbe all'atto pratico, ovvero: dove sarebbero di preciso i varchi? se, e come, potrebbe un non-residente usufruire degli stalli ora blu dislocati all'interno (… in pz Carducci, via San Gerardo dei Tintori, via De Amicis, via Garibaldi, etc.)? sarebbe ore24? sette giorni su sette? Sarebbe prevista la possibilità di entrare a pagamento?		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	La necessità di definire nuove regole per l'accesso alla Ztl e di progettarne l'ampliamento viene descritta nel capitolo 6.1.7. I dettagli progettuali saranno sviluppati nelle fasi successive tecniche amministrative in accordo con le indicazioni dell'amministrazione. Certamente saranno comunicate alla cittadinanza e saranno oggetto di attivazioni graduali e di sperimentazioni e di monitoraggio all'interno delle quali sarà possibile effettuare eventuali scelte correttive/migliorative.
			3- Laddove ci siano scuole, impianti a servizio della collettività, aree commerciali, vediamo positivamente le isole ambientali come strumenti potenzialmente atti ad elevare la qualità urbana, ma riteniamo eccessivo volerle estendere in modo indiscriminato all'interno di tutto il tessuto viabilistico secondario. Ad ogni modo questi interventi sarebbe auspicabile venissero sempre realizzati in modo graduale, così da permetterne il monitoraggio e poter scongiurare inutili rallentamenti e disagi negli spostamenti interni al tessuto urbano.		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Ogni intervento sulla viabilità è sempre preceduto da un periodo di "sperimentazione" in cui si monitora l'andamento e si attuano eventuali misure correttive. (Es. eventuali nuove rotatorie vengono prima anticipate da soluzioni mobili e solo a fronte della sperimentazione vengono convertite in soluzioni fisse; ogni istituzione di ZTL viene sperimentata in un periodo di 30 gg prima di essere attuata in via definitiva). Inoltre, il PUMS prevede il monitoraggio biennale sulla base di alcuni indicatori selezionati per verificare la "bontà" delle azioni attuate.
			4- La definitiva messa in opera della Metropolitana probabilmente richiederà tempi lunghi, accompagnati da probabili criticità legate alle cantierizzazioni e quant'altro: importante prevedere tavoli partecipati in itinere dove anche i soggetti economici interessati abbiano modo di interfacciarsi con la PA ed Enti attuatori, avendo aggiornamenti in tempo reale su tempistiche, cronoprogrammi, modalità tecniche ed accorgimenti tecnici che possano essere di aiuto (segnaletiche dedicate, marciapiedi percorribili… barriere trasparenti nelle aree commerciali, etc.). Invitiamo inoltre a considerare quanto fatto a Milano per la M4, attraverso bandi e ristori economici predisposti per le attività commerciali fortemente danneggiate dalla presenza dei cantieri.		parzialmente condivisibile	La progettazione delle stazioni della M5 sul territorio di Monza è stata recepita nel PAUR (Procedimento Autorizzativo Unico Regionale), anche sulla base delle indicazioni del Comune di Monza. Per quanto concerne le fasi di cantiere, seppur impattanti, si tratta di misure temporanee e localizzate che saranno di volta in volta oggetto di valutazioni tecniche da parte degli uffici comunali e che potranno essere oggetto di tavoli partecipati.

Osservazione 34

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
			5- Il transito attraverso il Parco lungo viale Cavriga è strategico e fondamentale per la viabilità a nord di Monza, una alternativa ed una valvola di sfogo che ci pare insopprimibile: siamo perciò critici verso misure ulteriormente restrittive che ne vadano a disincentivare l'utilizzo.		non condivisibile	La rimodulazione della ZTL di viale Cavriga è stata già oggetto di simulazione. Le eventuali variazioni dovranno in ogni caso essere oggetto di graduale attuazione per verificarne gli impatti effettivi.
			6- Confcommercio Monza è contraria a tutte le progettualità che, messe in atto, possano modificarel'attuale viabilità, percorrenza, attraversamento e sosta del centro storico. Considerando indispensabile il mantenimento, in ogni caso, della viabilità privata in via Zucchi, atta a garantire il raggiungimento della Clinica Zucchi e Pronto Soccorso ai malati, e della viabilità per gli accessi ai parcheggi in centro. Riteniamo che tutte le progettualità relative ad una restrizione degli accessi in Città del traffico privato siano auspicabili solo dopo il potenziamento del TPL, la realizzazione di un Parcheggio sotterraneo a Nord della città (ipotesi V.le Petrarca o alternativa) e la realizzazione di almeno altri due parcheggi di prossimità a Ovest-Nord- Nord Est della città.		parzialmente condivisibile	Allo stato attuale non si ritiene di variare il perimetro della ZTL. Il Documento di piano verrà modificato inserendo che "in fase di attuazione della ZTL verranno mantenute le vie al suo interno solo nel caso in cui si garantisca un completo, semplice e gratuito accesso agli utenti alle Cliniche Zucchi, con preliminare assenso dell'operatore sanitario."

Osservazione 35

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
103879	04/06/2024	**APA CONFARTIGIANATO IMPRESE MILANO MONZA E BRIANZA**	2-si richiede maggiore attenzione alle trasformazioni significative in corso in particolare nel comparto di viale Stucchi-Ercolano-Pompei-Velleia-Fontana-Sicilia	**Accolta**	Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Gli interventi che interessano il comparto sono oggetto di valutazione congiunta tra il settore uranistica e il settore mobilità del comune di Monza.
			3- Linea bus Z206 - Si propone di riconsiderare la prevista eliminazione della linea bus Z 206 che ha il capolinea in via Bertani-Pompei; in particolare, si propone di estendere il tragitto dei bus a tutto il Comparto industriale vista anche la imminente realizzazione del collegamento di via Pompei con via Fontana che creerà un anello viario che collegherà gli insediamenti produttivi esistenti e in corso di progettazione, oltre al nuovo insediamento commerciale sull'area ex Fiera.		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Nel PUMS sono state inserite le linee guida e i criteri per migliorare la rete del trasporto collettivo e per rivedere, in relazione alle esigenze della città, i nastri di esercizio (giorni e orari di servizio). Sulla base di questi criteri, la progettazione di dettaglio sarà oggetto di collaborazione tra il Comune di Monza e l'Agenzia di Bacino. Si veda il paragrafo 6.3.1.
			4- Si propone di normare in modo dettagliato e permanente le soste nella zona 7 (Polo sportivo e Comparto industriale) con particolare riferimento ai posti gratuiti per gli addetti delle Aziende insediate; al momento sono stati emessi soli provvedimenti temporanei e ad hoc.		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	Per la zona dello stadio (ZPRU 7) è stata prevista una disciplina della sosta volta a tutelare i residenti e i lavoratori dell'area
			5- Accessibilità al comparto industriale viale Stucchi - viale Sicila: Il paragrafo 6.4.3 del PUMS evidenzia la necessità di creare maggiore accessibilità al Comparto industriale , oggi con solo due accessi; in modo da assecondare in modo organico l attuazione di due piani attuativi che interessano due grandi poli industriali presenti. Si tratta evidentemente di realizzare il collegamento stradale di via Nievo con via Fontana e di via Velleia con via Adda		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	l'intervento è attualmente oggetto di valutazioni da parte del settore urbanistica del comune di Monza.
			6- Riduzione di inquinanti nell atmosfera e velostazioni. L'obiettivo del PUMS è anche quello di promuovere e incentivare la mobilità dolce attraverso la realizzazione di piste ciclabili il più possibili in terconnesse per i percorsi casa lavoro e per quelli legati ad eventi sportivi e a l tempo libero; in questa ottica è indispensabile prevedere velostazioni in grado di accogliere in totale sicurezza le biciclette soprattutto in corrispondenza delle stazioni ferroviarie e delle fermate dei bus e in prossimità di impianti sportivi che richiamano tifosi in gran numero (stadio, palazzetto dello sport); la proposta di realizzare velostazioni vale anche per le zone centrali e a traffico limitato; il cittadino sarà sicuramente incentivato ad utilizzare la propria bici se sarà sicuro di parcheggiarla in un luogo chiuso e protetto in modo da poterla ritrovare dopo aver fatto degli acquisti, gustato un aperitivo o partecipato a riunion i di lavoro in uffici pubblici o pr ivati.		Non comporta modifiche agli elaborati depositati	La necessità di incrementare i sistemi per la sosta delle biciclette è stata più volte inserita nel PUMS, sia al paragrafo 6.4.1 "Rendere attrattivi e sicuri i percorsi della mobilità attiva" che nel paragrafo 6.2 "Monza città accessibile e inclusiva"

Osservazione 1FT

PG n°	Data	Mittenti	Osservazione, per punti o sunto	Esito complessivo	Valutazioni puntuali	Motivazione e riscontro puntuale
107416	07/06/2024	**Salvo, Nasca, Civati - Cittadini attivi - Consulta S. Biagio - Cazzaniga**	Le osservazioni ricevute sono sostanzialmente identiche a quelle ricevute da "Civati Roberto - Protocollo n.79494 del "29,04,2024" (Osservazione 2) e da "Civati Roberto - Quartiere S. Biagio Cazzaniga- Protocollo n. 97192 del 24,05,2024 " (Osservazione 5)	**Parzialmente Accolta**		si rinvia agli esiti delle osservazioni 2 e 5

Documento non inserito

Non è stato possibile inserire il documento '(10240832)QuadroSinottico_Azioni.jpg'

Documento non inserito

Non è stato possibile inserire il documento '(10240833)3b_HubMultimodali_scenarioPUMS.jpg'

MONZA MOBILITÀ

PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE

PUMS

ALLEGATO 1/A
MODELLO DI SIMULAZIONE

Elaborato: **Relazione tecnica**	*Revisione:* **01**	*Data:* **21/12/2023**

Gruppo di Lavoro

Comune di Monza – Organo decisore

Comune di Monza – Organo tecnico

Dirigente responsabile del Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio / Autorità procedente per la VAS | arch. Carlo Maria Nizzola

Dirigente del Settore Ambiente ed Energia / Autorità competente per la VAS | Ing. Serena Trussardi

Hanno collaborato alla redazione del Documento di Piano

Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio | arch. Donatella Beretta,

Servizio di Pianificazione Operativa | arch. Filomena Dato

Polizia Locale, Protezione Civile | dott.ssa Francesca Galli, dott. Giorgio Mora, dott. Paolo Anglani

Monza Mobilità

Amministratore Unico ing. Davide Mardegan

Redazione del Piano | ing. Nicola Pascale, arch. Anna Negri, ing. Sebastiano Pizzorusso

Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia

Direttore | Luca Tosi

Marco Panaro

Con la consulenza di

Sintagma srl

Ing. Tito Berti Nulli, Ing. Riccardo Berti Nulli, Agr. Filippo Berti Nulli, Ing. Claudio Rossi, Dott. Benedetta Contini

MONZA MOBILITÀ Srl







C5RMR010

Modello di simulazione

Sintagma

Ottobre 2021

1. IL MODELLO DI SIMULAZIONE 2
1.1. La zonizzazione 2
1.2. Analisi dell'offerta di trasporto: il grafo e la rete per il trasporto privato 3
1.2.1. La classifica funzionale attuale 5
1.2.2. Le curve di deflusso 7
1.3. Analisi della domanda 7
1.3.1. Il riparto modale ISTAT 8
1.3.2. La campagna di indagine sulla mobilità dell'area di studio 10
1.3.3. Le matrici di base leggeri e pesanti 13
1.4. La calibrazione del modello 13
1.4.1. La matrice leggeri calibrata 15
1.5. Sottomatrici delle O/D con spostamenti compresi nel raggio di 3, 4 e 5 km 16
1.6. Lo scenario attuale: i flussi di traffico 19

1. IL MODELLO DI SIMULAZIONE

Nella costruzione del quadro conoscitivo, un particolare rilievo è stato dato alla predisposizione del modello di simulazione della mobilità della città di Monza.

Il modello è stato costruito sulla base della campagna di indagini sui flussi di mezzi leggeri e pesanti nelle principali sezioni viarie, finalizzate alla ricostruzione dell'origine e della destinazione dello spostamento dei vari "viaggi" dei cittadini.

L'analisi degli spostamenti, distinti per mezzi leggeri e pesanti, ha permesso di costruire delle matrici alla base del percorso di assegnazione dei flussi alla rete.

Infatti, poiché i dati di rilievo distinguono i mezzi in transito tra leggeri e pesanti, si è optato per la costruzione di un modello multiclasse alimentato dalle 2 categorie di veicoli rilevate.

Ricostruita la situazione attuale calibrata, il modello andrà strutturato sugli scenari futuri di riferimento e di progetto (proiettati sugli stessi orizzonti temporali).

In questo modo il PUMS sarà in grado di testare l'efficienza e l'efficacia degli interventi e delle politiche poste alla base del piano definendone consequenzialità e priorità.

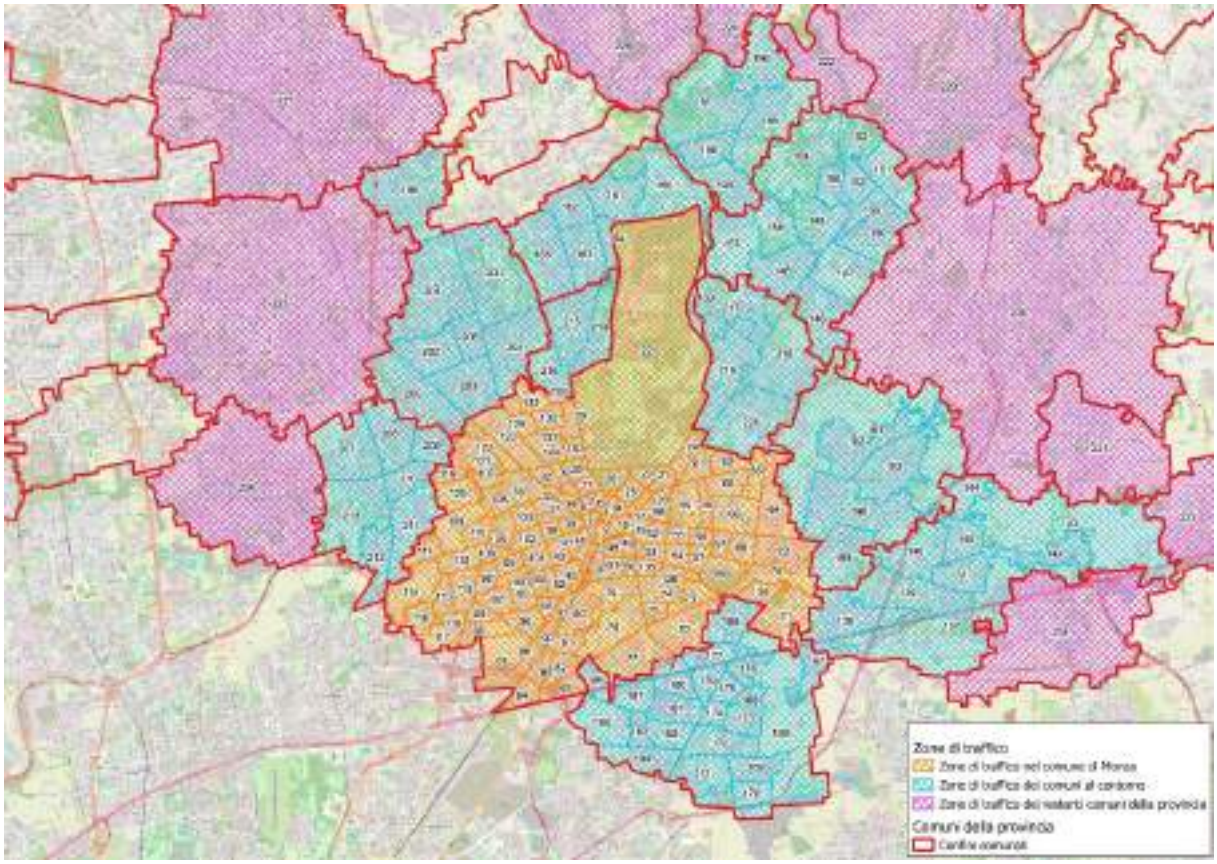
1.1. La zonizzazione

Come base di partenza per l'implementazione del modello di traffico si è operata la zonizzazione, processo di aggregazione delle sezioni censuarie dei comuni di Monza e limitrofi in **zone di traffico**, aree uniformi dal punto di vista trasportistico. Successivamente alla zonizzazione è stato possibile costruire le matrici Origine/Destinazione (O/D) che schematizzano gli spostamenti nell'area di studio (domanda di trasporto).

La zonizzazione tiene conto di diversi criteri:

- le zone di traffico non devono attraversare le infrastrutture lineari del territorio;
- le zone di traffico devono avere quanto possibile un utilizzo del territorio omogeneo (zone residenziali o artigianali/commerciali, industriali, etc.);
- le zone di traffico devono essere abitativamente equilibrate;
- ogni zona di traffico deve avere un "baricentro" di zona univoco dove poter idealmente concentrare le origini e le destinazioni degli spostamenti.

Il comune di Monza è stato suddiviso in 136 zone. I comuni di prima cintura appartenenti alla provincia Monza-Brianza sono stati frazionati in 84 zone di traffico. Il resto della provincia è stato suddiviso in 11 zone di estensione comunale. I collegamenti con l'esterno sono stati aggregati in 5 portali esterni



Zonizzazione dell'area di studio

Nel complesso, l'area di studio è stata frazionata in 236 zone di traffico.

1.2. Analisi dell'offerta di trasporto: il grafo e la rete per il trasporto privato

Il sistema infrastrutturale viario del territorio è stato schematizzato in una successione di archi (viabilità) e nodi (incroci), il **grafo**, che ne consente l'utilizzo all'interno del modello di simulazione del traffico.

La rete viaria è il grafo OSM (OpenStreetMap), caratterizzato in termini di tipo di strada, n° corsie, velocità di flusso libero e capacità teorica.

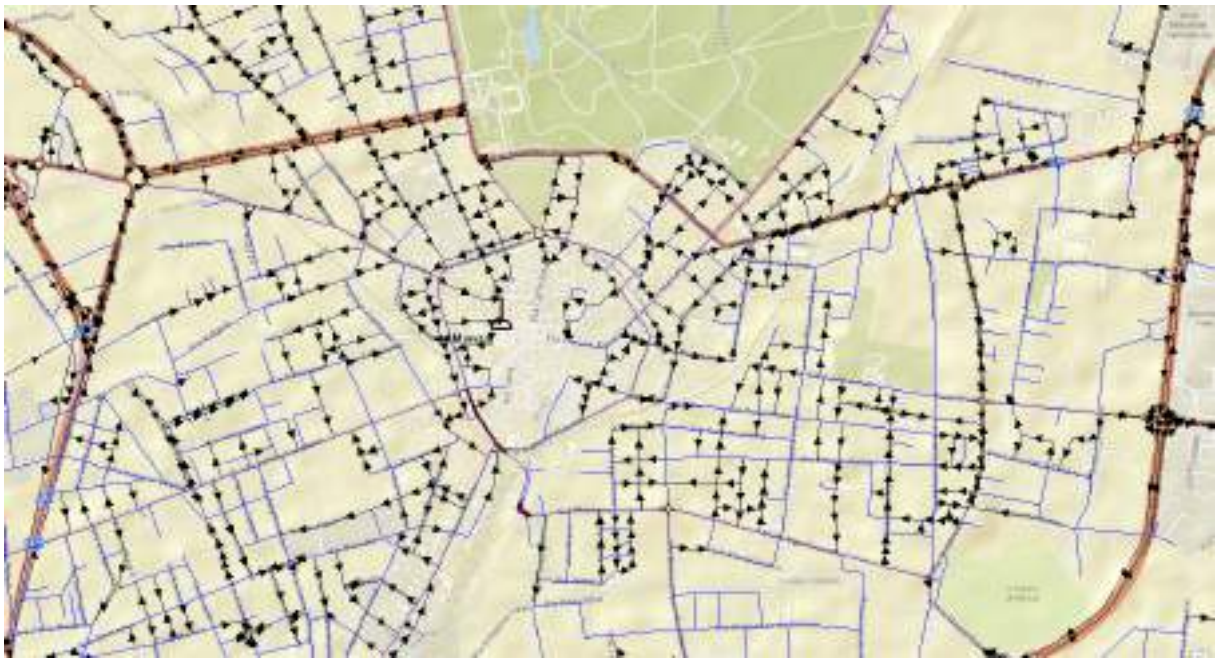
A seguire si riporta la tabella contenente i tipi di arco del grafo OSM (OpenStreetMap) utilizzato nel modello di traffico.

Numero: 26	Num	TipoGlob	Nome	Stretto	Rango	NumCorsie	CapTPr	v0TPr
1	10	1	Motorway, 1 lane	☐	1	1	1500	130km/h
2	11	1	Motorway, 2 lanes	☐	1	2	3000	130km/h
3	12	1	Motorway, 3 lanes	☐	1	3	4500	130km/h
4	13	1	Motorway, 4 lanes	☐	1	4	6000	130km/h
5	18	1	Motorway_link, 1 lane	☐	1	0	1100	80km/h
6	19	1	Motorway_link, 2 lanes	☐	1	0	1200	80km/h
7	20	2	Trunk, 1 lane	☐	1	1	1500	100km/h
8	21	2	Trunk, 2 lanes	☐	1	2	3000	100km/h
9	22	2	Trunk, 3 lanes	☐	1	3	4500	100km/h
10	28	2	Trunk_link, 1 lane	☐	1	1	1100	80km/h
11	29	2	Trunk_link, 2 lanes	☐	1	2	1200	80km/h
12	30	3	Primary, 1 lane	☐	1	1	1300	100km/h
13	31	3	Primary, 2 lanes	☐	1	2	2600	100km/h
14	32	3	Primary, 3 lanes	☐	1	3	3900	100km/h
15	39	3	Primary_link	☐	1	1	1000	40km/h
16	40	4	Secondary, 1 lane	☐	1	1	1000	80km/h
17	41	4	Secondary, 2 lanes	☐	1	2	2000	80km/h
18	49	4	Secondary_link	☐	1	1	1000	20km/h
19	50	5	Tertiary, 1 lane	☐	1	1	800	70km/h
20	51	5	Tertiary, 2 lanes	☐	1	2	1600	70km/h
21	59	5	Tertiary_link	☐	1	1	800	20km/h
22	60	6	Unclassified, 1 lane	☐	1	1	800	70km/h
23	70	7	Residential	☐	1	1	400	50km/h
24	71	7	Living_street	☐	1	1	200	30km/h
25	75	7	Footway	☐	1	1	9999	4km/h
26	76	7	Cycleway	☐	1	1	9999	20km/h

Il grafo, in versione informatizzata vettoriale, è una rappresentazione della rete stradale strettamente georeferenziata e quindi esente da possibili errori di deformazione, scarsa chiarezza e incomprensibilità.

Gli archi sono stati organizzati in classi funzionali e gerarchiche, i typeno, in modo da associare a ciascun tipo i valori di velocità, capacità, numero di corsie e i coefficienti α e β utilizzati nella formula BPR (Bureau of Public Roads[1]) per il calcolo del tempo di percorrenza.

[1] Ufficio delle strade pubbliche - USA



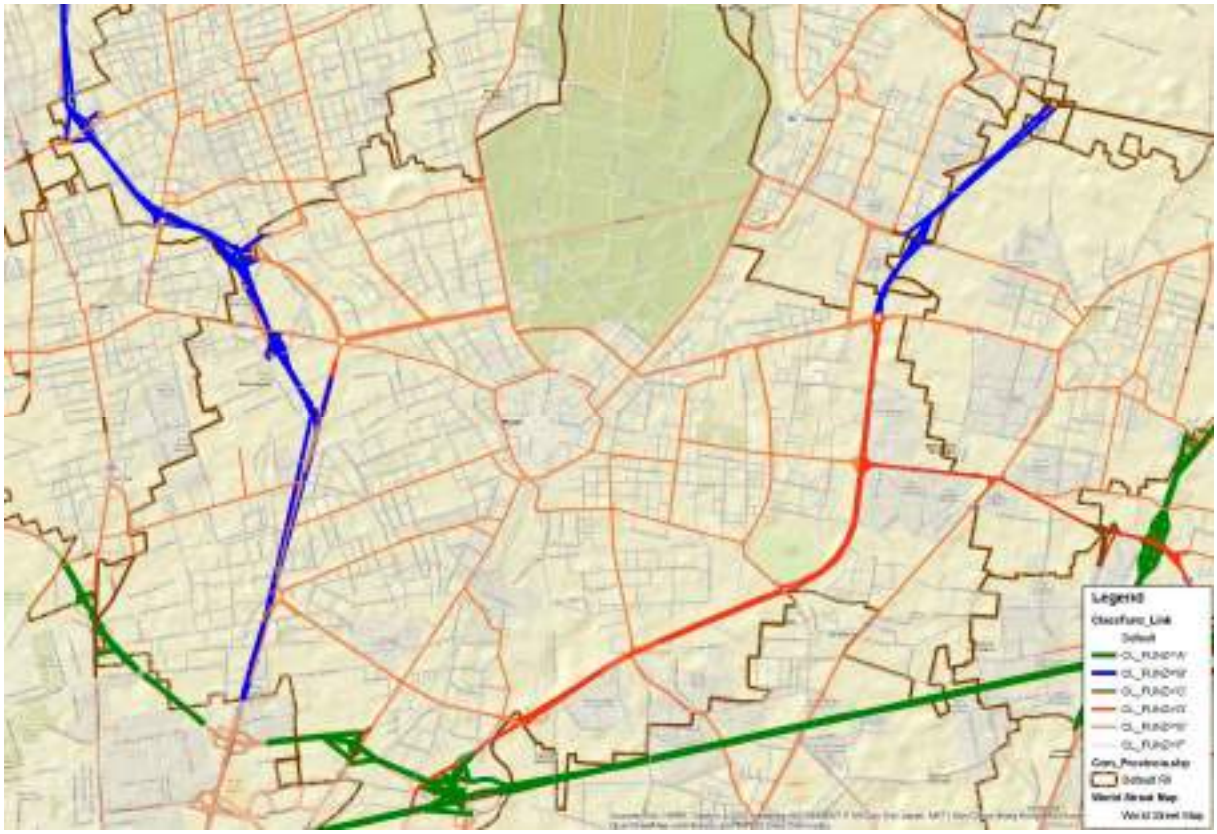
Grafo viario dell'area di studio

Il grafo della rete viaria attuale, di estensione provinciale, è composto da oltre38.000 archi monodirezionali, per un'estesa di circa 3.443 km, e 18.800 nodi di cui 236 centroidi (136 per il comune di Monza, 84 per le zone dei comuni limitrofi, 11 nella restante parte della provincia 6 portali esterni).

1.2.1. La classifica funzionale attuale

La principale causa di congestione del traffico urbano si identifica nella promiscuità d'uso delle strade (tra veicoli e pedoni, tra movimenti e soste, tra veicoli pubblici collettivi e veicoli privati individuati). Pertanto, la definizione della circolazione stradale richiede in primo luogo la definizione di un'idonea classifica funzionale delle strade, estesa a tutta la rete del territorio comunale.

La classifica delle strade riportata nel presente capitolo e nell'elaborato grafico allegato (codice C5R0010 e immagine a seguire), fa riferimento alla classificazione funzionale delle strade.



Classifica funzionale della rete stradale

Detta classifica individua, la funzione preminente o l'uso più opportuno, che ciascun elemento viario deve svolgere all'interno della rete stradale, per risolvere i relativi problemi di congestione e sicurezza del traffico, in analogia e stretta correlazione agli strumenti urbanistici che determinano l'uso delle diverse aree esterne alle sedi stradali.

Le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi:

- **A: Autostrade (urbane e extraurbane)**
- **B: Strade extraurbane principali**
- **C: Strade extraurbane secondarie**
- **D: Strade urbane di scorrimento**
- **E: Strade urbane di quartiere**
- **F: Strade locali**
- **F-bis: Itinerari ciclopedonali.**

La classificazione funzionale delle strade è propedeutica al progetto del Biciplan di Monza per la definizione delle Zone 30, in quanto possibili per viabilità di rango inferiore alle viabilità di quartiere (tipo E), e degli ambiti che richiedono l'inserimento di percorsi ciclo-pedonali. **Recenti normative introducono, inoltre, una nuova tipologia di strada (tipo E-bis) aggiornando il Codice della Strada.**

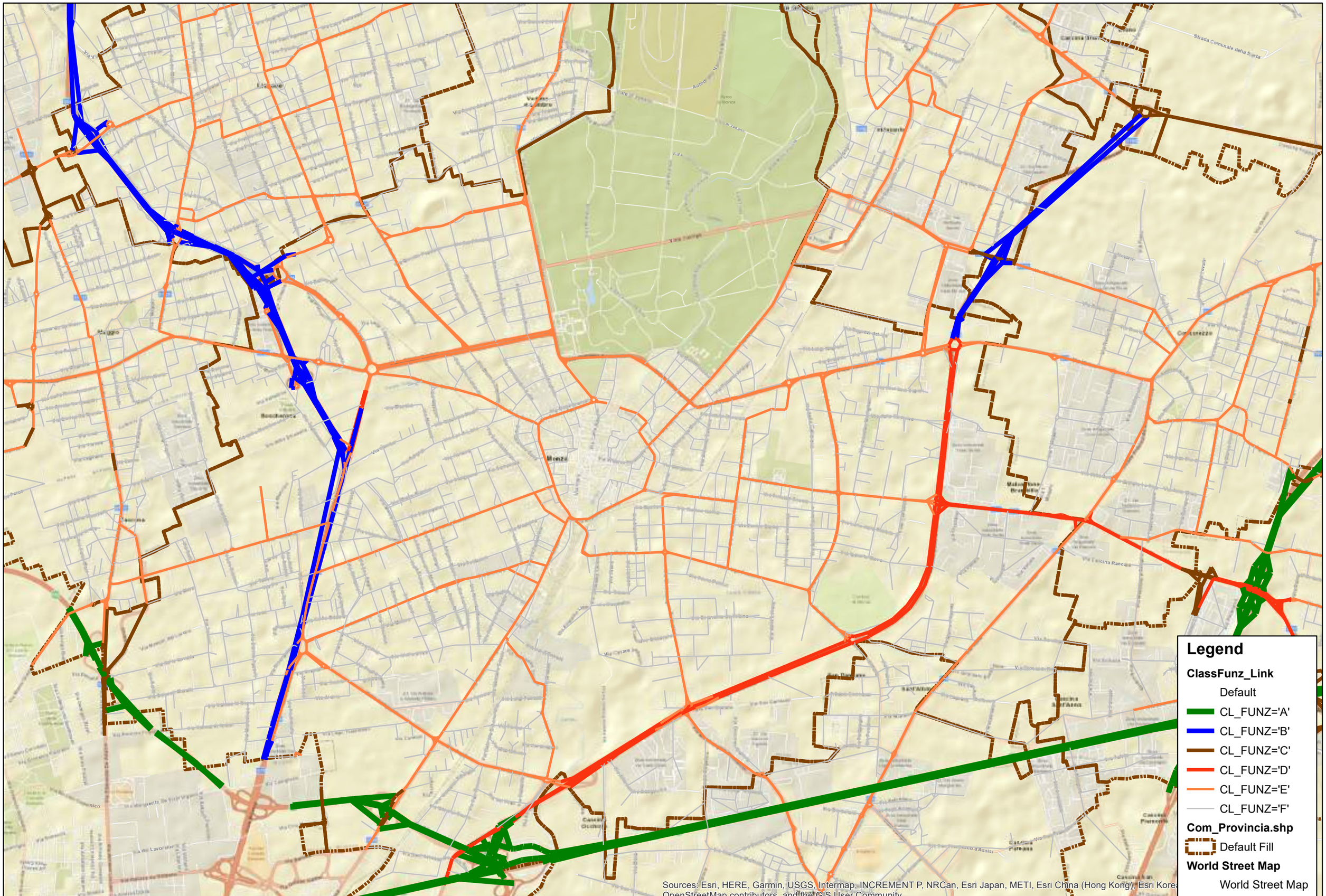
COMUNE DI MONZA

C5RM0010

PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Classifica funzionale delle strade del comune di Monza

Scala 1:25.000



1.2.2. Le curve di deflusso

La curva di deflusso è la relazione matematica tra il costo di un arco, inteso generalmente come tempo di percorrenza, e il flusso presente sull'arco stesso.

Per la costruzione del modello di simulazione, implementato con il software Cube6, è stata considerata una famiglia di funzioni di costo, valida per strade urbane ed extraurbane, di tipo BPR (Bureau of Public Roads). Tali funzioni, al variare dei parametri α e β, descrivono l'andamento del costo (espresso in tempo) per i diversi tipi di arco in funzione del rapporto tra flusso e capacità. L'espressione della funzione di costo è del tipo:

$$T = \frac{Lunghezza}{Vr} * 60 * \left(1 + \alpha * \left(\frac{volau}{S}\right)^{\beta}\right) + C$$

dove:

- Vr rappresenta la velocità di flusso libero;
- $volau$ rappresenta il flusso assegnato dal modello
- S corrisponde alla capacità di saturazione;
- α e β sono i parametri legati alla geometria dell'infrastruttura, associati direttamente al linktype;
- C è il costo chilometrico operativo (distinto per classe) convertito in tempo aggiuntivo sulla rete attraverso il valore del tempo del mezzo privato (VOT). I costi operativi[2] ed il valore del tempo (VOT) per le diverse classi sono, rispettivamente:
  - 0,07€/km e 17,26 €/h per l'auto;
  - 0,40 €/km e 21,86 €/h per i mezzi pesanti.

Il costo chilometrico applicato agli archi autostradali è pari a circa 0,07 €/km per le auto, 0,23 €/km per i mezzi pesanti (valore stimato sui costi delle tratte di A4 presente nell'area di studio).

1.3. Analisi della domanda

I dati di pendolarismo del Censimento ISTAT e della Regione Lombardia e gli esiti della campagna di indagini (flussi di traffico) sono stati la base per la ricostruzione della domanda nell'area di studio. Poiché i dati di rilievo distinguono i mezzi in transito tra leggeri e pesanti, si è optato per la costruzione di un modello multiclasse alimentato dalle 2 categorie di veicoli rilevate. Le matrici di domanda, riferite all'ora di punta della mattina (07:30 – 08:30), sono state ottenute calibrando le matrici leggeri e pesanti ricavate dai dati di pendolarismo ISTAT/Regione con i valori dei flussi veicolari rilevati nella campagna del 2019 operata dal comune di Monza. A partire dalla matrice auto ISTAT/Regione, base per la determinazione della domanda di veicoli leggeri, si è costruita una matrice di base per i veicoli pesanti ipotizzando un'uguale distribuzione degli spostamenti nell'area di studio e una consistenza proporzionale al rapporto tra leggeri e pesanti rilevati. In sostanza, la matrice di partenza dei mezzi pesanti, è pari a quella dei mezzi leggeri

[2] Fonte Transport analysis guidance (TAG), dipartimento dei trasporti inglese, valore espresso in £ e convertito in €

"scalata" secondo un coefficiente di 5,9%, pari al rapporto tra mezzi pesanti e leggeri rilevati.

In sintesi, sono assegnate distintamente due matrici, leggeri e pesanti. Ciascuna di queste matrici contribuisce ad incidere sulle performance dei singoli archi in relazione al flusso assegnato ed alla curva di deflusso associata all'arco. Nel caso specifico, il coefficiente di conversione dei mezzi pesanti rispetto ai leggeri, proporzionale alle dimensione degli stessi e quindi all'occupazione del suolo stradale, coincide con quello utilizzato nelle elaborazioni dei rilievi ad opera del comune di Monza ed è pari a 2.

La matrice di base ISTAT fornisce già una prima indicazione sul riparto modale, scomponendo la totalità degli spostamenti sistematici a seconda del modo di trasporto utilizzato.

1.3.1. Il riparto modale ISTAT

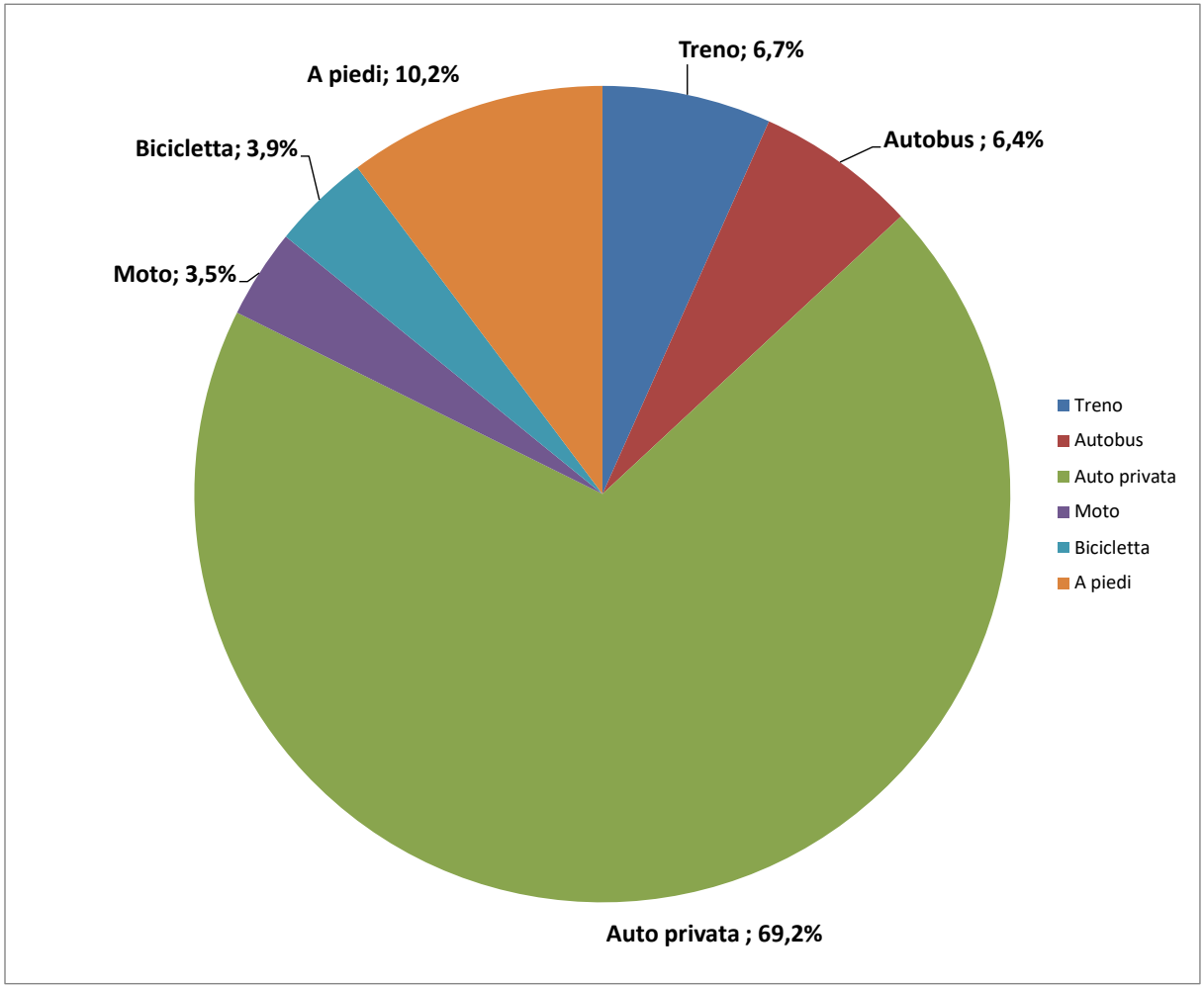
La mobilità sistematica misurata dall'ISTAT 2011, per la fascia oraria di punta del mattino (indicativamente 6:15 – 9:15), è una buona base per valutare, in prima analisi, la distribuzione dei flussi ed effettuare le prime considerazioni sulla mobilità all'interno del comune di Monza e della provincia.

Tra i vari dati, l'ISTAT fornisce anche un'indicazione circa il mezzo utilizzato per gli spostamenti, distinguendo tra mezzi pubblici (treno, tram, metropolitana, autobus urbano, extraurbano o aziendale/scolastico), mezzi privati (auto privata come conducente, come passeggero o motocicletta) e mezzi non motorizzati (bicicletta, a piedi o altro).

A seguire, si riportano le analisi effettuate in termini di riparto modale degli spostamenti da/per la provincia di Monza-Brianza riferite ai mezzi motorizzati treno, autobus, auto e moto e ai non motorizzati piedi e bici: si evidenzia un rapporto 86% – 14% tra spostamenti motorizzati e spostamenti non motorizzati nella provincia. Tra chi si sposta con mezzi motorizzati, il 13% sceglie i mezzi pubblici e il 73% i mezzi privati (principalmente l'automobile) [3].

Treno	36.130	6,7%	**Motorizzati**	85,86%	**Pubblico**	13,09%
Autobus	34.487	6,4%				
Auto privata	373.693	69,2%			**Privato**	72,78%
Moto	19.050	3,5%				
Bicicletta	20.974	3,9%	**Non motorizzati**	14,14%		
A piedi	55.312	10,2%				

[3]Percentuali riferite al totale degli spostamenti.



Riparto modale per gli spostamenti da/per la Provincia di Monza

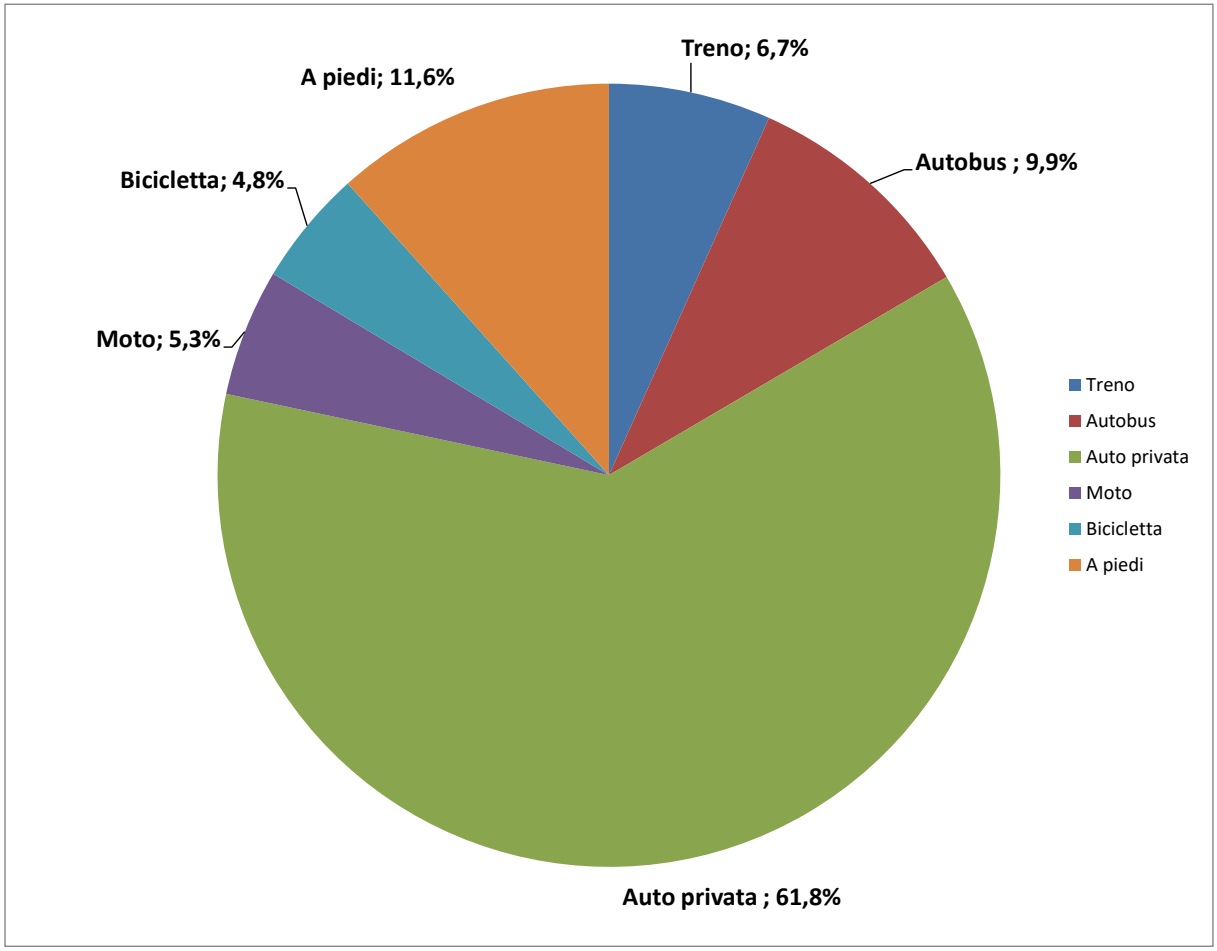
L'analisi effettuata in termini di riparto modale degli spostamenti da/per il Comune di Monza evidenzia un rapporto 84% – 16% tra spostamenti motorizzati e spostamenti non motorizzati.

Tra chi si sposta con mezzi motorizzati nel comune di Monza, il 17% sceglie i mezzi pubblici e il 67% i mezzi privati (principalmente l'automobile)[4].

La bicicletta assorbe al 2011 una quota esigua di spostamenti inferiore al 5%.

Treno	6.827	6,7%	**Motorizzati**	83,60%	**Pubblico**	16,56%
Autobus	10.034	9,9%				
Auto privata	62.919	61,8%			**Privato**	67,05%
Moto	5.360	5,3%				
Bicicletta	4.858	4,8%	**Non motorizzati**	16,40%		
A piedi	11.842	11,6%				

[4]Percentuali riferite al totale degli spostamenti.

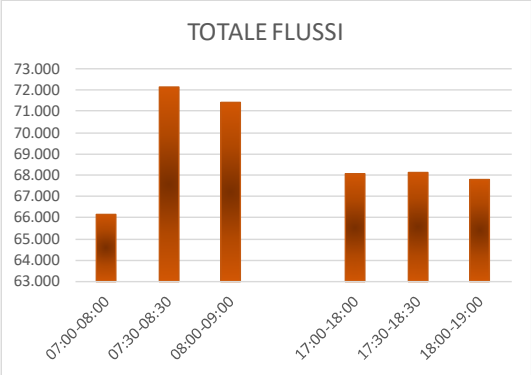


Riparto modale per gli spostamenti da/per il Comune di Monza

1.3.2. La campagna di indagine sulla mobilità dell'area di studio

Nel 2019 il comune di Monza ha condotto una campagna di monitoraggio dei flussi di traffico veicolare mediante **strumentazioni di tipo radar o tubi pneumatici presso 59 postazioni distribuite nel centro storico e nelle aree periferiche della città sulle principali arterie di penetrazione**. Presso ciascuna sezione sono stati rilevati i flussi in transito (classificati per senso di marcia, classe di lunghezza, classe di velocità) per 7 giornate consecutive nel periodo 24 ottobre – 13 dicembre 2019. Dalle elaborazione sulle 59 postazioni di monitoraggio, cui corrispondono 114 sezioni di traffico, si sono individuate le ore di punta del mattino e del pomeriggio. L'ora di punta rappresenta l'intervallo orario di massimo carico dei flussi di traffico veicolari sulla rete; l'ora di punta della mattina è la fascia 07:30 alle 08:30, quella del pomeriggio va dalle 17:30 alle 18:30. L'ora di punta assoluta si registra nella fascia mattutina (07:30-08.30).

	TOTALE FLUSSI
07:00-08:00	66.126
07:30-08:30	**72.128**
08:00-09:00	71.398
17:00-18:00	68.036
17:30-18:30	**68.121**
18:00-19:00	67.832



Totale flussi (passaggi di mezzi leggeri e pesanti) registrati tra le 7:00 e le 9:00 e tra le 17:00 e le 19:00 per individuazione dell'ora di punta

Le sezioni di rilievo rappresentano i punti di calibrazione delle matrici di base per i veicoli leggeri e quelli pesanti. I punti di calibrazione per i veicoli leggeri sono 113, quelli per i mezzi pesanti sono 114; via Manzoni, corrispondente alla sezione S53, in direzione nord è una corsia riservata a autobus e taxi e, per evitare che il modello assegni flussi privati ad una corsia riservata, è stata interdetta al transito dei veicoli leggeri (prevalentemente mezzi privati) ed è stata lasciata aperta ai mezzi pesanti (soprattutto autobus in ambito urbano).

A seguire si riporta l'elenco delle 59 sezioni indagate con i passaggi in termini di mezzi leggeri, mezzi pesanti e totale per direzione.

1: viale Libertà					
direzione: viale Stucchi			direzione: centro città		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
1.261	96	**1.358**	670	18	**688**
2: viale Stucchi					
direzione: sud			direzione: nord		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
1.580	146	**1.726**	2.169	252	**2.421**
3: viale Sicilia					
direzione: centro città			direzione: viale Stucchi		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
667	4	**671**	521	10	**530**
4: via Salvadori					
direzione: viale Stucchi			direzione: centro città		
910	51	**961**	440	9	**449**
sezione 5: via Sant'Albino					
direzione: Sant'Albino			direzione: viale Stucchi		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
109	2	**111**	282	16	**298**
6: via della Vittoria					
direzione: San Damiano			direzione: viale Stucchi		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
560	20	**580**	496	6	**502**
7: viale Stucchi					
direzione: nord			direzione: sud		
1.614	184	**1.799**	2.289	264	**2.553**
8: via Buonarroti					
direzione: centro città			direzione: viale Stucchi		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
525	25	**550**	736	49	**785**
9: Rampe IN/OUT viale Fermi					
direzione: IN verso viale Fermi			direzione: OUT da viale Fermi		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
1.066	67	**1.133**	969	44	**1.014**
10: via Carnia					
direzione: centro città			direzione: San Rocco		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
479	6	**484**	531	17	**548**

11: via Monte Santo					
direzione: corso Milano			direzione: viale Stucchi		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
759	94	**852**	722	83	**805**
12: via Borgazzi					
direzione: Milano			direzione: Monza		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
1.144	96	**1.240**	497	33	**530**
13: viale Campania					
direzione: centro città			direzione: viale Lombardia		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
1.149	68	**1.218**	596	24	**619**
14: viale Lombardia sud					
direzione: Monza			direzione: Milano		
482	15	**497**	1.052	167	**1.219**
15: viale Romagna					
direzione: cento città			direzione: viale Lombardia		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
426	12	**437**	550	16	**566**
16: via della Taccona					
direzione: Taccona			direzione: viale Lombardia		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
281	10	**292**	287	12	**299**
17: viale Lombardia centro					
direzione: Monza			direzione: Milano		
334	8	**342**	598	17	**615**
18: via Cavallotti					
direzione: centro città			direzione: viale Lombardia		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
262	7	**268**	259	6	**264**
19: via Vittorio Veneto					
direzione: centro città			direzione: viale Lombardia		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
251	7	**258**	284	7	**291**
20: via Montelungo					
direzione: centro città			direzione: viale Lombardia		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
163	2	**165**	263	5	**268**

21: rampe SS36					
direzione: SS36			direzione: viale Lombardia		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
818	85	**903**	365	8	**373**

22: viale Lombardia nord					
direzione: Villa Reale			direzione: viale Lombardia		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
275	4	**279**	473	6	**479**

23: via Lario					
direzione: Monza			direzione: Muggiò		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
803	50	**853**	914	31	**945**

24: via Manara					
direzione: centro città			direzione: Piazzale Virgilio		
800	68	**868**	435	28	**463**

25: viale Cesare Battisti					
direzione: Villa Reale			direzione: Piazzale Virgilio		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
1.685	120	**1.805**	1.227	98	**1.324**

26: viale Elvezia					
direzione: SS36 / SP6var			direzione: Piazzale Virgilio		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
874	32	**906**	1.379	98	**1.477**

27: via Boito					
direzione: Monza			direzione: Lissone		
634	11	**645**	500	18	**518**

28: via Ramazzotti					
direzione: Ospedale			direzione: Parco		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
508	10	**518**	394	12	**406**

29: viale Brianza					
direzione: Villa Reale			direzione: Vedano al Lambro		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
1.079	71	**1.150**	854	48	**901**

30: viale Cavriga					
direzione: Villasanta			direzione: Monza		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
458	14	**472**	461	8	**469**

41: via Monti e Tognetti					
direzione: centro città			direzione: Lissone		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
613	43	**655**	247	7	**254**

42: via Volta					
direzione: centro città			direzione: ---		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
225	16	**241**	0	0	**0**

43: via Dante Alighieri					
direzione: viale Cesare Battisti			direzione: ---		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
568	35	**603**	0	0	**0**

44: viale Regina Margherita					
direzione: viale Cesare Battisti			direzione: piazza Citterio		
461	28	**489**	651	59	**710**

45: via Boccaccio					
direzione: viale Regina Margherit			direzione: via Annoni		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
931	47	**978**	1.408	92	**1.499**

46: via Lecco					
direzione: centro città			direzione: via Cantore		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
247	7	**254**	529	49	**578**

47: via Visconti					
direzione: via Lecco			direzione: largo Mazzini		
436	24	**460**	469	16	**485**

48: via Porta Lodi					
direzione: via Cernuschi			direzione: ---		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
322	9	**330**	0	0	**0**

49: via Visconti					
direzione: corso Milano			direzione: via Lecco		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
785	44	**829**	414	15	**429**

50: via Turati					
direzione: largo Mazzini			direzione: piazza Castello		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
340	27	**366**	528	40	**568**

31: via Lecco					
direzione: Monza			direzione: Villasanta		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
429	11	**440**	460	5	**465**

32: viale Libertà					
direzione: centro città			direzione: viale Stucchi		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
708	49	**757**	1.242	100	**1.342**

33: via Amati					
direzione: viale Sicilia			direzione: centro città		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
245	6	**251**	421	11	**432**

34: via Tintoretto					
direzione: nord			direzione: sud		
451	23	**474**	554	27	**581**

35: via Foscolo					
direzione: centro città			direzione: viale Stucchi		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
480	28	**508**	377	24	**400**

36: via Rota					
direzione: Quartiere Cederna			direzione: centro città		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
456	33	**489**	626	46	**672**

37: via Buonarroti					
direzione: via Rota			direzione: via Mentana		
200	8	**207**	325	13	**338**

38: via Mentana					
direzione: centro città			direzione: via Buonarroti		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
366	13	**379**	212	5	**217**

39: via Marsala					
direzione: corso Milano			direzione: viale Lombardia		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
347	21	**368**	239	8	**248**

40: via Cavallotti					
direzione: viale Lombardia			direzione: centro città		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
406	12	**418**	386	5	**390**

51: via Caduti del Lavoro					
direzione: Stazione FS			direzione: corso Milano		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
480	18	**498**	72	0	**72**

52: corso Milano					
direzione: Monza			direzione: Milano		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
718	70	**788**	986	73	**1.059**

53: via Manzoni					
direzione: Monza			direzione: Milano		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
8	54	**62**	571	73	**644**

54: via Manzoni					
direzione: via Cavallotti			direzione: via Prina		
292	12	**304**	174	6	**180**

55: via Parravicini					
direzione: via Cavallotti			direzione: ---		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
417	15	**432**	0	0	**0**

56: via Prina					
direzione: piazzale Virgilio			direzione: centro città		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
343	20	**363**	247	15	**262**

57: via Appiani					
direzione: piazza Citterio			direzione: via Manzoni		
525	18	**543**	357	12	**369**

sezione 58: via D'Azelio					
direzione: via Lecco			direzione: piazza Citterio		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
460	18	**479**	620	50	**670**

59: via Vittorio Emanuele II					
direzione: centro città			direzione: via Lecco		
Leggeri	Pesanti	**Totale**	Leggeri	Pesanti	**Totale**
156	3	**159**	166	4	**170**

1.3.3. Le matrici di base leggeri e pesanti

La matrice origine-destinazione di base degli spostamenti veicolari leggeri è stata elaborata a partire dai dati **demografici, quali gli occupati e gli studenti** del censimento della popolazione, dai dati degli **addetti** del censimento dell'industria e dei servizi e dai dati della **sezione pendolarismo** ISTAT e della regione Lombardia.

In particolare, con riferimento ai dati ISTAT, la mobilità sistematica misurata per le ore di punta del mattino (indicativamente 6:15-9:15) è una buona base per valutare la distribuzione dei flussi di traffico leggeri, che rappresentano la gran parte della movimentazione degli spostamenti sistematici, e per effettuare le prime considerazioni sulla mobilità all'interno dell'area di studio.

Per ogni spostamento rilevato con origine o destinazione interno alla provincia di Monza, ISTAT e Regione forniscono il comune origine e destinazione. I dati di partenza utilizzati sono numericamente completi (si riferiscono a tutta la popolazione), ma qualitativamente limitati (mancano di informazioni sugli spostamenti non sistematici e il dettaglio della sezione censuaria di origine e di destinazione).

La matrice del modo auto, base per la determinazione degli spostamenti dei veicoli leggeri, nell'ora di punta 07:30-08:30, esclusi gli spostamenti intrazonali, ha consistenza pari a 106.495 spostamenti.

Così come precedentemente anticipato, per determinare la matrice di base della classe dei pesanti si è partiti da quella dei leggeri ridotta di un coefficiente pari al rapporto tra il numero di veicoli pesanti e quello dei leggeri misurato sulle 114 sezioni di rilievo. La percentuale pesanti/leggeri è del 5,9%, la matrice base dei pesanti ha consistenza pari a 6.283 vetture.

1.4. La calibrazione del modello

Una volta completata la rappresentazione dell'offerta e della domanda di mobilità (distinta in veicoli leggeri e pesanti), si è proceduto con la calibrazione delle matrici della mobilità privata considerando i valori dei flussi conteggiati nelle 113 sezioni leggeri e 114 sezione per i pesanti della campagna dei rilievi del comune di Monza di ottobre 2019. Le matrici di partenza non corrispondono esattamente alla realtà del territorio di studio, sia per la parzialità dei dati d'origine, sia perché esiste una consistente componente occasionale, non rilevabile dai dati di base, che assume comunque carattere di sistematicità: si tratta di tutti quegli spostamenti verso polarità territoriali (ospedali, municipio, supermercati) la cui frequenza media per abitante nel territorio considerato assume valori consistenti e stabili.

Le matrici dell'ora di punta della mattina (07:30-08:30), elaborate a partire dalle matrici di pendolarismo della regione Lombardia e dell'ISTAT, dal censimento ISTAT della popolazione e dei servizi e delle imprese, sono state la base della ricostruzione della domanda di trasporto per i veicoli leggeri e quelli pesanti.

La matrici di base ed i flussi di traffico misurati sono stati gli elementi fondamentali del processo di calibrazione del modello, che ha ricalcolato le matrici orarie della mattina, in modo da restituire in fase di assegnazione un quadro quanto più verosimile della situazione attuale.

Il processo di calibrazione per i veicoli leggeri ha restituito una **matrice di 109.493 veic/h nell'area di studio tra le 07:30e le 08:30 (+3% circa)**.

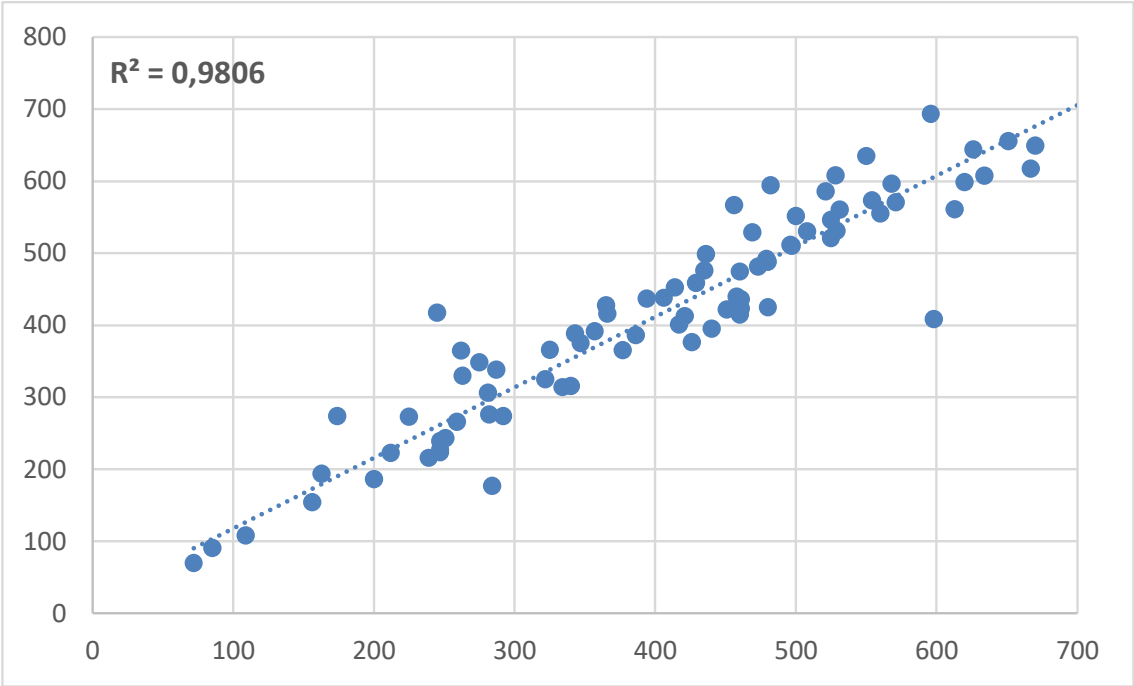
Il processo di calibrazione per i veicoli pesanti ha restituito una **matrice di 7.229 veic/h nell'area di studio tra le 07:30e le 08:30 (+15% circa)**.

Il procedimento ha riportato risultati eccellenti per entrambe le classi veicolari considerate, con valori di regressione lineare (parametro che considera la bontà complessiva della calibrazione, tanto migliore quando si avvicina ad 1) pari a 0,98 sia per i leggeri che per i pesanti.

Utile per una valutazione puntuale, sezione per sezione, è il calcolo dell'indice GEH, definito come:

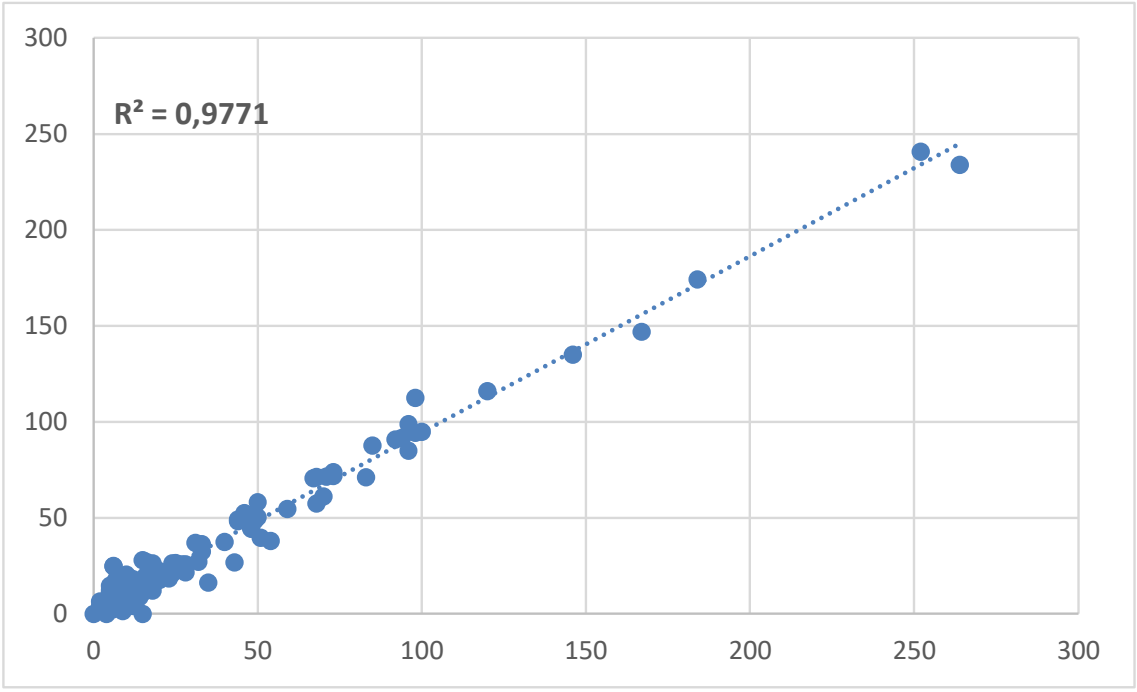
$$GEH = \sqrt{\frac{(simulato - rilevato)\text{^}2}{(simulato + rilevato) * 0{,}5}}$$

Esaminando i punti di calibrazione della mattina, per i veicoli leggeri, si nota che l'indice GEH risulta sempre minore di 5 nel 93% dei casi a conferma della bontà del processo di calibrazione.



Indice di regressione lineare della matrice dei veicoli leggeri

Analogamente, per i veicoli pesanti una sola sezione registra un valore del GEH leggermente superiore a 5.



Indice di regressione lineare della matrice dei veicoli pesanti

1.4.1. La matrice leggeri calibrata

La matrice calibrata sintetizza efficacemente la distribuzione dei flussi riferita al territorio di studio.

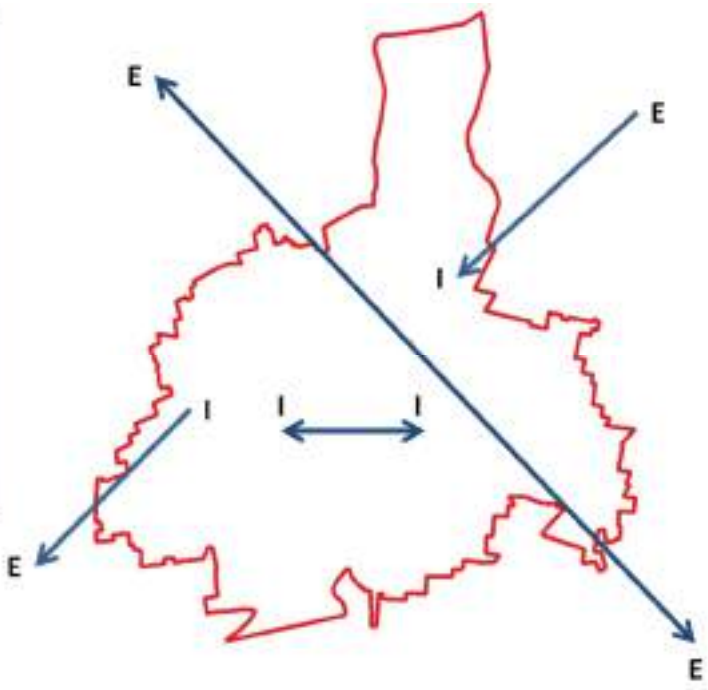
Con riferimento alla matrice dei vecoli leggeri, rappresentativi della quasi totalità del traffico privato, dei 109.493 veic./h in movimento nell'area di studio, 49.394 veic./h interessano la rete urbana del comune di Monza (sono state escluse dal conteggio le autostrade e superstrade e considerati solo gli archi ricadenti nel tessuto urbano cittadino).

Di seguito vengono ripartiti graficamente gli spostamenti dei veicoli leggeri dell'ora di punta della mattina (07:30-08:30) passanti per la rete urbana del comune di Monza, tra **quattro diverse componenti**: quelli interni al comune, quelli con origine esterna e destinazione interna, quelli con origine interna e destinazione esterna e quelli di attraversamento, con origine e destinazione esterna.

Il traffico comunale di Monza è distribuito così come descritto nella figura a seguire.

La matrice di spostamenti veicoli leggeri calibrata in ora di punta (07:30-08:30), riferita al territorio provinciale, ha una consistenza pari a 109.492. **Gli spostamenti che interessano la rete urbana ricadente nei confini del comune di Monza sono, in totale, 49.394, distribuiti così come di seguito:**

- **II = 21.690 veq/h (43,9%)**
- **IE = 9.795 veq/h (19.8%)**
- **EI = 10.522 veq/h (21.3%)**
- **EE= 7.387 veq/h (15,0%)**



Distribuzione del traffico veicolare: matrice calibrata 2019, ora di punta 07:30– 08:30, comune di Monza

La maggioranza degli spostamenti (oltre il 75% del totale), hanno come destinazione il Comune (I-I ed E-I).

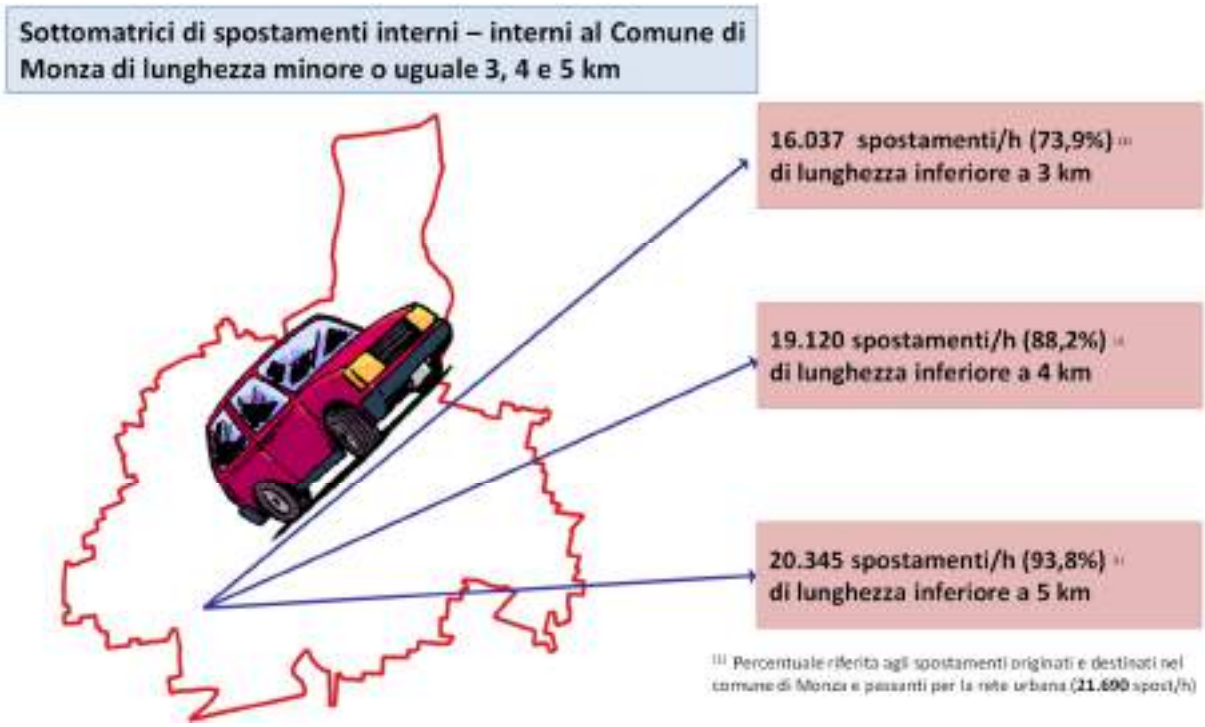
1.5. Sottomatrici delle O/D con spostamenti compresi nel raggio di 3, 4 e 5 km

La stima della domanda di mobilità, sintetizzata all'interno delle matrici le cui celle contengono il numero di spostamenti tra coppie di centroidi georeferenziati origine e destinazione, ha permesso di filtrare i movimenti in base alla distanza percorsa.

In particolare, la componente interna-interna del comune di Monza della matrice leggeri calibrata nell'ora di punta della mattina, è stata scomposta in 3 diverse sottomatrici in modo da quantificare la possibile utenza che, data la dimensione locale dello spostamento, potrebbe effettuare diversione modale verso la bicicletta.

L'esigenza dell'approfondimento condotto, nasce dalla consapevolezza che tali spostamenti, attualmente compiuti su auto, proprio per la loro natura di territorialità comunale e di brevità, possano, almeno in parte, migrare verso forme di mobilità dolce (ciclabile o micro mobilità elettrica). Questa possibilità rappresenta, oggi più che mai, in periodo di pandemia da Covid 19, una opportunità che ogni comune dovrebbe cogliere.

Le analisi proposte vanno viste anche alla luce dalle recentissime modifiche al Codice della Strada introdotte dal Decreto Legge n. 76 del 16 luglio 2020 "Decreto Semplificazioni" ed in particolare dall' art. 49, modifiche che consentiranno, una volta pubblicati i relativi regolamenti, di realizzare nuovi percorsi ciclabili su strada sia attraverso l'introduzione delle **Strade Ciclabili di tipo E Bis**, sia attraverso le corsie ciclabili (quest'ultime potranno essere realizzate **anche "contromano" rispetto al flusso veicolare).** A seguire le immagini delle sottomatrici di spostamento di 3, 4 e 5 km nel comune di Monza.

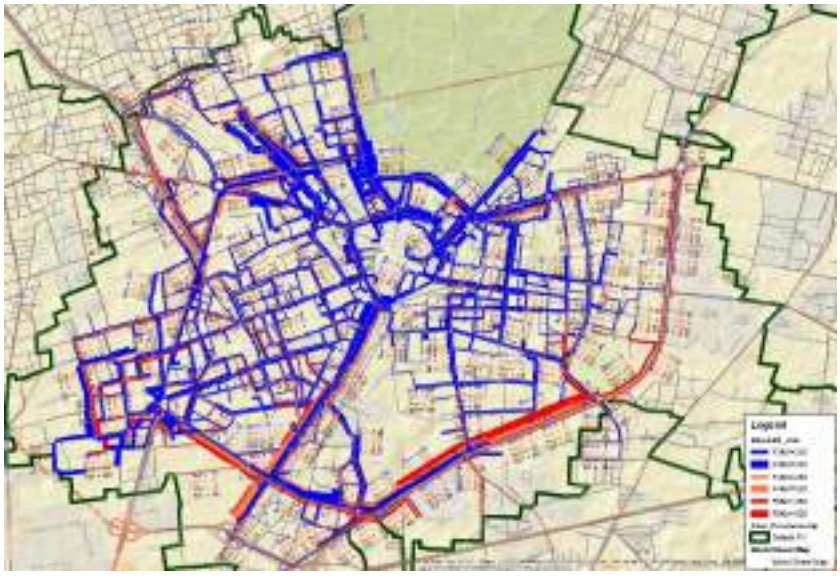


Distribuzione del traffico veicolare nel comune di Monza: matrice calibrata 2019 ora di punta 07:30-08:30

Con il supporto del modello di simulazione è stato possibile selezionare gli spostamenti suscettibili di "migrare" verso la mobilità dolce (bici o micromobilità elettrica). Tale attività è partita dall'assegnazione di tutta la domanda di mobilità che impegna la rete urbana dei 3 comuni aggregati, per poi individuare, e quindi selezionare, quegli spostamenti che contemporaneamente rispondono ai seguenti requisiti:

- si sviluppano **completamente all'interno dei confini del comune**;
- **sono inferiori a 5 km** (distanza misurata su strada che tiene conto della viabilità reale e non considera, invece, i connettori fittizi che collegano le Zone di traffico alla rete stradale).

Nella figura a seguire, un estratto della tavola C5RM0060 nella quale si è assegnata la matrice dei solo spostamenti privati dei 3 comuni aggregati di lunghezze <3km, compresi tra 3 e 4 km e tra 4 e 5 km.



Dall'assegnazione della matrice dei soli spostamenti di lunghezza <5km si possono trarre indicazioni su dove si concentrino principalmente quelle relazioni di estensione contenuta che più facilmente possono migrare verso una mobilità alternativa e dolce.

Assegnazione della matrice OD di spostamenti <5 km

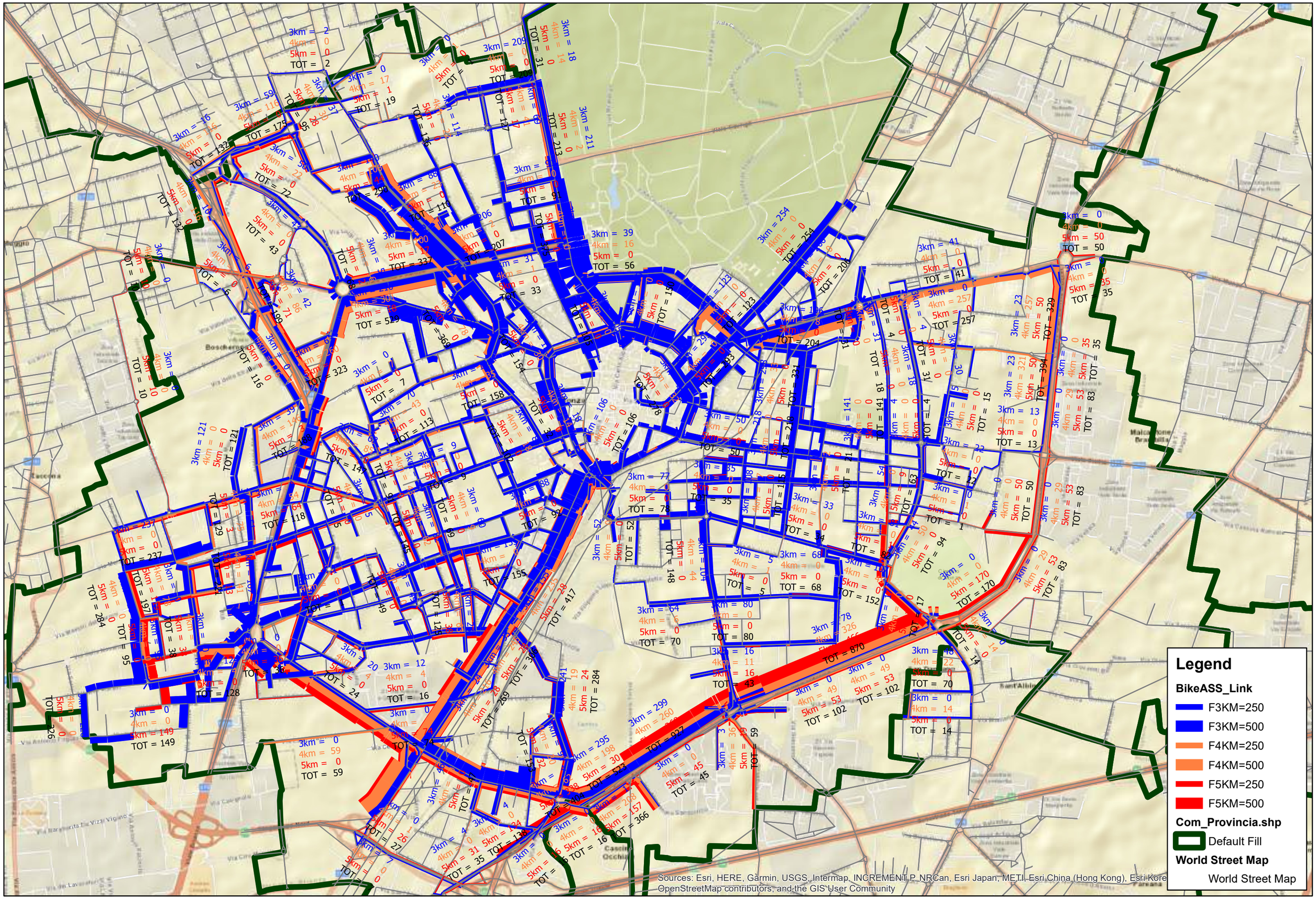
COMUNE DI MONZA

C5RM0060

PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Assegnazione della matrice OD di spostamenti <5km

Scala 1:20.000



1.6. Lo scenario attuale: i flussi di traffico

Il processo di pianificazione si fonda sulla ricostruzione dello stato attuale finalizzato a far emergere le eventuali criticità attuali del sistema della mobilità dell'area di studio, attraverso lo studio delle caratteristiche quantitative e qualitative della domanda di mobilità e della struttura dell'offerta.

Incrociando il grafo e la rete viaria con la zonizzazione e con le matrici degli spostamenti è stato possibile assegnare la domanda alla rete e rappresentare lo stato attuale del sistema della mobilità dell'area di studio.



Assegnazione della matrice attuale (ora di punta 07:30-08:30) alla rete attuale - Monza

Il risultato evidenziato dalla figura a lato definisce, per ciascun arco della rete, il flusso di traffico (espresso in veicoli equivalenti) dell'ora di punta (07:30-08:30). I valori dei flussi sono riportati in destra e in sinistra per gli archi a doppio senso di marcia. Nel caso di viabilità a senso unico l'unico valore presente riporta i veicoli equivalenti che attraversano l'arco specifico nell'ora di punta.

A seguire si riportano le tavole dell'assegnazione attuale calibrata dell'area di studio (C5RM0020 e C5RM0030).

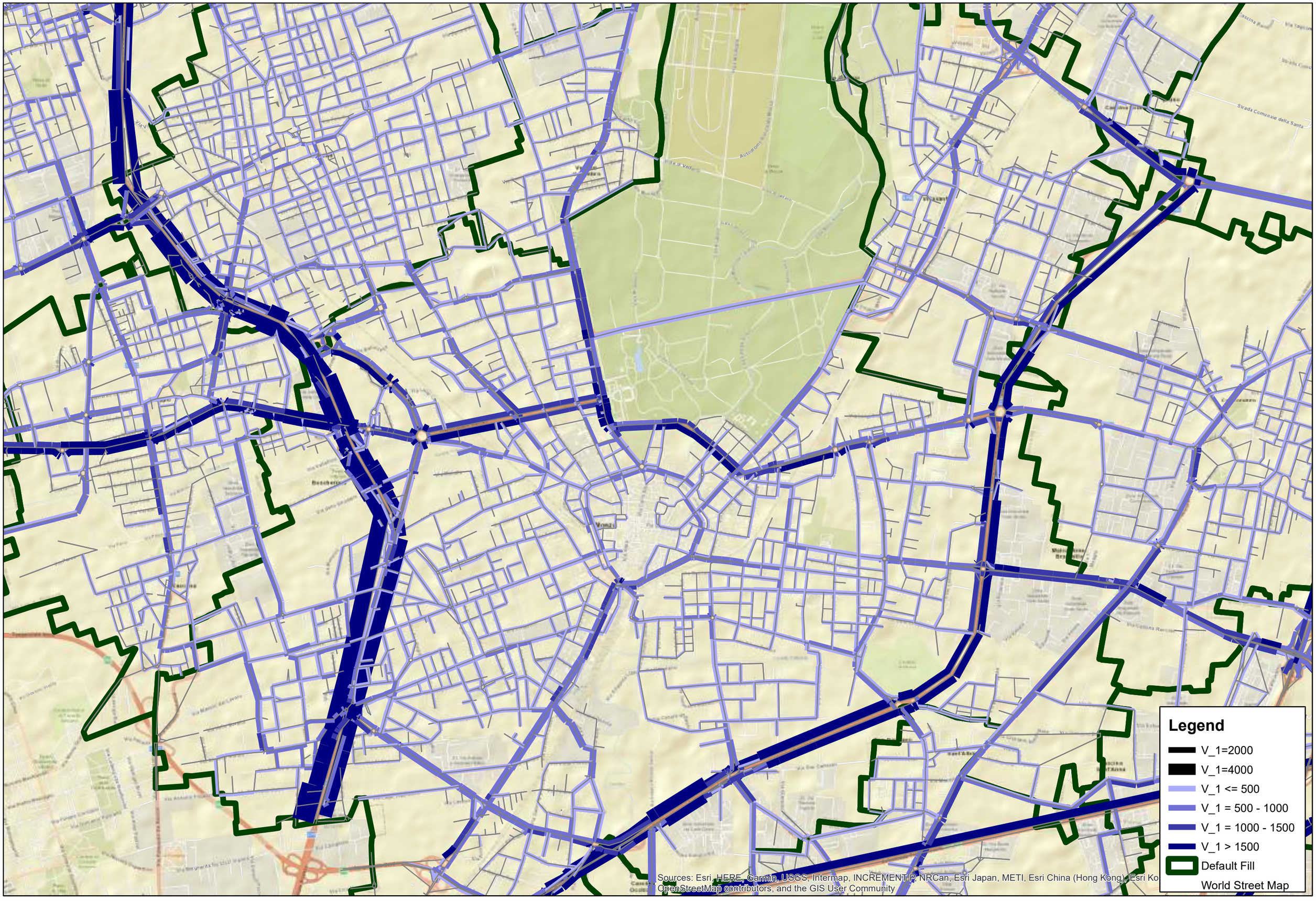
COMUNE DI MONZA

C5RM0020

PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Assegnazione dello stato attuale (1/2)

Scala 1:25.000



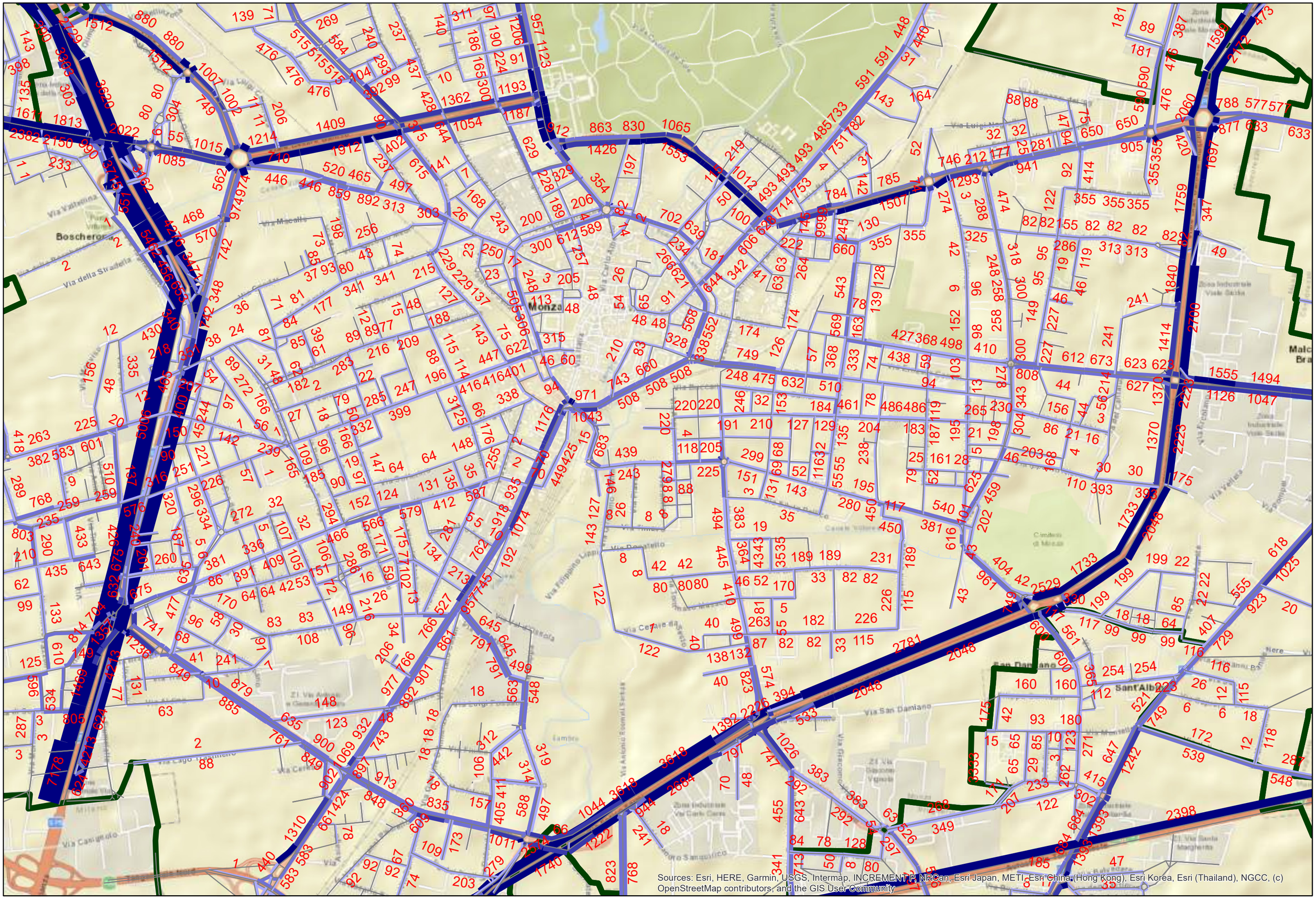
COMUNE DI MONZA

C5RM0030

PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Assegnazione dello stato attuale (2/2)

Scala 1:15.000



Sources: Esri, HERE, Garmin, USGS, Intermap, INCREMENT P, NRCan, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), Esri Korea, Esri (Thailand), NGCC, (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

I risultati dell'assegnazione della domanda alla rete del modello permetteranno di valutare le criticità sulla rete attraverso il rapporto tra flussi in transito (domanda di mobilità) e capacità della strada (offerta di mobilità), che rappresenta, per ciascun arco, il grado di saturazione raggiunto.

In celeste e verde vengono schematizzate le vie della città che non incontrano problemi di congestione, in arancio gli archi che richiedono un livello di attenzione ed in rosso e viola le viabilità che presentano un alto livello di criticità.

L'individuazione degli archi e nodi che presentano livelli di criticità consente di programmare le azioni con il livello di priorità maggiore, rispetto a quelli che presentano un livello di attenzione.



Assegnazione della matrice attuale (ora di punta della mattina 07:30-08:30) alla rete attuale – Flussi/Capacità

A seguire si riportano le tavola del rapporto flussi/capacità della rete assegnata attuale (C5RM0040 e C5RM0050).

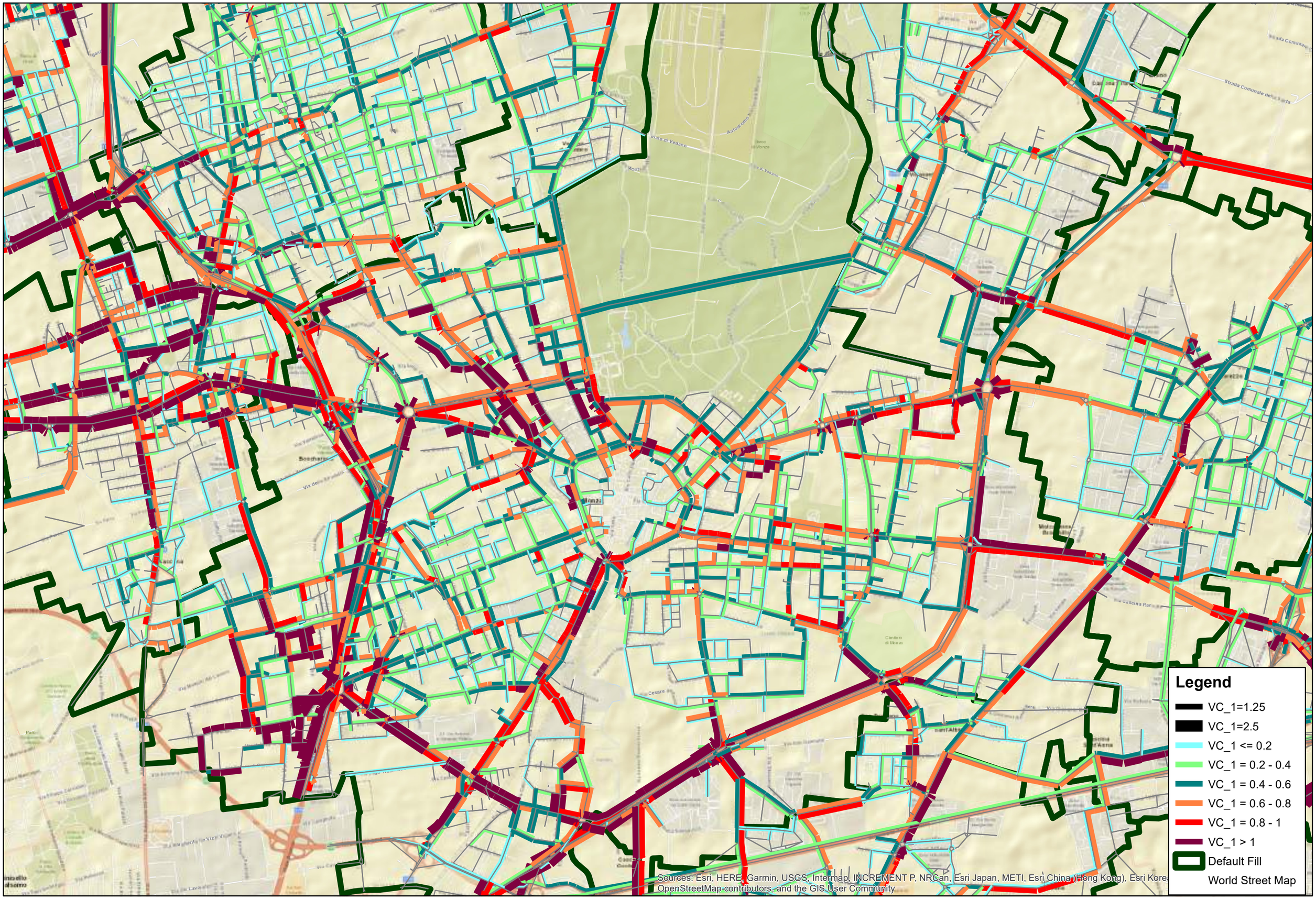
COMUNE DI MONZA

C5RM0040

PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Assegnazione dello stato attuale: rapporto flussi/capacità (1/2)

Scala 1:25.000



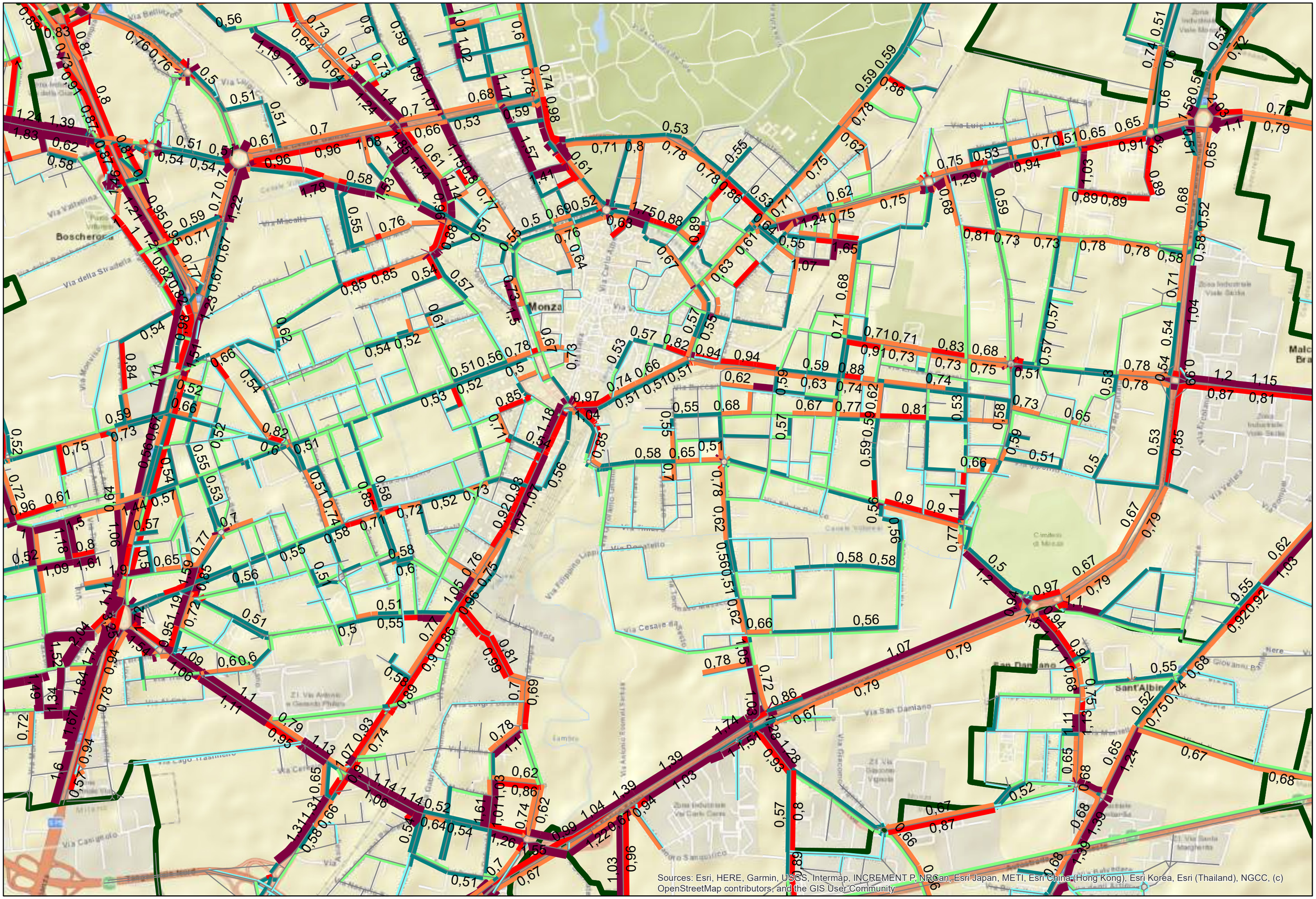
COMUNE DI MONZA

C5RM0050

PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Assegnazione dello stato attuale: flussi/capacità (2/2)

Scala 1:15.000







Sede Italia - Via Roberta, 1 – 06132 S.Martino in Campo (PG)
C.F. e P.IVA 01701070540 - N.Iscriz.Trib. di Perugia 18432
Tel. 075/609071 Fax 075/6090722
Sede Lettonia – Lāčplēša Iela 37, Riga
Sede Turchia – Fetih Mah. Tahralı Sok. Tahralı Sitesi Kavakyeli Plaza 7-D Blok D:8 Ataşehir 34704 İstanbul
Sede Albania - Baer Consulting Sh.p.K, Kajo Karafili pall Bimbashi, Kati 6, AP. B., Tirana

E-mail: sintagma@sintagma-ingegneria.it - www.sintagma-ingegneria.it

Allegato A - ELENCO OSSERVAZIONI PUMS

N°	PG n°	Data	Oggetto	Mittenti	Note
1	77481	2024-04-23	OSSERVAZIONI P.U.M.S. ADOTTATO CON DGC 110/2024	COOPERATIVA SOCIALE PER MONZA 2000 A R.L.	
2	79494	2024-04-29	OSSERVAZIONI P.U.M.S. ADOTTATO CON DGC 110/2024	CIVATI ROBERTO - Consulta San Biagio-Cazzaniga	
3	94530	2024-05-21	OSSERVAZIONI P.U.M.S. ADOTTATO CON DGC 110/2024	ASSOLOMBARDA	
4	95468	2024-05-22	OSSERVAZIONI AL PUMS ADOTTATO CON DELIBERA DELLA GIUNTA N. 110/2024	MAJOLI GIORGIO - Coordinamento Associazioni e Comitati di Monza	
5	97192	2024-05-24	OSSERVAZIONI P.U.M.S. ADOTTATO CON DGC 110/2024 - CIVATI ROBERTO - 24/05/2024	CIVATI ROBERTO	
6	98235	2024-05-27	OSSERVAZIONI P.U.M.S. ADOTTATO CON DGC 110/2024 - CASTAGNOLI VINCENZO - 27/05/2024	CASTAGNOLI VINCENZO	
7	98316	2024-05-27	OSSERVAZIONI P.U.M.S. ADOTTATO CON DGC 110/2024	CASTOLDI GIORGIO	
8	100491	2024-05-29	OSSERVAZIONI AL PUMS ADOTTATO CON DGC 110/2024	ARCH. PAOLA SACCONI - Comitato di quartiere Sant'Albino	
9	100999	2024-05-30	OSSERVAZIONI P.U.M.S. ADOTTATO CON DGC 110/2024	MASSAFRA UMBERTO	
10	101004	2024-05-30	OSSERVAZIONI P.U.M.S. ADOTTATO CON DGC 110/2024	MASSAFRA UMBERTO	
11	101007	2024-05-30	OSSERVAZIONI P.U.M.S. ADOTTATO CON DGC 110/2024	MASSAFRA UMBERTO	
12	101011	2024-05-30	OSSERVAZIONI P.U.M.S. ADOTTATO CON DGC 110/2024	MASSAFRA UMBERTO	
13	101015	2024-05-30	OSSERVAZIONI AL PUMS - SANT'ALBINO	DANIOTTI CRISTINA	
14	101025	2024-05-30	OSSERVAZIONI PUMS ARTESANI_MOTTA	MARIA GRAZIA ARTESANI - BARBARA MOTTA	
15	101090	2024-05-30	OSSERVAZIONI P.U.M.S. ADOTTATO CON DGC 110/2024	FOSSATI GIOVANNI FLAVIO	
16	101251	2024-05-30	OSSERVAZIONI PUMS CAPRA_LIONETTI.	TOMMASO CAPRA - LUCA LIONETTI	
17	101486	2024-05-30	OSSERVAZIONI AL PUMS	BARDONE ELISABETTA	
18	102264	2024-05-31	OSSERVAZIONI P.U.M.S. ADOTTATO CON DGC 110/2024	MASSAFRA UMBERTO	
19	102769	2024-06-03	OSSERVAZIONI IN MERITO AL "PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)"	ISTITUTI CLINICI ZUCCHI S.P.A.	
20	102774	2024-06-03	OSSERVAZIONI P.U.M.S. ADOTTATO CON DGC 110/2024	CLAROTTO FABIO + Battocchi e Castoldi	
21	102780	2024-06-03	OSSERVAZIONI P.U.M.S. ADOTTATO CON DGC 110/2024	ARTELLI VALTER ARISTODEMO - Consulta Libertà	
22	102786	2024-06-03	OSSERVAZIONI P.U.M.S. ADOTTATO CON DGC 110/2024	Luciana Favaro - EUCLIPA.IT	
23	102800	2024-06-03	OSSERVAZIONI AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE DI MONZA- 2024	Fontana Maria Saveria - FIAB MONZAINBICI	
24	102832	2024-06-03	OSSERVAZIONI SUL P.U.M.S. ADOTTATO CON DGC 110/2024	COMITATO ARIA PULITA MONZA	
25	102842	2024-06-03	OSSERVAZIONI P.U.M.S. ADOTTATO CON DGC 110/2024	CONSULTA S.CARLO S. GIUSEPPE	
26	102846	2024-06-03	OSSERVAZIONI AL PUMS	FRACETI MARCO	
27	102877	2024-06-03	OSSERVAZIONI P.U.M.S. ADOTTATO CON DGC 110/2024	CORTI ELENA GIOVANNA	
28	102890	2024-06-03	OSSERVAZIONI P.U.M.S. ADOTTATO CON DGC 110/2024	TAVAZZI ISABELLA - HQMonza	
29	102897	2024-06-03	OSSERVAZIONI P.U.M.S. ADOTTATO CON DGC 110/2024	REPICI ANTONIO	
30	103056	2024-06-03	INVIO OSSERVAZIONI AL PUMS	VALENTINI THOMAS	
31	103144	2024-06-03	OSSERVAZIONI P.U.M.S.	ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA	
32	103296	2024-06-03	OSSERVAZIONI P.U.M.S. ADOTTATO CON DGC 110/2024	CONSULTA SAN CARLO - SAN GIUSEPPE	
33	103301	2024-06-03	OSSERVAZIONI AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) , ADOTTATO CON DGC 110/2024	CLASS MONZA E BRIANZA ONLUS	
34	103877	2024-06-04	CONFCOMMERCIO MONZA - OSSERVAZIONI AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)	CONFCOMMERCIO MILANO	Pervenuta all'Ente in data 03.06.2024 alle h. 16.26
35	103879	2024-06-04	OSSERVAZIONI PUMS MONZA	APA CONFARTIGIANATO IMPRESE MILANO MONZA E BRIANZA	Pervenuta all'Ente in data 03.06.2024 alle h. 17.46
1 FT	107416	2024-06-07	FT - Osservazione PUMS	Consulta San Biagio - Cazzaniga	
	101203	2024-05-30	OSSERVAZIONI PUMS TOMMASO CAPRA - LUCA LIONETTI	TOMMASO CAPRA - LUCA LIONETTI	Erroneamente protocollata due volte e successivamente annullata. Vale la 101251/2024 Osservazione 16

COMUNE DI MONZA
PROVINCIA DI MONZA E BRIANZA

SETTORE MOBILITÀ E VIABILITÀ, PATRIMONIO

SERVIZIO MOBILITA'

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

OGGETTO: PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS). CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI ED APPROVAZIONE.

PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA
Ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 18 agosto 2000, n.267

FAVOREVOLE

Il provvedimento non ha riflessi contabili, finanziari o patrimoniali

Monza, 18/07/2024

IL DIRIGENTE DEL SETTORE

COMUNE DI MONZA

37000 - SETTORE MOBILITÀ E VIABILITÀ, PATRIMONIO
37201 - SERVIZIO MOBILITA'

37201 - SERVIZIO MOBILITA'
Responsabile: BERETTA DONATELLA

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE PER IL CONSIGLIO COMUNALE

OGGETTO: PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS). CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI ED APPROVAZIONE.

Premesso che:

con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017 n° 397:

- è stato introdotto l'obbligo, per i comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti, di dotarsi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.), quale strumento strategico di pianificazione della mobilità di persone e merci con l'obiettivo della qualità della vita nelle città, predisposto su un orizzonte temporale decennale, aggiornato almeno quinquennalmente, e soggetto a monitoraggio biennale;

- sono state individuate apposite "Linee Guida per i piani urbani di mobilità sostenibile" (successivamente aggiornate con Decreto n. 396 del 28 agosto 2019) costituite da:

a) procedura uniforme per la redazione ed approvazione dei PUMS;

b) individuazione delle strategie di riferimento, degli obiettivi macro e specifici e delle azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie, nonché degli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei PUMS;

con Determinazione dirigenziale n. 615 del 23/04/2021 è stata affidata la redazione del PUMS (e attività connesse) alla società in house Monza Mobilità s.r.l.;

con Deliberazione di Giunta Comunale n. 40/2023 del 09/02/2023 il Comune di Monza ha approvato le linee di indirizzo per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, nello specifico ha individuato il raggiungimento di obiettivi specifici e definito le strategie per la città secondo i criteri di attrattività, sicurezza, sostenibilità, inclusività;

Rilevato che:

la Parte II del D.Lgs. 152 del 3 aprile 2006 "Norme in materia Ambientale" e s.m.i., reca indicazioni e "Procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), per la Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) e per l'Autorizzazione Ambientale Integrata (IPPC)";

la L.R. Lombarda n° 12/2005 di Governo del Territorio fornisce indicazioni sulla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di Piani e Programmi;

la D.G.R. VIII/6420 del 27 dicembre 2007 “Determinazione delle Procedure per la Valutazione Ambientale di Piani e Programmi -VAS”, ha individuato e precisato le fasi metodologiche procedurali per la valutazione ambientale strategica di piani e programmi, da effettuarsi in modo concomitante, e ne ha specificato il percorso di partecipazione integrato;

la D.G.R. 10 novembre 2010 - n. 9/761 ha approvato i nuovi modelli metodologici procedurali e organizzativi della VAS, in modo coordinato rispetto a quelli precedenti;

Dato atto che:

con Deliberazione di Giunta Comunale n° 419 del 05/12/2023 si è dato avvio al procedimento di verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica relativo al Piano Urbano della mobilità Sostenibile altresì individuando, ai fini dell'espletamento della procedura VAS:

- il Proponente, quale soggetto privato che elabora il Piano – Monza Mobilità S.R.L.;

- l’Autorità Procedente, individuata nel Dirigente del *Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio* – Arch. Carlo Maria Nizzola, a cui compete l’istruttoria ai fini dell’adozione ed approvazione del Piano;

- l’Autorità Competente, cui compete l’adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità a VAS, individuata nella Dirigente del *Settore Ambiente ed Energia* – Ing. Serena Trussardi - responsabile in tema di tutela, protezione e valorizzazione ambientale e di sviluppo sostenibile, non collegato all’Autorità Procedente;

- I soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati;

- Il pubblico interessato;

in data 27/12/2023, con specifico “Avviso di messa a disposizione del pubblico” (in atti n° 228207/2023) è stato messo a disposizione il “*RAPPORTO PRELIMINARE (DOCUMENTO DI SCOPING) - P.G. 226797 del 22/12/2023*” - pubblicato sul sito web 'SIVAS' https://www.sivas.servizirl.it/sivas - a partire dal 28/12/2023 e sino al 26/01/2024, termine ultimo per la presentazione in forma scritta di osservazioni e contributi;

la “*Conferenza di verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica – VAS*” si è svolta in data 06/02/2024, come da Verbale (in atti n° 25085/2024 del 08/02/2024) riportante anche elenco contributi pervenuti;

con proprio atto n°31793/2024 del 19/02/2024 l’Autorità Competente ha decretato di:

- non assoggettare il Piano della Mobilità Sostenibile alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS);

- dare atto degli esiti della Conferenza di Valutazione tenutasi in data 6 Febbraio 2024;

- integrare gli elementi di sostenibilità ambientale propri del Piano attraverso il recepimento, nello sviluppo del procedimento di approvazione del Piano, con raccomandazioni;

della decisione di non assoggettamento a VAS è stata data comunicazione tramite invio ad Enti e Soggetti interessati oltre che tramite pubblicazione sul Portale Regionale SIVAS;

con Deliberazione di Giunta Comunale n° 110 del 28/03/2024 si è:

a) definito il percorso procedurale in accordo con quanto suggerito dalle Linee Guida ministeriali:

- adozione del PUMS tramite atto di Giunta;

- deposito e pubblicazione per 30 giorni;

- presentazione delle eventuali osservazioni entro i successivi 30 giorni;

- controdeduzioni delle osservazioni e approvazione del PUMS in Consiglio comunale.

b) adottata la proposta di Piano Urbano per la mobilità Sostenibile – PUMS, predisposto dal Proponente – Monza Mobilità, composto dai seguenti documenti (in atti n° 59080 del 27/03/2024):

- Documento di Piano;
- Elaborati grafici (1. Sistema ferroviario; 2. Rete stradale; 3a Hub multimodali – scenario Zero; 3b Hub multimodali – scenario PUMS; 4. Mobilità ciclistica; 5a TPL – Stato di fatto; 5b TPL – Scenario di progetto; 6 ZTL e isole ambientali; Quadro sinottico delle azioni);
- Allegati (1A: Le indagini di supporto al PUMS: Modello di traffico - 1B: Le indagini di supporto al PUMS: Aggiornamento Modello di Traffico - 2: Il processo di partecipazione al PUMS);

la citata deliberazione n° 110/2024 di adozione del PUMS, i suoi allegati e la relativa documentazione sono stati depositati presso la Segreteria Comunale, in libera visione al pubblico per un periodo continuativo di trenta giorni, a decorrere dal 5 aprile 2024 e sino al 4 maggio 2024 compreso, come da Avviso in atti n° 63792 del 04/04/2024; tutti tali atti sono stati altresì pubblicati nel sito web comunale www.comune.monza.it (Area tematica *Mobilita e Parcheggi - Sezione: Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Piano Urbano della Mobilità Sostenibile | Comune di Monza*) e resi consultabili presso il Servizio Mobilità e presso la sede di Monza Mobilità;

il relativo avviso è stato pubblicato all'Albo Pretorio comunale, nel sito web comunale www.comune.monza.it, Area tematica *Mobilita e Parcheggi - Sezione: Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Piano Urbano della Mobilità Sostenibile | Comune di Monza*). La documentazione è stata resa disponibile anche sul sito di Monza Mobilità https://monzamobilita.it/pums-documenti/

le osservazioni, inviate con PEC ovvero, in mancanza di casella PEC, consegnate alla Segreteria del Servizio Mobilità pervenute entro il termine di scadenza fissato il 3 Giugno 2024 sono 35, oltre ad una pervenuta fuori termine, come da elenco (allegato A, ed annesse 36 osservazioni pervenute). L'amministrazione ha determinato di trattare anche quella pervenuta fuori termine;

al fine di favorire la conoscenza del Piano Adottato e la partecipazione anche in fase di presentazione di eventuali contributi da proporre anche sotto forma di Osservazioni, dalla data di Adozione del PUMS si sono tenuti:

- una Assemblea Pubblica di presentazione il giorno 16/04/2024 presso il Centro Civico San Rocco;
- una presentazione in Commissione Consiliare Ambiente in data 02/05/2024;
- tre incontri con StakeHolders istituzionali, di categoria e professionali in data: 16/05/2024, 21/05/2024, 22/05/2024;
- un incontro con i rappresentanti delle Consulte civiche, il 29/05/2024;

Considerato che:

- le osservazioni pervenute sono esposte in sintesi unitamente alle proposte di controdeduzione alle osservazioni nel documento denominato *"Controdeduzioni alle osservazioni al P.U.M.S. adottato con D.G.C. n. 110 del 28/03/2024"*, (allegato B) al presente provvedimento per costituirne parte integrante e sostanziale; le suddette controdeduzioni riportano altresì le modifiche conseguenti alle proposte di accoglimento riferite al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e relativi allegati, in cui sono dettagliati gli aggiornamenti, le modifiche e le integrazioni da apportare al Piano adottato a seguito del recepimento di dette osservazioni;

- si rende opportuno demandare agli uffici di procedere all'aggiornamento ed all'integrazione degli elaborati del P.U.M.S. solo a seguito del recepimento di osservazioni e controdeduzioni ed eventuali emendamenti approvati in sede consiliare. Detto recepimento con Aggiornamento Elaborati dovrà essere ratificato con Determinazione Dirigenziale;

Considerato che con il presente atto si intende presentare le controdeduzioni alle osservazioni e approvare il P.U.M.S. rinviando a successiva fase esecutiva l'adeguamento degli eleborati che lo

costituiscono

Richiamati i seguenti atti: 615/2021 DET VB; 110/2024 DLG VB; 40/2023 DLG VB; 419/2023 DLG VB;

Dato atto che, per l'adozione del presente provvedimento, non risulta necessario acquisire, nell'ambito dell'istruttoria, pareri di servizi interni o di altre amministrazioni esterne

Dato atto che, per l'esecuzione del presente provvedimento non risulta necessario acquisire certificazioni o nullaosta di servizi interni o di altre amministrazioni esterne

Visti:

la Direttiva 92/43/CEE del Consiglio del 21/05/1992 relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche;

la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'Unione Europea del 27/06/2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;

Visti:

il Decreto 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257."

il D.Lgs. n. 267/2000 e s.m.i. in materia di ordinamento degli enti locali;

il D.Lgs. 33/2013 in ambito di accesso civico e obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni;

il D.Lgs. 3/04/2006 n.152 e s.m.i. in materia ambientale ed, in particolare, la Parte II - Procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), per la Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) e per l'Autorizzazione Ambientale Integrata (IPPC);

Vista la L.R. n.12/2005 e s.m.i.

lo Statuto dell'Ente;

il vigente Regolamento sull'Ordinamento degli Uffici e dei Servizi;

Preso atto che il responsabile del procedimento relativo al presente atto, ai sensi della L. n. 241/1990, è l'arch. Carlo Maria Nizzola, Dirigente del *Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio*;

Dato atto che il presente provvedimento costituisce attuazione del seguente obiettivo operativo del DUP:1005/3.10.17 - La rivoluzione della mobilità;

Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 recante

Visto l'allegato parere in ordine alla regolarita' tecnica, espresso sulla proposta in esame dal Dirigente responsabile del SETTORE MOBILITÀ E VIABILITÀ, PATRIMONIO, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D. Lgs. n. 267/2000;

Su proposta di: ASSESSORE GIADA TURATO

La Giunta Comunale propone all'On.le Consiglio Comunale di voler

D E L I B E R A R E

le premesse formano parte integrante e sostanziale del presente provvedimento che si intendono qui interamente riportate;

di accogliere, accogliere parzialmente ovvero non accogliere le osservazioni pervenute, come indicato nel documento "*Controdeduzioni alle osservazioni al P.U.M.S. adottato con D.G.C. n. 110 del 28/03/2024*" (Allegato B), disponendo di conseguenza le modifiche agli atti del PUMS nei modi e per le motivazioni riportati in ciascuna delle schede di controdeduzione allegate, da recepirsi da parte di Monza Mobilità e del Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio;

di approvare per conseguenza il Piano Urbano per la mobilità Sostenibile – PUMS, predisposto dal Proponente – Monza Mobilità, composto dai seguenti documenti (in atti n° 59080 del 27/03/2024), da adeguarsi in ragione del recepimento delle "Controdeduzioni" (allegato B) di cui al punto precedente:

- Documento di Piano
- Elaborati grafici (1. Sistema ferroviario; 2. Rete stradale; 3a Hub multimodali – scenario Zero; 3b Hub multimodali – scenario PUMS; 4. Mobilità ciclistica; 5a TPL – Stato di fatto; 5b TPL – Scenario di progetto; 6 ZTL e isole ambientali; Quadro sinottico delle azioni)
- Allegati (1A: Le indagini di supporto al PUMS: Modello di traffico - 1B: Le indagini di supporto al PUMS: Aggiornamento Modello di Traffico - 2: Il processo di partecipazione al PUMS)

di dare mandato agli uffici di procedere all'aggiornamento ed all'integrazione degli elaborati a seguito del recepimento di osservazioni e controdeduzioni (come da predetto Allegato B" "Controdeduzioni alle osservazioni al P.U.M.S. adottato con D.G.C. n. 110 del 28/03/2024"), ed eventuali emendamenti approvati in sede consiliare. Detto recepimento con Aggiornamento Elaborati dovrà essere ratificato con Determinazione Dirigenziale;

di dare atto che al presente provvedimento non e' associato alcun Codice Identificativo di Gara (CIG)

di dare atto che al presente provvedimento non e' associato alcun Codice Unico di Progetto (CUP)

Di dichiarare, con separata ed unanime votazione, l'immediata eseguibilita' del presente provvedimento, giusta l'art. 134, comma 4, del D. Lgs. n. 267/2000.

Documento non inserito

Non è stato possibile inserire il documento '(10240838)3a_HubMultimodali_scenarioZERO.jpg'

MONZA MOBILITÀ

PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE

PUMS

ALLEGATO 1/B
AGGIORNAMENTO DEI RILIEVI DI TRAFFICO E RISULTATI DEL QUESTIONARIO ONLINE

Elaborato: **Relazione tecnica**	*Revisione:* **01**	*Data:* **21/12/2023**

Gruppo di Lavoro

Comune di Monza – Organo decisore

Comune di Monza – Organo tecnico

Dirigente responsabile del Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio / Autorità procedente per la VAS | arch. Carlo Maria Nizzola

Dirigente del Settore Ambiente ed Energia / Autorità competente per la VAS | Ing. Serena Trussardi

Hanno collaborato alla redazione del Documento di Piano

Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio | arch. Donatella Beretta,

Servizio di Pianificazione Operativa | arch. Filomena Dato

Polizia Locale, Protezione Civile | dott.ssa Francesca Galli, dott. Giorgio Mora, dott. Paolo Anglani

Monza Mobilità

Amministratore Unico ing. Davide Mardegan

Redazione del Piano | ing. Nicola Pascale, arch. Anna Negri, ing. Sebastiano Pizzorusso

Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia

Direttore | Luca Tosi

Marco Panaro

Con la consulenza di

Sintagma srl

Ing. Tito Berti Nulli, Ing. Riccardo Berti Nulli, Agr. Filippo Berti Nulli, Ing. Claudio Rossi, Dott. Benedetta Contini

PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE

PUMS









Il quadro conoscitivo del PUMS di Monza: Rilievi di traffico e risultati del questionario online

MONZA MOBILITÀ

Aprile 2023

Sintagma

Sommario

1 PREMESSA 4
2 CONTEGGIO DEI FLUSSI DI TRAFFICO ALLE SEZIONI VIARIE (sintagma) 5
2.1 S01 – VIA SICILIA 6
2.1.1 Rilievo del 13/12/2022 6
2.1.2 Rilievo del 14/12/2022 10
2.2 S02 – VIA BUONARROTI 15
2.2.1 Rilievo del 13/12/2022 15
2.2.2 Rilievo del 14/12/2022 19
2.3 S03 – VIALE LIBERTA' 24
2.3.1 Rilievo del 13/12/2022 24
2.3.2 Rilievo del 14/12/2022 27
2.4 S04 – VIA LECCO 31
2.4.1 Rilievo del 13/12/2022 31
2.4.2 Rilievo del 14/12/2022 33
2.5 S05 – VIALE BRIANZA 35
2.5.1 Rilievo del 13/12/2022 35
2.5.2 Rilievo del 14/12/2022 39
2.6 S06 – VIA CARLO PRINA 42
2.6.1 Rilievo del 15/12/2022 42
2.6.2 Rilievo del 16/12/2022 42
2.6.3 Rilievo del 17/12/2022 43
2.7 S07 – CORSO MILANO 44
2.7.1 Rilievo del 13/12/2022 44
2.7.2 Rilievo del 14/12/2022 44
2.8 S08 – VIA MARSALA 47
2.8.1 Rilievo del 15/12/2022 47
2.8.2 Rilievo del 16/12/2022 49
2.8.3 Rilievo del 17/12/2022 52
2.9 S10 – VIA VISCONTI 54
2.9.1 Rilievo del 15/12/2022 54
2.9.2 Rilievo del 16/12/2022 57
2.9.3 Rilievo del 17/12/2022 60
2.10 S11 – VIA CAVALLOTTI 61
2.10.1 Rilievo del 15/12/2022 61

2.10.2 Rilievo del 16/12/2022 64
2.10.3 Rilievo del 17/12/2022 67
2.11 S12 – VIALE BATTISTI 68
2.11.1 Rilievo del 15/12/2022 68
2.11.2 Rilievo del 16/12/2022 71
2.11.3 Rilievo del 17/12/2022 74
2.12 S13 – VIA TURATI 75
2.12.1 Rilievo del 15/12/2022 75
2.12.2 Rilievo del 16/12/2022 78
2.12.3 Rilievo del 17/12/2022 81
2.13 S14 – VIALE REGINA MARGHERITA 83
2.13.1 Rilievo del 13/12/2022 83
2.13.2 Rilievo del 14/12/2022 87
3 CONFRONTO TRA RILIEVI CONDOTTI NEL 2019 E RILIEVI CONDOTTI NEL 2022 .90
3.1 VIA SICILIA 90
3.2 VIA BUONARROTI 90
3.3 VIALE LIBERTA' 91
3.4 VIALE BRIANZA 92
3.5 VIA CARLO PRINA 92
3.6 CORSO MILANO 93
3.7 VIA MARSALA 94
3.8 VIA VISCONTI 94
3.9 VIA CAVALLOTTI 95
3.10 VIA BATTISTI 96
3.11 VIA TURATI 96
3.12 VIALE REGINA MARGHERITA 97
3.13 VIA LECCO 98
4 CONTEGGIO DEI FLUSSI DI TRAFFICO ALLE SEZIONI VIARIE (amat) 99
4.1 MILANO/BORSELLINO FALCONE 103
4.2 BATTISTI/BRIANZA 104
4.3 BRIANZA/BELLINI 105
4.4 SANT'ANDREA/LISSONI 106
4.5 PERGOLESI/BARAGGIA 107
4.6 SOLFERINO/UMBERTO I 108
4.7 PACINOTTI/AGNESI 109

4.8 MARSALA/MAURI/GOLDONI 110
4.9 MARSALA/EUROPA/CALATAFIMI 111
4.10 SOLFERINO/DON MINZONI 112
4.11 EUROPA/CAVALLOTTI/PAPA GIOVANNI XXIII 113
4.12 MACHIAVELLI/VICO/EDISON 114
4.13 MACHIAVELLI/PACINOTTI/GUERRAZZI 115
4.14 GRANDI/ROMANI/BRESSO 116
4.15 CLERICI/GRAMSCI/VENTI SETTEMBRE 117
4.16 TESTI/CLERICI/CARDUCCI 118
4.17 CARDUCCI/MILANESE 119
4.18 LINCOLN/MATTEOTTI 120
4.19 VALTELLINA/GALILEI 121
4.20 GALILEI/BIAGI 122
4.21 BIAGI/BETTOLA 123
5 QUESTIONARIO ONLINE 124

1 PREMESSA

Per il PUMS di Monza è stata condotta una campagna di conteggi classificati di traffico veicolare a dicembre 2022: il rilievo è stato effettuato in modo automatico, con tecnologie Radar e videocamere Miovision di proprietà Sintagma.

Le indagini e le analisi di mobilità hanno il seguente triplice obiettivo:
1. Verificare e integrare le banche dati esistenti per l'aggiornamento del quadro conoscitivo;
2. Ricavare tutte le informazioni utili e necessarie per la costruzione di un modello di simulazione calibrato e congruente con gli obiettivi del Piano;
3. Individuare l'entità delle correnti veicolari sul territorio sia in termini di relazioni interne all'ambito di progetto sia in termini di relazioni con i territori contigui.



Radar e Miovision utilizzati per il rilievo automatico dei flussi di traffico a Monza

Lo scopo è quindi quello della creazione di una matrice O/D aggiornata al 2022, integrando il dato ISTAT, così da poter risalire all'attrattività ed emissività delle varie zone in termini di movimenti sistematici ed erratici – episodici – saltuari.
Il conteggio dei flussi di traffico alle sezioni viarie ha riguardato le sezioni elencate di seguito e mappate nella tavola allegata C5RA0010.
Inoltre, al fine di trarre utili indicazioni per il quadro esigenziale di mobilità dei cittadini, da febbraio a novembre 2021 e da gennaio a giugno 2022, è stato somministrato ai cittadini di Monza il **questionario online** al fine di indagare i vari aspetti legati alla mobilità di Monza.

Questo tipo di sondaggio risulta molto utile per capire le criticità e le debolezze percepite dai cittadini, che vivono diversi quartieri, e orientare proposte su soluzioni mirate per la città.

Attraverso l'intervista si possono "ascoltare" e raccogliere le principali esigenze di mobilità sostenibile dei cittadini.

Si riporta, inoltre:

- il confronto tra i rilievi condotti dal Comune di Monza nel 2019 e i rilievi condotti da Sintagma nel 2022,
- i conteggi effettuati da AMAT ad ottobre 2021.

2 CONTEGGIO DEI FLUSSI DI TRAFFICO ALLE SEZIONI VIARIE (SINTAGMA)

Il seguente paragrafo contiene i dati raccolti durante il conteggio automatico dei flussi di traffico alle sezioni viarie, effettuato da Sintagma mediante videocamere Miovision e apparecchiature Radar.

Sono state attenzionate **13 sezioni bidirezionali** e **1 sezione monodirezionale** per 2 giorni, in 3 fasce orarie (07:00/09:00, 12:00/14:00 e 17:00/19:00).

A seguire l'elenco delle sezioni rilevate:

ID	VIA	TIPOLOGIA
S01	Via Sicilia	BIDIREZIONALE
S02	Via Buonarroti	BIDIREZIONALE
S03	Viale Libertà	BIDIREZIONALE
S04	Via Lecco	BIDIREZIONALE
S05	Viale Brianza	BIDIREZIONALE
S06	Via Carlo Prina	BIDIREZIONALE
S07	Corso Milano	BIDIREZIONALE
S08	Via Marsala	MONODIREZIONALE
S09	Via Manzoni	BIDIREZIONALE
S10	Via Visconti	BIDIREZIONALE
S11	Via Cavallotti	BIDIREZIONALE
S12	Viale Battisti	BIDIREZIONALE
S13	Via Turati	BIDIREZIONALE
S14	Viale Regina Margherita	BIDIREZIONALE

2.1 S01 – VIA SICILIA



La sezione **S01 – Via Sicilia** è stata attenzionata nei giorni 13/12/2022 e 14/12/2022, in tre fasce orarie (07:00/09:00, 12:00/14:00 e 17:00/19:00).

A seguire si riportano le elaborazioni in forma tabellare distinte per quarti d'ora e tipologia di veicolo.

2.1.1 Rilievo del 13/12/2022

Il giorno martedì 13 dicembre 2022 sono state attenzionate tre fasce orarie: la fascia della mattina (07:00/09:00), del pranzo (12:00/14:00) e la fascia del pomeriggio (17:00-19:00).

- **FASCIA MATTINA (07:00-09:00)**

07:00-07:15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	1	1	108	8	7	1	126	141
B	A	1	4	2	106	1	2	1	116	118
	totale	**1**	**5**	**3**	**214**	**9**	**9**	**2**	**242**	**259**

07:15-07:30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	0	0	152	5	5	1	163	174,5
B	A	0	2	0	139	3	3	1	148	155,5
	totale	**0**	**2**	**0**	**291**	**8**	**8**	**2**	**311**	**330**

07:30-07:45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	2	0	2	131	5	4	3	145	157
B	A	0	4	5	160	4	1	3	177	180,5
	totale	**2**	**4**	**7**	**291**	**9**	**5**	**6**	**322**	**337,5**

07:45-08:00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	2	0	4	134	6	2	2	148	155
B	A	1	5	9	135	9	8	0	166	178
	totale	**3**	**5**	**13**	**269**	**15**	**10**	**2**	**314**	**333**

08:00-08:15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	3	1	3	146	6	7	0	163	175
B	A	1	0	4	160	3	1	1	169	171,5
	totale	**4**	**1**	**7**	**306**	**9**	**8**	**1**	**332**	**346,5**

08:15-08:30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	14	0	6	170	7	4	0	187	193,5
B	A	2	1	4	134	3	2	1	145	149
	totale	**16**	**1**	**10**	**304**	**10**	**6**	**1**	**332**	**342,5**

08:30-08:45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	3	0	1	164	11	4	1	181	193,5
B	A	3	1	3	117	3	5	0	129	136,5
	totale	**6**	**1**	**4**	**281**	**14**	**9**	**1**	**310**	**330**

08:45-09:00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	7	1	2	175	8	3	4	193	206,5
B	A	1	1	3	134	7	0	0	145	147
	totale	**8**	**2**	**5**	**309**	**15**	**3**	**4**	**338**	**353,5**

- **FASCIA PRANZO (12:00/14:00)**

12:00-12:15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	1	6	172	10	6	1	196	208
B	A	1	0	1	122	5	4	1	133	142,5
	totale	**1**	**1**	**7**	**294**	**15**	**10**	**2**	**329**	**350,5**

12:15-12:30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	3	0	3	139	5	8	0	155	168
B	A	0	1	2	99	4	7	0	112	124,5
	totale	**3**	**1**	**5**	**238**	**9**	**15**	**0**	**267**	**292,5**

12:30-12:45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	1	1	7	180	7	3	1	199	204,5
B	A	0	2	5	124	6	4	1	142	149
	totale	**1**	**3**	**12**	**304**	**13**	**7**	**2**	**341**	**353,5**

12:45-13:00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	2	3	135	7	4	1	150	161,5
B	A	3	2	2	118	1	2	0	123	127,5
	totale	**3**	**4**	**5**	**253**	**8**	**6**	**1**	**273**	**289**

13:00-13:15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	3	1	136	4	1	1	143	150,5
B	A	0	3	3	113	4	8	0	128	143,5
	totale	**0**	**6**	**4**	**249**	**8**	**9**	**1**	**271**	**294**

13:15-13:30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	2	3	0	138	7	4	1	150	164
B	A	2	3	3	107	6	5	0	121	133
	totale	**4**	**6**	**3**	**245**	**13**	**9**	**1**	**271**	**297**

13:30-13:45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	2	1	1	135	7	5	0	148	159,5
B	A	1	2	2	134	7	7	0	150	165
	totale	**3**	**3**	**3**	**269**	**14**	**12**	**0**	**298**	**324,5**

13:45-14:00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	3	1	3	129	9	8	1	150	167,5
B	A	4	0	2	122	7	5	0	136	146
	totale	**7**	**1**	**5**	**251**	**16**	**13**	**1**	**286**	**313,5**

- **FASCIA POMERIGGIO (17:00/19:00)**

17:00-17:15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	9	5	4	186	1	2	0	198	197
B	A	7	2	2	131	9	12	1	157	179
	totale	**16**	**7**	**6**	**317**	**10**	**14**	**1**	**355**	**376**

17:15-17:30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	1	5	5	172	7	4	0	188	200
B	A	3	2	1	127	3	1	1	133	139
	totale	**4**	**7**	**6**	**299**	**10**	**5**	**1**	**321**	**339**

17:30-17:45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	2	1	10	194	2	2	1	210	210
B	A	1	0	4	125	7	4	2	142	152,5
	totale	**3**	**1**	**14**	**319**	**9**	**6**	**3**	**352**	**362,5**

17:45-18:00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	1	2	197	1	1	3	204	210,5
B	A	0	0	3	125	9	4	0	141	150
	totale	**0**	**1**	**5**	**322**	**10**	**5**	**3**	**345**	**360,5**

17:45-18:00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	1	2	197	1	1	3	204	210,5
B	A	0	0	3	125	9	4	0	141	150
	totale	**0**	**1**	**5**	**322**	**10**	**5**	**3**	**345**	**360,5**

18:00-18:15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	5	8	189	6	2	0	205	212
B	A	2	1	2	143	3	1	0	149	152
	totale	**2**	**6**	**10**	**332**	**9**	**3**	**0**	**354**	**364**

18:15-18:30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	3	5	225	3	4	1	238	247,5
B	A	0	1	4	128	6	1	1	140	145
	totale	**0**	**4**	**9**	**353**	**9**	**5**	**2**	**378**	**392,5**

18:30-18:45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	1	1	3	243	6	2	0	254	259,5
B	A	1	0	0	128	3	1	0	132	135
	totale	**2**	**1**	**3**	**371**	**9**	**3**	**0**	**386**	**394,5**

18:45-19:00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	4	8	255	2	1	1	267	271
B	A	0	1	1	97	4	2	2	106	114,5
	totale	**0**	**5**	**9**	**352**	**6**	**3**	**3**	**373**	**385,5**

2.1.2 Rilievo del 14/12/2022

Il giorno mercoledì 14 dicembre 2022 sono state attenzionate tre fasce orarie: la fascia della mattina (07:00-09:00), del pranzo (12:00/14:00) e la fascia del pomeriggio (17:00-19:00).

- **FASCIA MATTINA (07:00-09:00)**

07:00-07:15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	1	1	104	4	10	1	121	138,5
B	A	1	5	2	111	4	2	1	125	128
	totale	**1**	**6**	**3**	**215**	**8**	**12**	**2**	**246**	**266,5**

07:15-07:30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	0	0	138	5	7	1	151	169,5
B	A	0	1	2	161	5	5	1	175	185,5
	totale	0	1	2	299	10	12	2	326	351

07:30-07:45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	0	4	137	4	5	2	156	172,5
B	A	1	6	5	141	3	4	3	162	168,5
	totale	1	6	9	278	7	13	5	318	341

07:45-08:00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	1	1	2	128	9	8	2	150	168,5
B	A	0	9	4	124	5	1	0	143	145
	totale	1	10	6	252	14	9	2	293	313,5

08:00-08:15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	3	1	2	130	7	7	0	147	160
B	A	1	2	2	147	2	4	1	158	165,5
	totale	4	3	4	277	9	11	1	305	325,5

08:15-08:30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	13	0	1	138	8	6	1	154	168
B	A	2	1	7	142	2	0	1	153	152
	totale	15	1	8	280	10	6	2	307	320

08:30-08:45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	3	1	1	174	10	8	0	194	210,5
B	A	6	2	1	134	4	8	2	151	167,5
	totale	9	3	2	308	14	16	2	345	378

08:45-09:00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	4	0	4	162	5	4	1	176	184
B	A	1	2	3	133	8	5	1	152	163,5
	totale	5	2	7	295	13	9	2	328	347,5

- **FASCIA PRANZO (12:00/14:00)**

12:00-12:15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	0	3	149	10	6	1	169	183
B	A	2	1	2	103	8	7	0	121	134
	totale	**2**	**1**	**5**	**252**	**18**	**13**	**1**	**290**	**317**

12:15-12:30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	3	0	1	131	14	3	0	149	160
B	A	0	2	1	94	5	1	0	101	106,5
	totale	**3**	**2**	**2**	**225**	**19**	**4**	**0**	**250**	**266,5**

12:30-12:45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	1	3	9	146	4	1	1	164	163
B	A	2	1	2	122	2	2	0	129	131,5
	totale	**3**	**4**	**11**	**268**	**6**	**3**	**1**	**293**	**294,5**

12:45-13:00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	2	0	2	140	7	3	0	152	159
B	A	0	2	3	99	3	5	0	110	119,5
	totale	**2**	**2**	**5**	**239**	**10**	**8**	**0**	**262**	**278,5**

13:00-13:15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	3	1	4	128	6	7	3	148	165
B	A	1	5	2	132	8	4	1	147	162,5
	totale	**4**	**6**	**6**	**260**	**14**	**11**	**4**	**295**	**327,5**

13:15-13:30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	1	2	0	158	5	4	0	167	177,5
B	A	2	5	1	113	6	4	0	124	137,5
	totale	**3**	**7**	**1**	**271**	**11**	**8**	**0**	**291**	**315**

13:30-13:45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	1	0	1	118	5	7	0	131	143,5
B	A	3	0	5	127	9	5	0	146	155,5
	totale	**4**	**0**	**6**	**245**	**14**	**12**	**0**	**277**	**299**

13:45-14:00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	1	2	128	9	3	1	143	153,5
B	A	3	3	1	123	5	4	0	133	144
	totale	**3**	**4**	**3**	**251**	**14**	**7**	**1**	**276**	**297,5**

- **FASCIA POMERIGGIO (17:00/19:00)**

17:00-17:15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	9	10	10	207	3	2	0	232	226,5
B	A	1	3	3	114	4	5	1	130	138
	totale	**10**	**13**	**13**	**321**	**7**	**7**	**1**	**362**	**364,5**

17:15-17:30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	4	10	134	9	2	1	156	164
B	A	2	1	1	134	7	3	2	147	158,5
	totale	**2**	**5**	**11**	**268**	**16**	**5**	**3**	**303**	**322,5**

17:30-17:45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	1	1	10	209	3	0	0	223	219
B	A	3	0	5	125	6	5	1	142	151,5
	totale	**4**	**1**	**15**	**334**	**9**	**5**	**1**	**365**	**370,5**

17:45-18:00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	1	3	10	235	5	3	2	255	263
B	A	3	1	3	96	3	1	1	104	108
	totale	**4**	**4**	**13**	**331**	**8**	**4**	**3**	**359**	**371**

18:00-18:15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	4	6	5	201	4	3	0	213	223
B	A	3	1	8	129	4	2	0	143	145
	totale	**7**	**7**	**13**	**330**	**8**	**5**	**0**	**356**	**368**

18:15-18:30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	3	7	214	3	2	1	227	232,5
B	A	2	0	2	141	1	2	1	147	151
	totale	**2**	**3**	**9**	**355**	**4**	**4**	**2**	**374**	**383,5**

18:30-18:45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	1	3	1	141	4	3	0	149	158
B	A	0	0	1	104	6	0	0	111	113,5
	totale	**1**	**3**	**2**	**245**	**10**	**3**	**0**	**260**	**271,5**

18:45-19:00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	3	5	189	2	4	1	201	210
B	A	1	1	1	111	6	0	1	119	124
	totale	**1**	**4**	**6**	**300**	**8**	**4**	**2**	**320**	**334**

2.2 S02 – VIA BUONARROTI

LEGENDA
A= VIA BUONARROTI DIR. SUD
B= VIA BUONARROTI DIR. NORD



La sezione **S02 – Via Buonarroti** è stata attenzionata nei giorni 13/12/2022 e 14/12/2022, in tre fasce orarie (07:00/09:00, 12:00/14:00 e 17:00/19:00).

A seguire si riportano le elaborazioni in forma tabellare distinte per quarti d'ora e tipologia di veicolo.

2.2.1 Rilievo del 13/12/2022

Il giorno martedì 13 dicembre 2022 sono state attenzionate tre fasce orarie: la fascia della mattina (07:00/09:00), del pranzo (12:00/14:00) e la fascia del pomeriggio (17:00-19:00).

- **FASCIA MATTINA (07:00-09:00)**

07:00-07:15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	3	2	4	113	6	4	3	132	142,5
B	A	0	0	0	73	8	5	1	87	100
	totale	3	2	4	186	14	9	4	219	242,5

07:15-07:30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	1	0	4	160	6	4	1	176	183,5
B	A	3	0	6	133	4	1	3	147	152
	totale	4	0	10	293	10	5	4	322	335,5

07:30-07:45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	4	3	6	177	7	6	2	201	212
B	A	7	5	5	129	9	1	1	150	152,5
	totale	11	8	11	306	16	7	3	351	364,5

07:45-08:00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	3	5	10	185	4	5	0	204	213,5
B	A	2	5	4	110	12	7	2	135	157,5
	totale	5	10	14	295	16	12	2	339	371

08:00-08:15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	3	6	5	172	5	5	1	186	200
B	A	0	0	6	118	4	10	0	140	155
	totale	3	6	11	290	9	15	1	326	355

08:15-08:30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	9	9	11	190	9	6	3	219	240,5
B	A	2	2	8	145	7	9	2	171	189
	totale	11	11	19	335	16	15	5	390	429,5

08:30-08:45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	7	2	14	179	5	5	2	209	209
B	A	6	1	3	138	5	5	2	154	165,5
	totale	13	3	17	313	10	10	4	357	374,5

08:45-09:00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	4	4	6	139	5	5	2	161	171
B	A	1	3	8	163	4	10	3	191	208,5
	totale	5	7	14	302	9	15	5	352	379,5

- **FASCIA PRANZO (12:00/14:00)**

12:00-12:15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	1	6	147	11	5	1	170	182
B	A	2	5	7	124	11	6	1	153	164
	totale	2	6	13	271	22	11	2	323	346

12:15-12:30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	2	0	118	15	7	1	143	162,5
B	A	1	2	5	119	8	9	1	144	160,5
	totale	1	4	5	237	23	16	2	287	323

12:30-12:45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	4	10	143	5	3	2	167	170
B	A	1	3	2	138	8	1	1	153	157,5
	totale	1	7	12	281	13	4	3	320	327,5

12:45-13:00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	6	4	130	5	1	2	148	155,5
B	A	2	2	2	171	6	3	1	183	193
	totale	2	8	6	301	11	5	3	326	348,5

13:00-13:15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	2	3	160	6	8	1	178	195
B	A	1	1	3	125	5	7	2	142	157,5
	totale	1	3	6	285	11	15	3	320	352,5

13:15-13:30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	2	4	129	10	8	1	152	170,5
B	A	1	0	1	132	4	3	2	142	151
	totale	1	2	5	261	14	11	3	294	321,5

13:30-13:45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	3	4	2	110	7	8	1	132	148
B	A	0	4	4	117	7	8	2	142	158,5
	totale	3	8	6	227	14	16	3	274	306,5

13:45-14:00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	5	2	7	121	10	4	1	148	154
B	A	1	3	1	134	9	2	3	152	163,5
	totale	6	5	8	255	19	6	4	297	317,5

- **FASCIA POMERIGGIO (17:00/19:00)**

17:00-17:15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	2	2	4	142	10	3	0	161	167,5
B	A	2	7	4	139	10	6	1	166	177
	totale	4	9	8	281	20	9	1	327	344,5

17:15-17:30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	4	5	6	111	9	1	2	134	140
B	A	3	3	8	173	8	2	1	195	199,5
	totale	7	8	14	284	17	3	3	329	339,5

17:30-17:45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	1	2	123	3	3	1	133	139
B	A	6	4	8	160	8	1	1	182	183
	totale	6	5	10	283	11	4	2	315	322

17:45-18:00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	6	1	3	135	8	1	2	139	147
B	A	1	2	6	162	10	0	1	179	184,5
	totale	7	3	9	287	18	1	3	318	331,5

18:00-18:15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	3	8	107	6	2	0	123	128
B	A	5	7	6	156	5	1	1	169	178,5
	totale	5	10	14	263	11	3	1	292	306,5

18:15-18:30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	3	1	6	113	6	1	1	127	131
B	A	1	2	3	153	6	2	0	164	170,5
	totale	4	3	9	266	12	3	1	291	301,5

18:30-18:45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	3	2	8	101	4	0	2	117	118
B	A	2	6	7	198	3	4	1	219	224,5
	totale	5	8	15	299	7	4	3	336	342,5

18:45-19:00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	2	5	116	5	1	0	129	130,5
B	A	5	7	6	203	4	5	1	226	234
	totale	5	9	11	319	9	6	1	355	364,5

2.2.2 Rilievo del 14/12/2022

Il giorno mercoledì 14 dicembre 2022 sono state attenzionate tre fasce orarie: la fascia della mattina (07:00/09:00), del pranzo (12:00/14:00) e la fascia del pomeriggio (17:00-19:00).

- **FASCIA MATTINA (07:00-09:00)**

07:00-07:15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	2	2	5	124	8	8	3	147	167
B	A	1	1	2	65	9	6	1	83	97,5
	totale	3	3	7	189	17	14	4	230	264,5

07:15-07:30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	2	2	2	128	8	8	1	149	165,5
B	A	1	1	6	130	10	4	4	155	169
	totale	3	3	8	258	18	12	5	304	334,5

07:30-07:45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	7	5	178	8	4	2	204	211
B	A	4	2	2	149	4	4	1	162	169,5
	totale	4	9	7	327	12	8	3	366	380,5

07:45-08:00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	7	8	8	199	2	8	0	217	234
B	A	1	2	4	111	11	9	1	136	156,5
	totale	8	10	12	310	13	17	1	353	390,5

08:00-08:15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	4	5	8	176	7	1	2	194	209
B	A	1	2	7	100	9	1	4	121	131,5
	totale	5	7	15	276	16	2	6	315	334,5

08:15-08:30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	4	6	13	205	6	3	0	227	234
B	A	2	1	5	126	5	4	2	142	152
	totale	6	7	18	331	11	7	2	369	386

08:30-08:45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	2	4	10	181	8	4	2	209	217
B	A	2	4	6	140	7	4	1	162	170
	totale	4	8	16	321	15	8	3	371	387

08:45-09:00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	2	6	4	146	10	2	1	169	176,5
B	A	2	3	3	147	7	3	2	166	174,5
	totale	4	9	7	293	17	5	3	334	351

- **FASCIA PRANZO (12:00/14:00)**

12:00-12:15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	3	1	3	152	10	7	1	173	189
B	A	1	3	6	119	9	4	1	141	149,5
	totale	4	4	9	271	19	11	2	314	338,5

12:15-12:30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	1	3	128	9	4	1	146	156,5
B	A	4	6	3	122	2	5	2	140	150
	totale	4	7	6	250	11	9	3	286	306,5

12:30-12:45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	7	1	10	150	3	4	1	150	163
B	A	2	1	7	152	9	5	1	176	185
	totale	9	4	17	282	12	9	2	326	338

12:45-13:00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	6	5	130	7	5	1	138	154
B	A	0	3	4	147	11	6	1	169	186
	totale	0	9	9	267	18	11	2	307	340

13:00-13:15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	2	2	10	116	3	3	1	136	142,5
B	A	2	1	5	119	8	2	1	134	142
	totale	4	3	15	235	11	7	2	270	284,5

13:15-13:30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	4	1	5	134	3	0	1	148	144,5
B	A	0	1	2	124	7	4	2	139	151,5
	totale	4	2	7	258	10	4	3	282	296

13:30-13:45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	1	2	1	139	8	1	1	153	163
B	A	1	3	1	115	4	2	1	126	132
	totale	2	5	2	254	15	5	2	281	297

13:45-14:00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	2	4	4	147	9	8	1	173	189
B	A	2	2	3	111	7	3	1	127	135
	totale	4	6	7	258	16	11	2	300	324

- **FASCIA POMERIGGIO (17:00/19:00)**

17:00-17:15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	3	2	6	132	5	5	0	150	156
B	A	4	9	2	164	8	6	1	189	199
	totale	7	11	8	296	13	11	1	339	355

17:15-17:30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	4	4	7	153	6	5	2	177	187
B	A	5	1	19	169	5	2	1	197	194,5
	totale	9	5	26	322	11	7	3	374	381,5

17:30-17:45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	5	3	2	130	8	7	1	151	164,5
B	A	3	9	4	180	7	3	1	204	207
	totale	8	12	6	310	15	10	2	355	371,5

17:45-18:00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	2	1	2	102	4	1	1	110	115
B	A	1	5	10	169	10	2	1	192	201,5
	totale	3	6	12	271	14	3	2	302	316,5

18:00-18:15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	0	4	113	7	1	1	126	130,5
B	A	5	4	9	184	4	2	1	200	206
	totale	5	4	13	297	11	3	2	326	336,5

18:15-18:30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	1	1	5	146	3	3	1	157	163
B	A	5	3	7	171	5	1	1	185	190
	totale	6	4	12	316	8	4	2	342	353

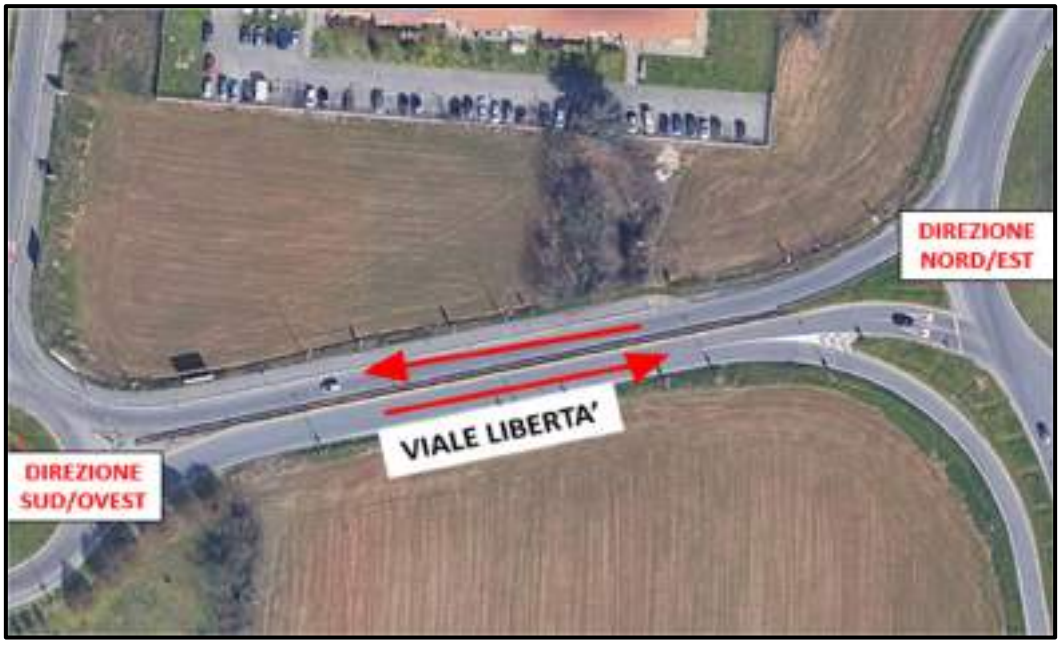
18:30-18:45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	0	3	100	8	0	1	112	116
B	A	3	2	12	190	4	3	1	212	214
	totale	3	2	15	290	12	3	2	324	330

18:45-19:00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	PEDONI	BICI	MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	2	0	5	100	5	1	1	112	118
B	A	5	5	8	201	3	4	2	223	226,5
	totale	7	5	13	301	8	5	3	335	344,5

2.3 S03 – VIALE LIBERTA'



La sezione **S03 – Viale Libertà,** è stata attenzionata nei giorni 13/12/2022 e 14/12/2022.

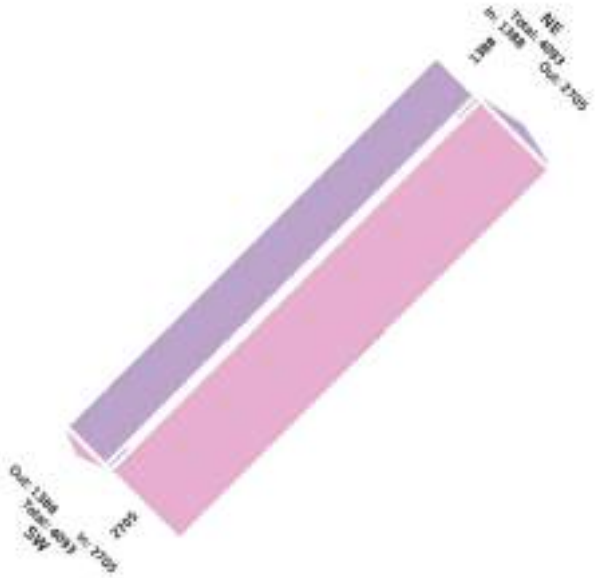
Le fasce orarie di riferimento sono: 07:00/09:00, 12:00/14:00 e 17:00/19:00.

A seguire si riportano le elaborazioni in forma tabellare distinte per quarti d'ora e tipologia di veicolo.

2.3.1 Rilievo del 13/12/2022

Il giorno martedì 13 dicembre 2022 sono state attenzionate tre fasce orarie: la fascia della mattina (07:00/09:00), del pranzo (12:00/14:00) e la fascia del pomeriggio (17:00-19:00).

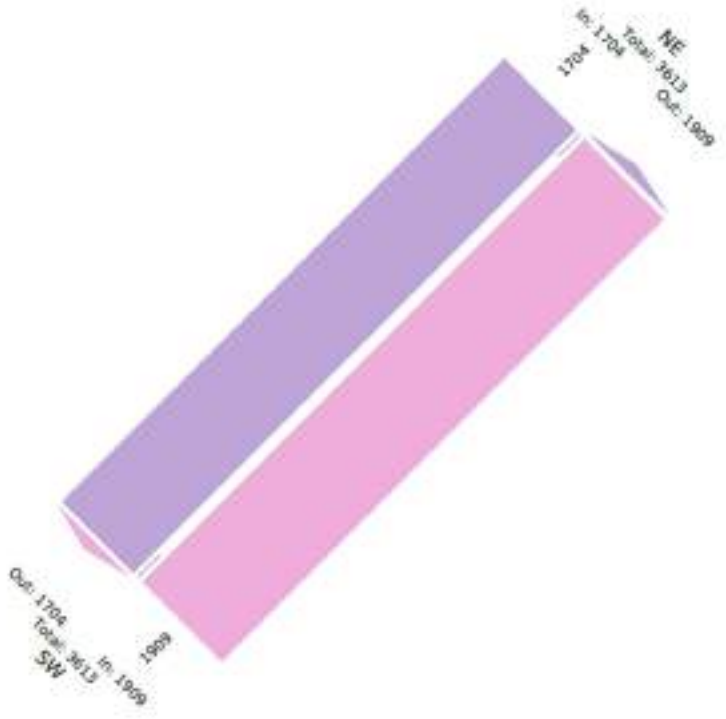
- **FASCIA MATTINA (07:00-09:00)**



Leg Direction	Northeast Southwestbound		Southwest Northeastbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-13 7:00AM	171	171	258	258	429
7:15AM	185	185	302	302	487
7:30AM	168	168	335	335	503
7:45AM	195	195	361	361	556
Hourly Total	719	719	1256	1256	1975
8:00AM	145	145	361	361	506
8:15AM	177	177	351	351	528
8:30AM	181	181	362	362	543
8:45AM	166	166	375	375	541
Hourly Total	669	669	1449	1449	2118
Total	1388	**1388**	2705	**2705**	4093
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	33.9%	**33.9%**	66.1%	**66.1%**	-
Motorcycles	12	**12**	62	**62**	74
% Motorcycles	0.9%	**0.9%**	2.3%	**2.3%**	1.8%
Cars	1164	**1164**	2413	**2413**	3577
% Cars	83.9%	**83.9%**	89.2%	**89.2%**	87.4%
Light Goods Vehicles	152	**152**	166	**166**	318
% Light Goods Vehicles	11.0%	**11.0%**	6.1%	**6.1%**	7.8%
Single-Unit Trucks	28	**28**	39	**39**	67
% Single-Unit Trucks	2.0%	**2.0%**	1.4%	**1.4%**	1.6%
Articulated Trucks	10	**10**	6	**6**	16
% Articulated Trucks	0.7%	**0.7%**	0.2%	**0.2%**	0.4%
Buses	15	**15**	12	**12**	27
% Buses	1.1%	**1.1%**	0.4%	**0.4%**	0.7%
Bicycles on Road	7	**7**	7	**7**	14
% Bicycles on Road	0.5%	**0.5%**	0.3%	**0.3%**	0.3%

*T: Thru

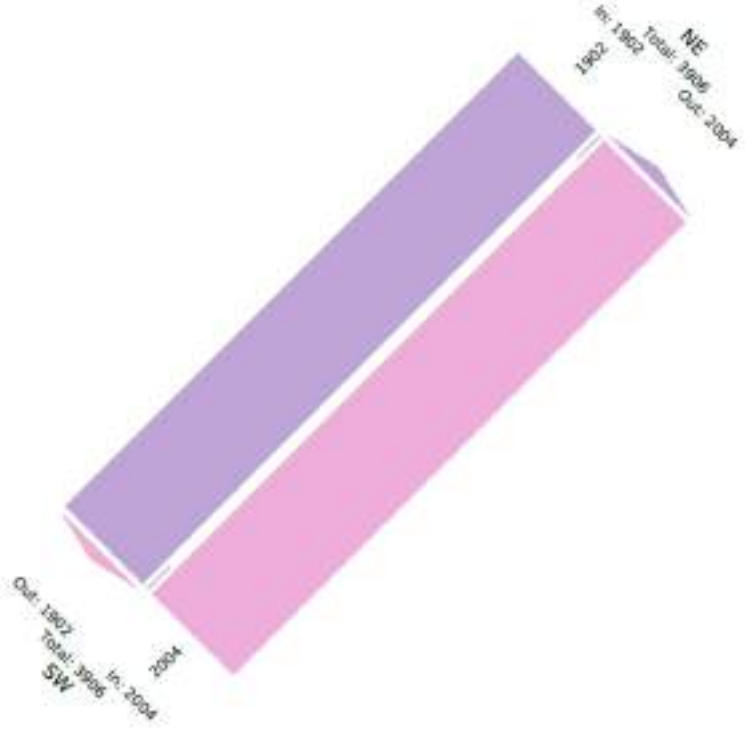
FASCIA PRANZO (12:00/14:00)



Leg Direction	Northeast Southwestbound		Southwest Northeastbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-13 12:00PM	189	**189**	212	**212**	**401**
12:15PM	189	**189**	225	**225**	**414**
12:30PM	223	**223**	247	**247**	**470**
12:45PM	232	**232**	226	**226**	**458**
Hourly Total	833	**833**	910	**910**	**1743**
1:00PM	233	**233**	254	**254**	**487**
1:15PM	183	**183**	238	**238**	**421**
1:30PM	235	**235**	274	**274**	**509**
1:45PM	220	**220**	233	**233**	**453**
Hourly Total	871	**871**	999	**999**	**1870**
Total	1704	**1704**	1909	**1909**	**3613**
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	47.2%	**47.2%**	52.8%	**52.8%**	-
Motorcycles	22	**22**	16	**16**	38
% Motorcycles	1.3%	**1.3%**	0.8%	**0.8%**	1.1%
Cars	1461	**1461**	1663	**1663**	3124
% Cars	85.7%	**85.7%**	87.1%	**87.1%**	86.5%
Light Goods Vehicles	154	**154**	168	**168**	322
% Light Goods Vehicles	9.0%	**9.0%**	8.8%	**8.8%**	8.9%
Single-Unit Trucks	33	**33**	27	**27**	60
% Single-Unit Trucks	1.9%	**1.9%**	1.4%	**1.4%**	1.7%
Articulated Trucks	11	**11**	6	**6**	17
% Articulated Trucks	0.6%	**0.6%**	0.3%	**0.3%**	0.5%
Buses	15	**15**	13	**13**	28
% Buses	0.9%	**0.9%**	0.7%	**0.7%**	0.8%
Bicycles on Road	8	**8**	16	**16**	24
% Bicycles on Road	0.5%	**0.5%**	0.8%	**0.8%**	0.7%

*T: Thru

- **FASCIA POMERIGGIO (17:00/19:00)**



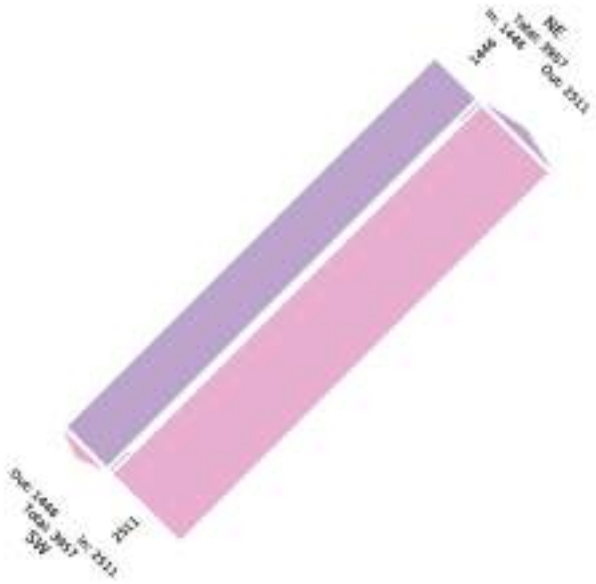
Leg Direction	Northeast Southwestbound		Southwest Northeastbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-13 5:00PM	267	**267**	247	**247**	**514**
5:15PM	235	**235**	237	**237**	**472**
5:30PM	245	**245**	257	**257**	**502**
5:45PM	230	**230**	252	**252**	**482**
Hourly Total	977	**977**	993	**993**	**1970**
6:00PM	255	**255**	247	**247**	**502**
6:15PM	233	**233**	254	**254**	**487**
6:30PM	214	**214**	287	**287**	**501**
6:45PM	223	**223**	223	**223**	**446**
Hourly Total	925	**925**	1011	**1011**	**1936**
Total	1902	**1902**	2004	**2004**	**3906**
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	48.7%	**48.7%**	51.3%	**51.3%**	-
Motorcycles	52	**52**	26	**26**	78
% Motorcycles	2.7%	**2.7%**	1.3%	**1.3%**	2.0%
Cars	1731	**1731**	1824	**1824**	3555
% Cars	91.0%	**91.0%**	91.0%	**91.0%**	91.0%
Light Goods Vehicles	79	**79**	109	**109**	188
% Light Goods Vehicles	4.2%	**4.2%**	5.4%	**5.4%**	4.8%
Single-Unit Trucks	16	**16**	21	**21**	37
% Single-Unit Trucks	0.8%	**0.8%**	1.0%	**1.0%**	0.9%
Articulated Trucks	6	**6**	5	**5**	11
% Articulated Trucks	0.3%	**0.3%**	0.2%	**0.2%**	0.3%
Buses	13	**13**	11	**11**	24
% Buses	0.7%	**0.7%**	0.5%	**0.5%**	0.6%
Bicycles on Road	5	**5**	8	**8**	13
% Bicycles on Road	0.3%	**0.3%**	0.4%	**0.4%**	0.3%

*T: Thru

2.3.2 Rilievo del 14/12/2022

Il giorno mercoledì 14 dicembre 2022 sono state attenzionate tre fasce orarie: la fascia della mattina (07:00-09:00), del pranzo (12:00/14:00) e la fascia del pomeriggio (17:00-19:00).

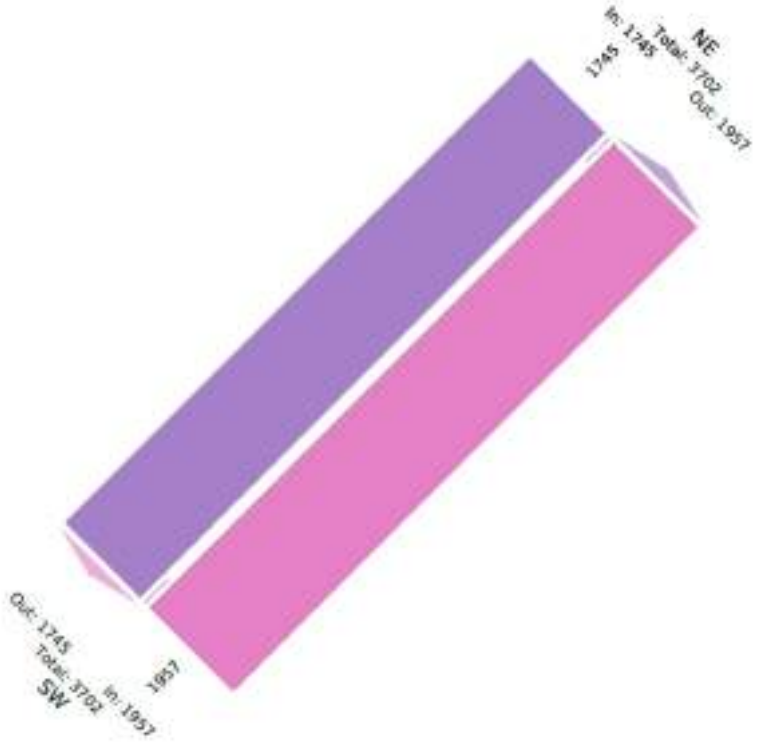
- **FASCIA MATTINA (07:00-09:00)**



Leg Direction	Northeast Southwestbound		Southwest Northeastbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-14 7:00AM	163	163	242	242	405
7:15AM	202	202	288	288	490
7:30AM	178	178	344	344	522
7:45AM	224	224	326	326	550
Hourly Total	767	767	1200	1200	1967
8:00AM	158	158	361	361	519
8:15AM	151	151	318	318	469
8:30AM	187	187	320	320	507
8:45AM	183	183	312	312	495
Hourly Total	679	679	1311	1311	1990
Total	1446	**1446**	2511	**2511**	3957
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	36.5%	**36.5%**	63.5%	**63.5%**	-
Motorcycles	12	**12**	45	**45**	57
% Motorcycles	0.8%	**0.8%**	1.8%	**1.8%**	1.4%
Cars	1228	**1228**	2265	**2265**	3493
% Cars	84.9%	**84.9%**	90.2%	**90.2%**	88.3%
Light Goods Vehicles	148	**148**	135	**135**	283
% Light Goods Vehicles	10.2%	**10.2%**	5.4%	**5.4%**	7.2%
Single-Unit Trucks	32	**32**	39	**39**	71
% Single-Unit Trucks	2.2%	**2.2%**	1.6%	**1.6%**	1.8%
Articulated Trucks	6	**6**	5	**5**	11
% Articulated Trucks	0.4%	**0.4%**	0.2%	**0.2%**	0.3%
Buses	16	**16**	14	**14**	30
% Buses	1.1%	**1.1%**	0.6%	**0.6%**	0.8%
Bicycles on Road	4	**4**	8	**8**	12
% Bicycles on Road	0.3%	**0.3%**	0.3%	**0.3%**	0.3%

*T: Thru

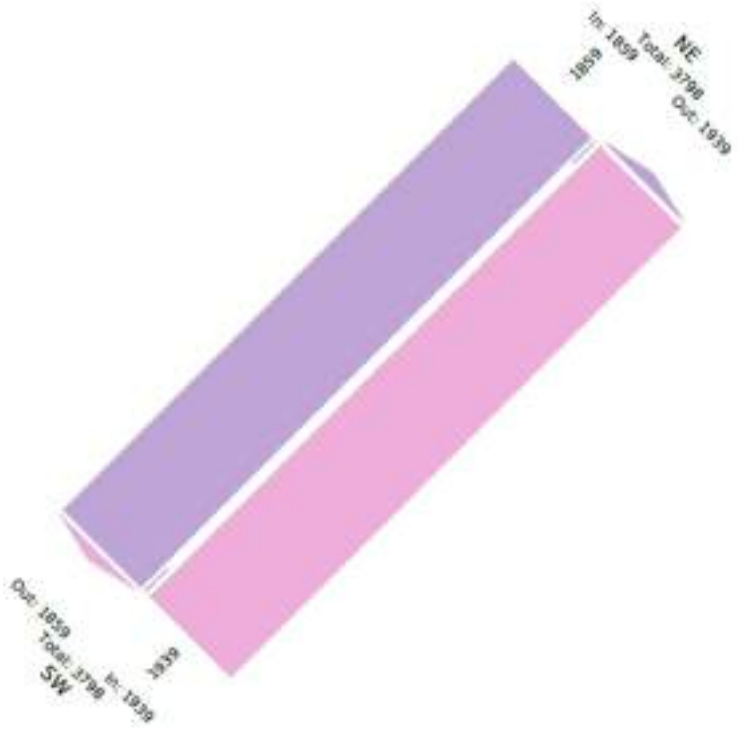
FASCIA PRANZO (12:00/14:00)



Leg Direction	Northeast Southwestbound		Southwest Northeastbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-14 12:00PM	207	207	258	258	465
12:15PM	224	224	194	194	418
12:30PM	222	222	203	203	425
12:45PM	253	253	216	216	469
Hourly Total	906	906	871	871	1777
1:00PM	219	219	289	289	508
1:15PM	193	193	266	266	459
1:30PM	211	211	253	253	464
1:45PM	216	216	278	278	494
Hourly Total	839	839	1086	1086	1925
Total	1745	**1745**	1957	**1957**	3702
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	47.1%	**47.1%**	52.9%	**52.9%**	-
Motorcycles	28	**28**	26	**26**	54
% Motorcycles	1.6%	**1.6%**	1.3%	**1.3%**	1.5%
Cars	1525	**1525**	1655	**1655**	3180
% Cars	87.4%	**87.4%**	84.6%	**84.6%**	85.9%
Light Goods Vehicles	127	**127**	214	**214**	341
% Light Goods Vehicles	7.3%	**7.3%**	10.9%	**10.9%**	9.2%
Single-Unit Trucks	34	**34**	31	**31**	65
% Single-Unit Trucks	1.9%	**1.9%**	1.6%	**1.6%**	1.8%
Articulated Trucks	7	**7**	7	**7**	14
% Articulated Trucks	0.4%	**0.4%**	0.4%	**0.4%**	0.4%
Buses	15	**15**	15	**15**	30
% Buses	0.9%	**0.9%**	0.8%	**0.8%**	0.8%
Bicycles on Road	9	**9**	9	**9**	18
% Bicycles on Road	0.5%	**0.5%**	0.5%	**0.5%**	0.5%

*T: Thru

- **FASCIA POMERIGGIO (17:00/19:00)**



Leg Direction	Northeast Southwestbound		Southwest Northeastbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-14 5:00PM	245	245	263	263	508
5:15PM	235	235	278	278	513
5:30PM	247	247	238	238	485
5:45PM	222	222	254	254	476
Hourly Total	949	949	1033	1033	1982
6:00PM	234	234	239	239	473
6:15PM	230	230	237	237	467
6:30PM	217	217	235	235	452
6:45PM	229	229	195	195	424
Hourly Total	910	910	906	906	1816
Total	1859	1859	1939	1939	3798
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	48.9%	48.9%	51.1%	51.1%	-
Motorcycles	47	47	25	25	72
% Motorcycles	2.5%	2.5%	1.3%	1.3%	1.9%
Cars	1678	1678	1787	1787	3465
% Cars	90.3%	90.3%	92.2%	92.2%	91.2%
Light Goods Vehicles	93	93	89	89	182
% Light Goods Vehicles	5.0%	5.0%	4.6%	4.6%	4.8%
Single-Unit Trucks	16	16	19	19	35
% Single-Unit Trucks	0.9%	0.9%	1.0%	1.0%	0.9%
Articulated Trucks	7	7	6	6	13
% Articulated Trucks	0.4%	0.4%	0.3%	0.3%	0.3%
Buses	11	11	10	10	21
% Buses	0.6%	0.6%	0.5%	0.5%	0.6%
Bicycles on Road	7	7	3	3	10
% Bicycles on Road	0.4%	0.4%	0.2%	0.2%	0.3%

*T: Thru

2.4 S04 – VIA LECCO



La sezione **S04 – Via Lecco,** è stata attenzionata nei giorni 13/12/2022 e 14/12/2022.

Le fasce orarie di riferimento sono: 07:00/09:00, 12:00/14:00 e 17:00/19:00.

A seguire si riportano le elaborazioni in forma tabellare distinte per fascia oraria e tipologia di veicolo.

2.4.1 Rilievo del 13/12/2022

Il giorno martedì 13 dicembre 2022 sono state attenzionate tre fasce orarie: la fascia della mattina (07:00/09:00), del pranzo (12:00/14:00) e la fascia del pomeriggio (17:00-19:00).

- **FASCIA MATTINA (07:00-09:00) dir. Nord/Est**

Orario	BM	AT	VCL	VCP	AN	Veq	Tot.Pass	Leg	Pes
07:00 - 07:15	1	46	0	2	0	51,5	49	46,5	2
07:15 - 07:30	0	47	3	1	0	54	51	47	2,8
07:30 - 07:45	3	75	2	0	0	79,5	80	76,5	1,2
07:45 - 08:00	2	92	1	5	0	107	100	93	5,6
08:00 - 08:15	3	91	5	3	0	107,5	102	92,5	6
08:15 - 08:30	3	88	7	1	0	102,5	99	89,5	5,2
08:30 - 08:45	2	80	5	3	0	96	90	81	6
08:45 - 09:00	0	81	5	2	0	93,5	88	81	5

- **FASCIA MATTINA (07:00-09:00) dir. Sud/Ovest**

Orario	BM	AT	VCL	VCP	AN	Veq	Tot.Pass	Leg	Pes
07:00 - 07:15	2	135	5	2	0	148,5	144	136	5
07:15 - 07:30	16	188	3	4	0	210,5	211	196	5,8
07:30 - 07:45	35	149	1	2	0	173	187	166,5	2,6
07:45 - 08:00	40	98	2	4	0	131	144	118	5,2
08:00 - 08:15	15	133	6	3	0	157	157	140,5	6,6
08:15 - 08:30	13	133	2	3	0	150	151	139,5	4,2
08:30 - 08:45	13	134	5	4	0	158	156	140,5	7
08:45 - 09:00	12	139	4	1	0	153,5	156	145	3,4

- **FASCIA PRANZO (12:00/14:00) dir. Nord/Est**

Orario	BM	AT	VCL	VCP	AN	Veq	Tot.Pass	Leg	Pes
12:00 - 12:15	1	130	2	1	0	136	134	130,5	2,2
12:15 - 12:30	4	117	3	4	0	133,5	128	119	5,8
12:30 - 12:45	6	117	5	1	0	130	129	120	4
12:45 - 13:00	4	128	1	4	0	141,5	137	130	4,6
13:00 - 13:15	9	107	3	1	0	118,5	120	111,5	2,8
13:15 - 13:30	4	110	3	3	0	124	120	112	4,8
13:30 - 13:45	4	107	2	1	0	114,5	114	109	2,2
13:45 - 14:00	4	140	6	2	0	156	152	142	5,6

- **FASCIA PRANZO (12:00/14:00) dir. Sud/Ovest**

Orario	BM	AT	VCL	VCP	AN	Veq	Tot.Pass	Leg	Pes
12:00 - 12:15	4	83	2	3	0	95,5	92	85	4,2
12:15 - 12:30	9	111	4	3	0	129	127	115,5	5,4
12:30 - 12:45	8	114	2	5	0	133,5	129	118	6,2
12:45 - 13:00	2	109	6	1	0	121,5	118	110	4,6
13:00 - 13:15	5	109	7	2	0	127	123	111,5	6,2
13:15 - 13:30	5	135	1	3	0	146,5	144	137,5	3,6
13:30 - 13:45	7	161	4	3	0	178	175	164,5	5,4
13:45 - 14:00	11	119	6	1	0	136	137	124,5	4,6

- **FASCIA POMERIGGIO (17:00/19:00) dir. Nord/Est**

Orario	BM	AT	VCL	VCP	AN	Veq	Tot.Pass	Leg	Pes
17:00 - 17:15	2	121	2	0	0	125	125	122	1,2
17:15 - 17:30	3	132	3	2	0	143	140	133,5	3,8
17:30 - 17:45	2	130	6	1	0	142,5	139	131	4,6
17:45 - 18:00	6	104	3	2	0	116,5	115	107	3,8
18:00 - 18:15	5	107	1	2	0	116	115	109,5	2,6
18:15 - 18:30	6	114	3	2	0	126,5	125	117	3,8
18:30 - 18:45	10	98	3	1	0	110	112	103	2,8
18:45 - 19:00	8	116	5	1	0	130	130	120	4

- **FASCIA POMERIGGIO (17:00/19:00) dir. Sud/Ovest**

Orario	BM	AT	VCL	VCP	AN	Veq	Tot.Pass	Leg	Pes
17:00 - 17:15	8	106	2	3	0	120,5	119	110	4,2
17:15 - 17:30	14	128	1	2	0	141,5	145	135	2,6
17:30 - 17:45	10	147	5	1	0	162	163	152	4
17:45 - 18:00	6	129	2	3	0	142,5	140	132	4,2
18:00 - 18:15	9	146	2	1	0	156	158	150,5	2,2
18:15 - 18:30	6	146	8	4	0	171	164	149	8,8
18:30 - 18:45	12	158	5	1	0	174	176	164	4
18:45 - 19:00	8	110	4	1	0	122,5	123	114	3,4

2.4.2 Rilievo del 14/12/2022

Il giorno mercoledì 14 dicembre 2022 sono state attenzionate tre fasce orarie: la fascia della mattina (07:00-09:00), del pranzo (12:00/14:00) e la fascia del pomeriggio (17:00-19:00).

- **FASCIA MATTINA (07:00-09:00) dir. Nord/Est**

Orario	BM	AT	VCL	VCP	AN	Veq	Tot.Pass	Leg	Pes
07:00 - 07:15	0	51	0	2	0	56	53	51	2
07:15 - 07:30	1	57	3	0	0	62	61	57,5	1,8
07:30 - 07:45	3	63	4	1	0	73	71	64,5	3,4
07:45 - 08:00	3	92	2	1	0	99	98	93,5	2,2
08:00 - 08:15	4	80	2	2	0	90	88	82	3,2
08:15 - 08:30	3	99	5	1	0	110,5	108	100,5	4
08:30 - 08:45	8	89	1	4	0	104,5	102	93	4,6
08:45 - 09:00	0	90	3	2	0	99,5	95	90	3,8

- **FASCIA MATTINA (07:00-09:00) dir. Sud/Ovest**

Orario	BM	AT	VCL	VCP	AN	Veq	Tot.Pass	Leg	Pes
07:00 - 07:15	3	127	4	1	0	137	135	128,5	3,4
07:15 - 07:30	16	201	2	4	0	222	223	209	5,2
07:30 - 07:45	32	136	6	4	0	171	178	152	7,6
07:45 - 08:00	41	118	2	3	0	149	164	138,5	4,2
08:00 - 08:15	13	121	3	2	0	137	139	127,5	3,8
08:15 - 08:30	11	156	5	2	0	174	174	161,5	5
08:30 - 08:45	5	145	5	0	0	155	155	147,5	3
08:45 - 09:00	10	137	3	4	0	156,5	154	142	5,8

- **FASCIA PRANZO (12:00/14:00) dir. Nord/Est**

Orario	BM	AT	VCL	VCP	AN	Veq	Tot.Pass	Leg	Pes
12:00 - 12:15	1	137	2	1	0	143	141	137,5	2,2
12:15 - 12:30	4	124	2	2	0	134	132	126	3,2
12:30 - 12:45	3	125	1	1	0	130,5	130	126,5	1,6
12:45 - 13:00	7	146	6	2	0	163,5	161	149,5	5,6
13:00 - 13:15	2	111	2	1	0	117,5	116	112	2,2
13:15 - 13:30	4	100	5	3	0	117	112	102	6
13:30 - 13:45	4	110	5	2	0	124,5	121	112	5
13:45 - 14:00	11	122	1	2	0	134	136	127,5	2,6

- **FASCIA PRANZO (12:00/14:00) dir. Sud/Ovest**

Orario	BM	AT	VCL	VCP	AN	Veq	Tot.Pass	Leg	Pes
12:00 - 12:15	8	107	3	4	0	125,5	122	111	5,8
12:15 - 12:30	4	123	3	3	0	137	133	125	4,8
12:30 - 12:45	10	102	6	1	0	118,5	119	107	4,6
12:45 - 13:00	6	83	5	2	0	98,5	96	86	5
13:00 - 13:15	8	127	3	2	0	140,5	140	131	3,8
13:15 - 13:30	7	111	5	2	0	127	125	114,5	5
13:30 - 13:45	5	149	4	1	0	160	159	151,5	3,4
13:45 - 14:00	7	110	4	2	0	124,5	123	113,5	4,4

- **FASCIA POMERIGGIO (17:00/19:00) dir. Nord/Est**

Orario	BM	AT	VCL	VCP	AN	Veq	Tot.Pass	Leg	Pes
17:00 - 17:15	1	113	4	0	0	119,5	118	113,5	2,4
17:15 - 17:30	4	119	4	1	0	129,5	128	121	3,4
17:30 - 17:45	7	125	4	0	0	134,5	136	128,5	2,4
17:45 - 18:00	2	107	4	2	0	119	115	108	4,4
18:00 - 18:15	5	107	6	2	0	123,5	120	109,5	5,6
18:15 - 18:30	7	120	4	1	0	132	132	123,5	3,4
18:30 - 18:45	4	109	4	1	0	119,5	118	111	3,4
18:45 - 19:00	4	105	3	2	0	116,5	114	107	3,8

- **FASCIA POMERIGGIO (17:00/19:00) dir. Sud/Ovest**

Orario	BM	AT	VCL	VCP	AN	Veq	Tot.Pass	Leg	Pes
17:00 - 17:15	6	116	5	2	0	131,5	129	119	5
17:15 - 17:30	6	138	5	2	0	153,5	151	141	5
17:30 - 17:45	12	134	11	3	0	164	160	140	9,6
17:45 - 18:00	12	139	4	2	0	156	157	145	4,4
18:00 - 18:15	6	142	5	1	0	155	154	145	4
18:15 - 18:30	4	128	7	3	0	148	142	130	7,2
18:30 - 18:45	5	146	2	2	0	156,5	155	148,5	3,2
18:45 - 19:00	5	128	5	0	0	138	138	130,5	3

2.5 S05 – VIALE BRIANZA



La sezione **S05 – Viale Brianza,** è stata attenzionata nei giorni 13/12/2022 e 14/12/2022.

Le fasce orarie di riferimento sono: 07:00/09:00, 12:00/14:00 e 17:00/19:00.

A seguire si riportano le elaborazioni in forma tabellare distinte per quarti d'ora e tipologia di veicolo.

2.5.1 Rilievo del 13/12/2022

Il giorno martedì 13 dicembre 2022 sono state attenzionate tre fasce orarie: la fascia della mattina (07:00/09:00), del pranzo (12:00/14:00) e la fascia del pomeriggio (17:00-19:00).

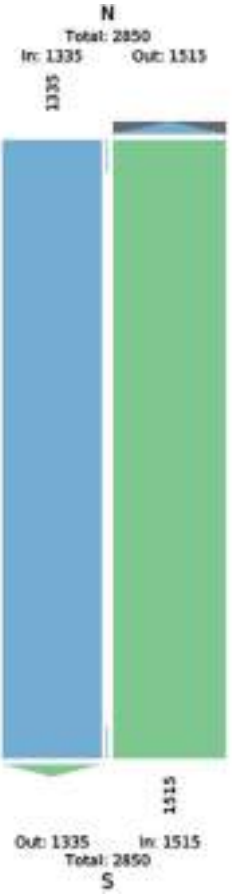
- **FASCIA MATTINA (07:00-09:00)**



Leg Direction	North Southbound		South Northbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-13 7:00AM	168	168	118	118	286
7:15AM	251	251	165	165	416
7:30AM	294	294	205	205	499
7:45AM	262	262	183	183	445
Hourly Total	975	975	671	671	1646
8:00AM	260	260	222	222	482
8:15AM	259	259	243	243	502
8:30AM	265	265	200	200	465
8:45AM	253	253	214	214	467
Hourly Total	1037	1037	879	879	1916
Total	2012	2012	1550	1550	3562
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	56.5%	56.5%	43.5%	43.5%	-
Motorcycles	76	76	34	34	110
% Motorcycles	3.8%	3.8%	2.2%	2.2%	3.1%
Cars	1809	1809	1365	1365	3174
% Cars	89.9%	89.9%	88.1%	88.1%	89.1%
Light Goods Vehicles	84	84	104	104	188
% Light Goods Vehicles	4.2%	4.2%	6.7%	6.7%	5.3%
Single-Unit Trucks	15	15	19	19	34
% Single-Unit Trucks	0.7%	0.7%	1.2%	1.2%	1.0%
Articulated Trucks	4	4	5	5	9
% Articulated Trucks	0.2%	0.2%	0.3%	0.3%	0.3%
Buses	21	21	19	19	40
% Buses	1.0%	1.0%	1.2%	1.2%	1.1%
Bicycles on Road	3	3	4	4	7
% Bicycles on Road	0.1%	0.1%	0.3%	0.3%	0.2%

*T: Thru

- **FASCIA PRANZO (12:00/14:00)**



Leg Direction	North Southbound		South Northbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-13 12:00PM	173	173	182	182	355
12:15PM	138	138	188	188	326
12:30PM	166	166	173	173	339
12:45PM	158	158	179	179	337
Hourly Total	635	635	722	722	1357
1:00PM	164	164	193	193	357
1:15PM	171	171	206	206	377
1:30PM	190	190	164	164	354
1:45PM	175	175	230	230	405
Hourly Total	700	700	793	793	1493
Total	1335	1335	1515	1515	2850
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	46.8%	46.8%	53.2%	53.2%	-
Motorcycles	30	30	41	41	71
% Motorcycles	2.2%	2.2%	2.7%	2.7%	2.5%
Cars	1160	1160	1330	1330	2490
% Cars	86.9%	86.9%	87.8%	87.8%	87.4%
Light Goods Vehicles	79	79	87	87	166
% Light Goods Vehicles	5.9%	5.9%	5.7%	5.7%	5.8%
Single-Unit Trucks	31	31	26	26	57
% Single-Unit Trucks	2.3%	2.3%	1.7%	1.7%	2.0%
Articulated Trucks	5	5	7	7	12
% Articulated Trucks	0.4%	0.4%	0.5%	0.5%	0.4%
Buses	18	18	18	18	36
% Buses	1.3%	1.3%	1.2%	1.2%	1.3%
Bicycles on Road	12	12	6	6	18
% Bicycles on Road	0.9%	0.9%	0.4%	0.4%	0.6%

*T: Thru

- **FASCIA POMERIGGIO (17:00/19:00)**



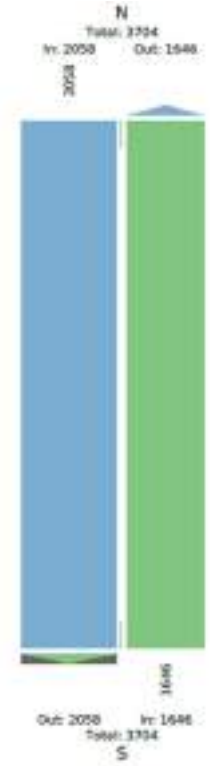
Leg Direction	North Southbound		South Northbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-13 5:00PM	177	177	217	217	394
5:15PM	201	201	255	255	456
5:30PM	162	162	224	224	386
5:45PM	165	165	251	251	416
Hourly Total	705	705	947	947	1652
6:00PM	178	178	236	236	414
6:15PM	156	156	269	269	425
6:30PM	152	152	222	222	374
6:45PM	146	146	224	224	370
Hourly Total	632	632	951	951	1583
Total	1337	**1337**	1898	**1898**	**3235**
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	41.3%	**41.3%**	58.7%	**58.7%**	-
Motorcycles	35	**35**	50	**50**	85
% Motorcycles	2.6%	**2.6%**	2.6%	**2.6%**	2.6%
Cars	1203	**1203**	1735	**1735**	2938
% Cars	90.0%	**90.0%**	91.4%	**91.4%**	90.8%
Light Goods Vehicles	52	**52**	73	**73**	125
% Light Goods Vehicles	3.9%	**3.9%**	3.8%	**3.8%**	3.9%
Single-Unit Trucks	13	**13**	13	**13**	26
% Single-Unit Trucks	1.0%	**1.0%**	0.7%	**0.7%**	0.8%
Articulated Trucks	1	**1**	2	**2**	3
% Articulated Trucks	0.1%	**0.1%**	0.1%	**0.1%**	0.1%
Buses	22	**22**	19	**19**	41
% Buses	1.6%	**1.6%**	1.0%	**1.0%**	1.3%
Bicycles on Road	11	**11**	6	**6**	17
% Bicycles on Road	0.8%	**0.8%**	0.3%	**0.3%**	0.5%

*T: Thru

2.5.2 Rilievo del 14/12/2022

Il giorno mercoledì 14 dicembre 2022 sono state attenzionate tre fasce orarie: la fascia della mattina (07:00-09:00), del pranzo (12:00/14:00) e la fascia del pomeriggio (17:00-19:00).

- **FASCIA MATTINA (07:00-09:00)**



Leg Direction	North Southbound		South Northbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-14 7:00AM	200	200	134	134	334
7:15AM	278	278	158	158	436
7:30AM	298	298	213	213	511
7:45AM	284	284	203	203	487
Hourly Total	1060	1060	708	708	1768
8:00AM	264	264	225	225	489
8:15AM	235	235	252	252	487
8:30AM	263	263	257	257	520
8:45AM	236	236	204	204	440
Hourly Total	998	998	938	938	1936
Total	2058	2058	1646	1646	3704
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	55.6%	55.6%	44.4%	44.4%	-
Motorcycles	83	83	31	31	114
% Motorcycles	4.0%	4.0%	1.9%	1.9%	3.1%
Cars	1837	1837	1462	1462	3299
% Cars	89.3%	89.3%	88.8%	88.8%	89.1%
Light Goods Vehicles	81	81	100	100	181
% Light Goods Vehicles	3.9%	3.9%	6.1%	6.1%	4.9%
Single-Unit Trucks	18	18	18	18	36
% Single-Unit Trucks	0.9%	0.9%	1.1%	1.1%	1.0%
Articulated Trucks	6	6	6	6	12
% Articulated Trucks	0.3%	0.3%	0.4%	0.4%	0.3%
Buses	27	27	27	27	54
% Buses	1.3%	1.3%	1.6%	1.6%	1.5%
Bicycles on Road	6	6	2	2	8
% Bicycles on Road	0.3%	0.3%	0.1%	0.1%	0.2%

*T: Thru

FASCIA PRANZO (12:00/14:00)



Leg Direction	North Southbound		South Northbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-14 12:00PM	209	209	196	196	405
12:15PM	162	162	193	193	355
12:30PM	201	201	206	206	407
12:45PM	188	188	213	213	401
Hourly Total	760	760	808	808	1568
1:00PM	201	201	184	184	385
1:15PM	192	192	214	214	406
1:30PM	191	191	198	198	389
1:45PM	181	181	193	193	374
Hourly Total	765	765	789	789	1554
Total	1525	1525	1597	1597	3122
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	48.8%	**48.8%**	51.2%	**51.2%**	-
Motorcycles	32	32	49	49	81
% Motorcycles	2.1%	**2.1%**	3.1%	**3.1%**	2.6%
Cars	1296	1296	1393	1393	2689
% Cars	85.0%	**85.0%**	87.2%	**87.2%**	86.1%
Light Goods Vehicles	124	124	100	100	224
% Light Goods Vehicles	8.1%	**8.1%**	6.3%	**6.3%**	7.2%
Single-Unit Trucks	22	22	21	21	43
% Single-Unit Trucks	1.4%	**1.4%**	1.3%	**1.3%**	1.4%
Articulated Trucks	5	5	4	4	9
% Articulated Trucks	0.3%	**0.3%**	0.3%	**0.3%**	0.3%
Buses	26	26	18	18	44
% Buses	1.7%	**1.7%**	1.1%	**1.1%**	1.4%
Bicycles on Road	20	20	12	12	32
% Bicycles on Road	1.3%	**1.3%**	0.8%	**0.8%**	1.0%

*T: Thru

- **FASCIA POMERIGGIO (17:00/19:00)**



Leg Direction	North Southbound		South Northbound		
Time	T	App	T	App	In
2022-12-14 5:00PM	200	200	209	209	409
5:15PM	188	188	240	240	428
5:30PM	172	172	234	234	406
5:45PM	204	204	251	251	455
Hourly Total	764	764	934	934	1698
6:00PM	145	145	276	276	421
6:15PM	163	163	247	247	410
6:30PM	155	155	232	232	387
6:45PM	147	147	253	253	400
Hourly Total	610	610	1008	1008	1618
Total	1374	1374	1942	1942	3316
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	41.4%	41.4%	58.6%	58.6%	-
Motorcycles	32	32	50	50	82
% Motorcycles	2.3%	2.3%	2.6%	2.6%	2.5%
Cars	1247	1247	1772	1772	3019
% Cars	90.8%	90.8%	91.2%	91.2%	91.0%
Light Goods Vehicles	52	52	80	80	132
% Light Goods Vehicles	3.8%	3.8%	4.1%	4.1%	4.0%
Single-Unit Trucks	7	7	13	13	20
% Single-Unit Trucks	0.5%	0.5%	0.7%	0.7%	0.6%
Articulated Trucks	3	3	4	4	7
% Articulated Trucks	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%
Buses	23	23	20	20	43
% Buses	1.7%	1.7%	1.0%	1.0%	1.3%
Bicycles on Road	10	10	3	3	13
% Bicycles on Road	0.7%	0.7%	0.2%	0.2%	0.4%

*T: Thru

2.6 S06 – VIA CARLO PRINA



La sezione **S06 – Via Carlo Prina,** è stata attenzionata nei giorni 15/12/2022, 16/12/2022 e 17/12/2022.

Le fasce orarie di riferimento sono: 07:00/09:00, 12:00/14:00 e 17:00/19:00.

A seguire si riportano le elaborazioni in forma tabellare distinte per quarti d'ora e tipologia di veicolo.

2.6.1 Rilievo del 15/12/2022

Il giorno giovedì 15 dicembre 2022 è stata attenzionata una fascia oraria: la fascia del pomeriggio (17:00-19:00).

- **FASCIA POMERIGGIO (17:00/19:00)**

2.6.2 Rilievo del 16/12/2022

Il giorno venerdì 16 dicembre 2022 sono state attenzionate tre fasce orarie: la fascia della mattina (07:00-09:00), del pranzo (12:00/14:00) e la fascia del pomeriggio (17:00-19:00).

- **FASCIA MATTINA (07:00-09:00)**

FASCIA PRANZO (12:00/14:00)

- **FASCIA POMERIGGIO (17:00/19:00)**

2.6.3 Rilievo del 17/12/2022

Il giorno sabato 17 dicembre 2022 è stata attenzionata una fascia oraria: la fascia della mattina (07:00-09:00).

- **FASCIA MATTINA (07:00-09:00)**

2.7 S07 – CORSO MILANO

La sezione **S07 – Corso Milano,** è stata attenzionata nei giorni 13/12/2022 e 14/12/2022.

Le fasce orarie di riferimento sono: 07:00/09:00, 12:00/14:00 e 17:00/19:00.

A seguire si riportano le elaborazioni in forma tabellare distinte per quarti d'ora e tipologia di veicolo.

2.7.1 Rilievo del 13/12/2022

Il giorno martedì 13 dicembre 2022 sono state attenzionate tre fasce orarie: la fascia della mattina (07:00/09:00), del pranzo (12:00/14:00) e la fascia del pomeriggio (17:00-19:00).

- **FASCIA MATTINA (07:00-09:00)**

FASCIA PRANZO (12:00/14:00)

- **FASCIA POMERIGGIO (17:00/19:00)**

2.7.2 Rilievo del 14/12/2022

Il giorno mercoledì 14 dicembre 2022 sono state attenzionate tre fasce orarie: la fascia della mattina (07:00-09:00), del pranzo (12:00/14:00) e la fascia del pomeriggio (17:00-19:00).

- **FASCIA MATTINA (07:00-09:00)**

FASCIA PRANZO (12:00/14:00)

- **FASCIA POMERIGGIO (17:00/19:00)**

2.8 S08 – VIA MARSALA



La sezione **S08 – Via Marsala, a senso unico**, è stata attenzionata nei giorni 15/12/2022, 16/12/2022 e 17/12/2022. Le fasce orarie di riferimento sono: 07:00/09:00, 12:00/14:00 e 17:00-19:00.

A seguire si riportano le elaborazioni in forma tabellare distinte per quarti d'ora e tipologia di veicolo.

2.8.1 Rilievo del 15/12/2022

Il giorno giovedì 15 dicembre 2022 sono state attenzionate due fasce orarie: la fascia del pranzo (12:00/14:00) e la fascia del pomeriggio (17:00-19:00).

- **FASCIA DEL PRANZO (12:00-14:00)**



Leg Direction	West Eastbound		
Time	T	App	Int
2022-12-15 12:00PM	139	139	139
12:15PM	120	120	120
12:30PM	141	141	141
12:45PM	106	106	106
Hourly Total	506	506	506
1:00PM	127	127	127
1:15PM	130	130	130
1:30PM	105	105	105
1:45PM	119	119	119
Hourly Total	481	481	481
Total	987	987	987
% Approach	100%	-	-
% Total	100%	100%	-
Motorcycles	30	30	30
% Motorcycles	3.0%	3.0%	3.0%
Cars	842	842	842
% Cars	85.3%	85.3%	85.3%
Light Goods Vehicles	56	56	56
% Light Goods Vehicles	5.7%	5.7%	5.7%
Single-Unit Trucks	19	19	19
% Single-Unit Trucks	1.9%	1.9%	1.9%
Articulated Trucks	0	0	0
% Articulated Trucks	0%	0%	0%
Buses	16	16	16
% Buses	1.6%	1.6%	1.6%
Bicycles on Road	24	24	24
% Bicycles on Road	2.4%	2.4%	2.4%

*T: Thru

- **FASCIA DEL POMERIGGIO (17:00-19:00)**



Leg Direction	West Eastbound		
Time	T	App	Int
2022-12-15 5:00PM	121	121	121
5:15PM	130	130	130
5:30PM	140	140	140
5:45PM	130	130	130
Hourly Total	521	521	521
6:00PM	141	141	141
6:15PM	119	119	119
6:30PM	120	120	120
6:45PM	140	140	140
Hourly Total	520	520	520
Total	1041	**1041**	1041
% Approach	100%	-	-
% Total	100%	**100%**	-
Motorcycles	10	**10**	10
% Motorcycles	1.0%	**1.0%**	1.0%
Cars	954	**954**	954
% Cars	91.6%	**91.6%**	91.6%
Light Goods Vehicles	51	**51**	51
% Light Goods Vehicles	4.9%	**4.9%**	4.9%
Single-Unit Trucks	3	**3**	3
% Single-Unit Trucks	0.3%	**0.3%**	0.3%
Articulated Trucks	0	**0**	0
% Articulated Trucks	0%	**0%**	0%
Buses	12	**12**	12
% Buses	1.2%	**1.2%**	1.2%
Bicycles on Road	11	**11**	11
% Bicycles on Road	1.1%	**1.1%**	1.1%

*T: Thru

2.8.2 Rilievo del 16/12/2022

Il giorno venerdì 16 dicembre 2022 sono state attenzionate tre fasce orarie: la fascia della mattina (07:00/09:00), la fascia del pranzo (12:00/14:00) e la fascia del pomeriggio (17:00-19:00).

- **FASCIA DELLA MATTINA (07:00-09:00)**



Leg Direction	West Eastbound		
Time	T	App	Int
2022-12-16 7:00AM	78	78	78
7:15AM	109	109	109
7:30AM	170	170	170
7:45AM	173	173	173
Hourly Total	530	530	530
8:00AM	173	173	173
8:15AM	140	140	140
8:30AM	157	157	157
8:45AM	155	155	155
Hourly Total	625	625	625
Total	1155	1155	1155
% Approach	100%	-	-
% Total	100%	100%	-
Motorcycles	17	17	17
% Motorcycles	1.5%	1.5%	1.5%
Cars	1025	1025	1025
% Cars	88.7%	88.7%	88.7%
Light Goods Vehicles	54	54	54
% Light Goods Vehicles	4.7%	4.7%	4.7%
Single-Unit Trucks	17	17	17
% Single-Unit Trucks	1.5%	1.5%	1.5%
Articulated Trucks	0	0	0
% Articulated Trucks	0%	0%	0%
Buses	14	14	14
% Buses	1.2%	1.2%	1.2%
Bicycles on Road	28	28	28
% Bicycles on Road	2.4%	2.4%	2.4%

*T: Thru

- **FASCIA DEL PRANZO (12:00-14:00)**



Leg Direction	West Eastbound		
Time	T	App	Int
2022-12-16 12:00PM	133	133	133
12:15PM	135	135	135
12:30PM	139	139	139
12:45PM	106	106	106
Hourly Total	513	513	513
1:00PM	129	129	129
1:15PM	131	131	131
1:30PM	138	138	138
1:45PM	118	118	118
Hourly Total	516	516	516
Total	1029	1029	1029
% Approach	100%	-	-
% Total	100%	100%	-
Motorcycles	23	23	23
% Motorcycles	2.2%	2.2%	2.2%
Cars	897	897	897
% Cars	87.2%	87.2%	87.2%
Light Goods Vehicles	62	62	62
% Light Goods Vehicles	6.0%	6.0%	6.0%
Single-Unit Trucks	11	11	11
% Single-Unit Trucks	1.1%	1.1%	1.1%
Articulated Trucks	0	0	0
% Articulated Trucks	0%	0%	0%
Buses	13	13	13
% Buses	1.3%	1.3%	1.3%
Bicycles on Road	23	23	23
% Bicycles on Road	2.2%	2.2%	2.2%

*T: Thru

- **FASCIA DEL POMERIGGIO (17:00-19:00)**



Leg Direction	West Eastbound		
Time	T	App	Int
2022-12-16 5:00PM	112	112	112
5:15PM	93	93	93
5:30PM	92	92	92
5:45PM	111	111	111
Hourly Total	408	408	408
6:00PM	80	80	80
6:15PM	96	96	96
6:30PM	110	110	110
6:45PM	93	93	93
Hourly Total	379	379	379
Total	787	787	787
% Approach	100%	-	-
% Total	100%	100%	-
Motorcycles	20	20	20
% Motorcycles	2.5%	2.5%	2.5%
Cars	691	691	691
% Cars	87.8%	87.8%	87.8%
Light Goods Vehicles	38	38	38
% Light Goods Vehicles	4.8%	4.8%	4.8%
Single-Unit Trucks	2	2	2
% Single-Unit Trucks	0.3%	0.3%	0.3%
Articulated Trucks	0	0	0
% Articulated Trucks	0%	0%	0%
Buses	11	11	11
% Buses	1.4%	1.4%	1.4%
Bicycles on Road	25	25	25
% Bicycles on Road	3.2%	3.2%	3.2%

*T: Thru

2.8.3 Rilievo del 17/12/2022

Il giorno sabato 17 dicembre 2022 è stata attenzionata la fascia oraria della mattina (07:00/09:00).



Leg Direction	West Eastbound		
Time	T	App	Int
2022-12-17 7:00AM	29	29	29
7:15AM	29	29	29
7:30AM	78	78	78
7:45AM	129	129	129
Hourly Total	265	265	265
8:00AM	122	122	122
8:15AM	83	83	83
8:30AM	75	75	75
8:45AM	98	98	98
Hourly Total	378	378	378
Total	643	643	643
% Approach	100%	-	-
% Total	100%	100%	-
Motorcycles	4	4	4
% Motorcycles	0.6%	0.6%	0.6%
Cars	566	566	566
% Cars	88.0%	88.0%	88.0%
Light Goods Vehicles	29	29	29
% Light Goods Vehicles	4.5%	4.5%	4.5%
Single-Unit Trucks	11	11	11
% Single-Unit Trucks	1.7%	1.7%	1.7%
Articulated Trucks	1	1	1
% Articulated Trucks	0.2%	0.2%	0.2%
Buses	12	12	12
% Buses	1.9%	1.9%	1.9%
Bicycles on Road	20	20	20
% Bicycles on Road	3.1%	3.1%	3.1%

*T: Thru

2.9 S10 – VIA VISCONTI



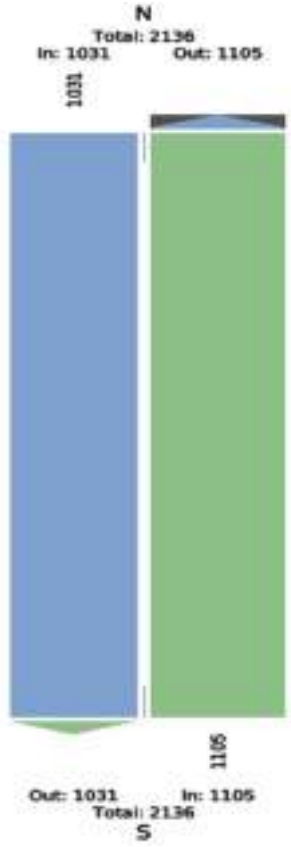
La sezione **S10 – Via Visconti, bidirezionale**, è stata attenzionata nei giorni 15/12/2022, 16/12/2022 e 17/12/2022. Le fasce orarie di riferimento sono: 07:00/09:00, 12:00/14:00 e 17:00/19:00.

A seguire si riportano le elaborazioni in forma tabellare distinte per quarti d'ora e tipologia di veicolo.

2.9.1 Rilievo del 15/12/2022

Il giorno giovedì 15 dicembre 2022 sono state attenzionate due fasce orarie: la fascia del pranzo (12:00/14:00) e la fascia del pomeriggio (17:00-19:00).

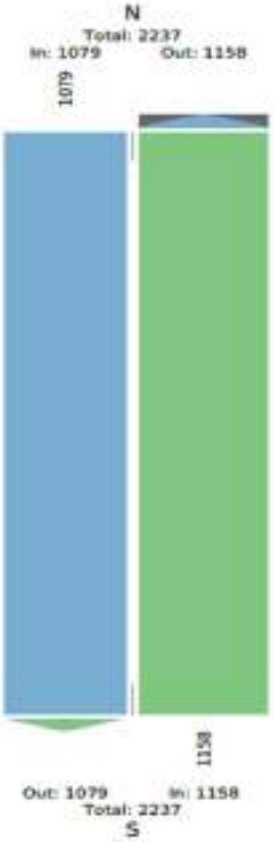
- **FASCIA DEL PRANZO (12:00-14:00)**



Leg Direction	North Southbound		South Northbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-15 12:00PM	140	140	130	130	270
12:15PM	127	127	135	135	262
12:30PM	137	137	146	146	283
12:45PM	118	118	143	143	261
Hourly Total	522	522	554	554	1076
1:00PM	133	133	147	147	280
1:15PM	111	111	139	139	250
1:30PM	126	126	126	126	252
1:45PM	139	139	139	139	278
Hourly Total	509	509	551	551	1060
Total	1031	**1031**	1105	**1105**	**2136**
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	48.3%	**48.3%**	51.7%	**51.7%**	-
Motorcycles	28	**28**	39	**39**	67
% Motorcycles	2.7%	**2.7%**	3.5%	**3.5%**	3.1%
Cars	894	**894**	970	**970**	1864
% Cars	86.7%	**86.7%**	87.8%	**87.8%**	87.3%
Light Goods Vehicles	60	**60**	58	**58**	118
% Light Goods Vehicles	5.8%	**5.8%**	5.2%	**5.2%**	5.5%
Single-Unit Trucks	8	**8**	13	**13**	21
% Single-Unit Trucks	0.8%	**0.8%**	1.2%	**1.2%**	1.0%
Articulated Trucks	0	**0**	0	**0**	0
% Articulated Trucks	0%	**0%**	0%	**0%**	0%
Buses	15	**15**	12	**12**	27
% Buses	1.5%	**1.5%**	1.1%	**1.1%**	1.3%
Bicycles on Road	26	**26**	13	**13**	39
% Bicycles on Road	2.5%	**2.5%**	1.2%	**1.2%**	1.8%

*T: Thru

- **FASCIA DEL POMERIGGIO (17:00-19:00)**



Leg Direction	North Southbound		South Northbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-15 5:00PM	135	135	139	139	274
5:15PM	135	135	157	157	292
5:30PM	133	133	136	136	269
5:45PM	139	139	137	137	276
Hourly Total	542	542	569	569	1111
6:00PM	133	133	151	151	284
6:15PM	139	139	143	143	282
6:30PM	143	143	135	135	278
6:45PM	122	122	160	160	282
Hourly Total	537	537	589	589	1126
Total	1079	**1079**	1158	**1158**	2237
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	48.2%	**48.2%**	51.8%	**51.8%**	-
Motorcycles	14	**14**	9	**9**	23
% Motorcycles	1.3%	**1.3%**	0.8%	**0.8%**	1.0%
Cars	997	**997**	1089	**1089**	2086
% Cars	92.4%	**92.4%**	94.0%	**94.0%**	93.2%
Light Goods Vehicles	49	**49**	37	**37**	86
% Light Goods Vehicles	4.5%	**4.5%**	3.2%	**3.2%**	3.8%
Single-Unit Trucks	5	**5**	3	**3**	8
% Single-Unit Trucks	0.5%	**0.5%**	0.3%	**0.3%**	0.4%
Articulated Trucks	0	**0**	1	**1**	1
% Articulated Trucks	0%	**0%**	0.1%	**0.1%**	0%
Buses	10	**10**	10	**10**	20
% Buses	0.9%	**0.9%**	0.9%	**0.9%**	0.9%
Bicycles on Road	4	**4**	9	**9**	13
% Bicycles on Road	0.4%	**0.4%**	0.8%	**0.8%**	0.6%

*T: Thru

2.9.2 Rilievo del 16/12/2022

Il giorno venerdì 16 dicembre 2022 sono state attenzionate tre fasce orarie: la fascia della mattina (07:00/09:00), la fascia del pranzo (12:00/14:00) e la fascia del pomeriggio (17:00-19:00).

- **FASCIA DELLA MATTINA (07:00-09:00)**



Leg Direction	North Southbound		South Northbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-16 7:00AM	91	91	53	53	144
7:15AM	118	118	95	95	213
7:30AM	129	129	128	128	257
7:45AM	135	135	141	141	276
Hourly Total	473	473	417	417	890
8:00AM	141	141	141	141	282
8:15AM	145	145	131	131	276
8:30AM	138	138	143	143	281
8:45AM	149	149	147	147	296
Hourly Total	573	573	562	562	1135
Total	1046	**1046**	979	**979**	2025
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	51.7%	**51.7%**	48.3%	**48.3%**	-
Motorcycles	40	**40**	21	**21**	61
% Motorcycles	3.8%	**3.8%**	2.1%	**2.1%**	3.0%
Cars	900	**900**	872	**872**	1772
% Cars	86.0%	**86.0%**	89.1%	**89.1%**	87.5%
Light Goods Vehicles	57	**57**	53	**53**	110
% Light Goods Vehicles	5.4%	**5.4%**	5.4%	**5.4%**	5.4%
Single-Unit Trucks	24	**24**	11	**11**	35
% Single-Unit Trucks	2.3%	**2.3%**	1.1%	**1.1%**	1.7%
Articulated Trucks	0	**0**	1	**1**	1
% Articulated Trucks	0%	**0%**	0.1%	**0.1%**	0%
Buses	14	**14**	12	**12**	26
% Buses	1.3%	**1.3%**	1.2%	**1.2%**	1.3%
Bicycles on Road	11	**11**	9	**9**	20
% Bicycles on Road	1.1%	**1.1%**	0.9%	**0.9%**	1.0%

*T: Thru

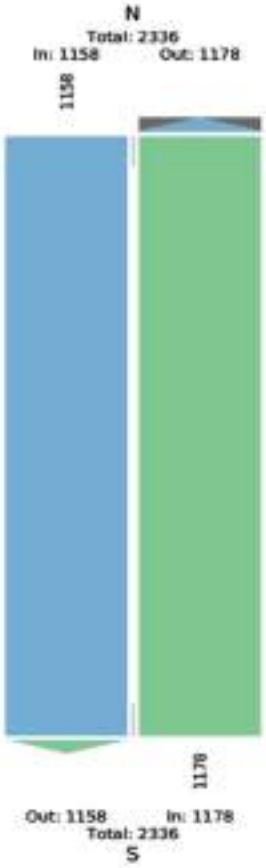
- **FASCIA DEL PRANZO (12:00-14:00)**



Leg Direction	North Southbound		South Northbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-16 12:00PM	146	146	120	120	266
12:15PM	154	154	117	117	271
12:30PM	128	128	112	112	240
12:45PM	141	141	128	128	269
Hourly Total	569	569	477	477	1046
1:00PM	142	142	138	138	280
1:15PM	134	134	130	130	264
1:30PM	109	109	113	113	222
1:45PM	134	134	140	140	274
Hourly Total	519	519	521	521	1040
Total	1088	**1088**	998	**998**	**2086**
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	52.2%	**52.2%**	47.8%	**47.8%**	-
Motorcycles	39	**39**	27	**27**	66
% Motorcycles	3.6%	**3.6%**	2.7%	**2.7%**	3.2%
Cars	934	**934**	877	**877**	1811
% Cars	85.8%	**85.8%**	87.9%	**87.9%**	86.8%
Light Goods Vehicles	70	**70**	59	**59**	129
% Light Goods Vehicles	6.4%	**6.4%**	5.9%	**5.9%**	6.2%
Single-Unit Trucks	14	**14**	14	**14**	28
% Single-Unit Trucks	1.3%	**1.3%**	1.4%	**1.4%**	1.3%
Articulated Trucks	0	**0**	0	**0**	0
% Articulated Trucks	0%	**0%**	0%	**0%**	0%
Buses	16	**16**	13	**13**	29
% Buses	1.5%	**1.5%**	1.3%	**1.3%**	1.4%
Bicycles on Road	15	**15**	8	**8**	23
% Bicycles on Road	1.4%	**1.4%**	0.8%	**0.8%**	1.1%

*T: Thru

- **FASCIA DEL POMERIGGIO (17:00-19:00)**

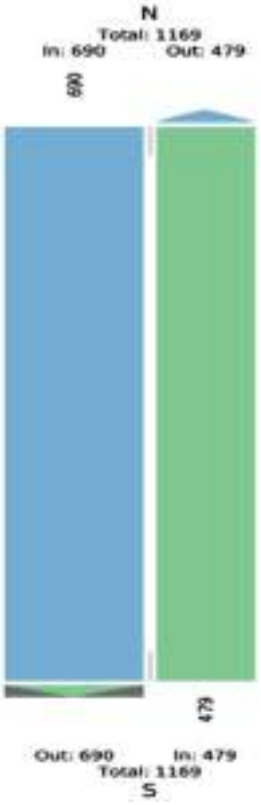


Leg Direction	North Southbound		South Northbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-16 5:00PM	164	164	137	137	301
5:15PM	136	136	149	149	285
5:30PM	143	143	132	132	275
5:45PM	150	150	154	154	304
Hourly Total	593	593	572	572	1165
6:00PM	150	150	154	154	304
6:15PM	146	146	151	151	297
6:30PM	139	139	155	155	294
6:45PM	130	130	146	146	276
Hourly Total	565	565	606	606	1171
Total	1158	**1158**	1178	**1178**	**2336**
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	49.6%	**49.6%**	50.4%	**50.4%**	-
Motorcycles	24	**24**	37	**37**	61
% Motorcycles	2.1%	**2.1%**	3.1%	**3.1%**	2.6%
Cars	1075	**1075**	1088	**1088**	2163
% Cars	92.8%	**92.8%**	92.4%	**92.4%**	92.6%
Light Goods Vehicles	34	**34**	37	**37**	71
% Light Goods Vehicles	2.9%	**2.9%**	3.1%	**3.1%**	3.0%
Single-Unit Trucks	3	**3**	1	**1**	4
% Single-Unit Trucks	0.3%	**0.3%**	0.1%	**0.1%**	0.2%
Articulated Trucks	0	**0**	0	**0**	0
% Articulated Trucks	0%	**0%**	0%	**0%**	0%
Buses	11	**11**	9	**9**	20
% Buses	0.9%	**0.9%**	0.8%	**0.8%**	0.9%
Bicycles on Road	11	**11**	6	**6**	17
% Bicycles on Road	0.9%	**0.9%**	0.5%	**0.5%**	0.7%

*T: Thru

2.9.3 Rilievo del 17/12/2022

Il giorno sabato 17 dicembre 2022 è stata attenzionata la fascia oraria della mattina (07:00/09:00).



Leg Direction	North Southbound		South Northbound		
Time	T	App	T	App	In
2022-12-17 7:00AM	42	42	33	33	75
7:15AM	50	50	28	28	78
7:30AM	83	83	33	33	116
7:45AM	105	105	63	63	168
Hourly Total	280	280	157	157	437
8:00AM	89	89	81	81	170
8:15AM	97	97	75	75	172
8:30AM	103	103	75	75	178
8:45AM	121	121	91	91	212
Hourly Total	410	410	322	322	732
Total	690	**690**	479	**479**	**1169**
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	59.0%	**59.0%**	41.0%	**41.0%**	-
Motorcycles	16	**16**	17	**17**	33
% Motorcycles	2.3%	**2.3%**	3.5%	**3.5%**	2.8%
Cars	598	**598**	417	**417**	1015
% Cars	86.7%	**86.7%**	87.1%	**87.1%**	86.8%
Light Goods Vehicles	49	**49**	26	**26**	75
% Light Goods Vehicles	7.1%	**7.1%**	5.4%	**5.4%**	6.4%
Single-Unit Trucks	9	**9**	4	**4**	13
% Single-Unit Trucks	1.3%	**1.3%**	0.8%	**0.8%**	1.1%
Articulated Trucks	0	**0**	0	**0**	0
% Articulated Trucks	0%	**0%**	0%	**0%**	0%
Buses	12	**12**	12	**12**	24
% Buses	1.7%	**1.7%**	2.5%	**2.5%**	2.1%
Bicycles on Road	6	**6**	3	**3**	9
% Bicycles on Road	0.9%	**0.9%**	0.6%	**0.6%**	0.8%

*T: Thru

2.10 S11 – VIA CAVALLOTTI



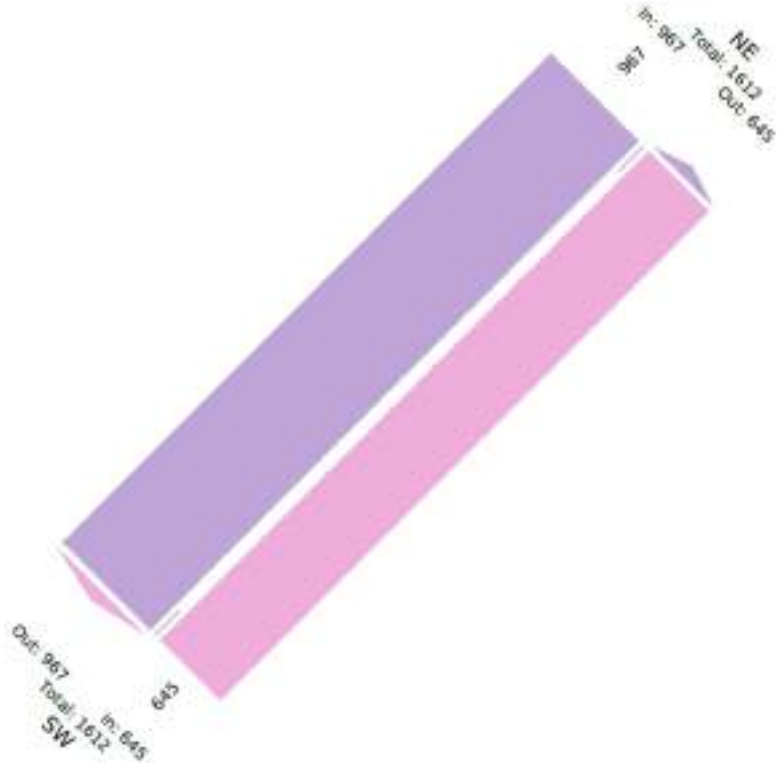
La sezione **S11 – Via Cavallotti, bidirezionale**, è stata attenzionata nei giorni 15/12/2022, 16/12/2022 e 17/12/2022. Le fasce orarie di riferimento sono: 07:00/09:00, 12:00/14:00 e 17:00/19:00.

A seguire si riportano le elaborazioni in forma tabellare distinte per quarti d'ora e tipologia di veicolo.

2.10.1 Rilievo del 15/12/2022

Il giorno giovedì 15 dicembre 2022 sono state attenzionate due fasce orarie: la fascia del pranzo (12:00/14:00) e la fascia del pomeriggio (17:00-19:00).

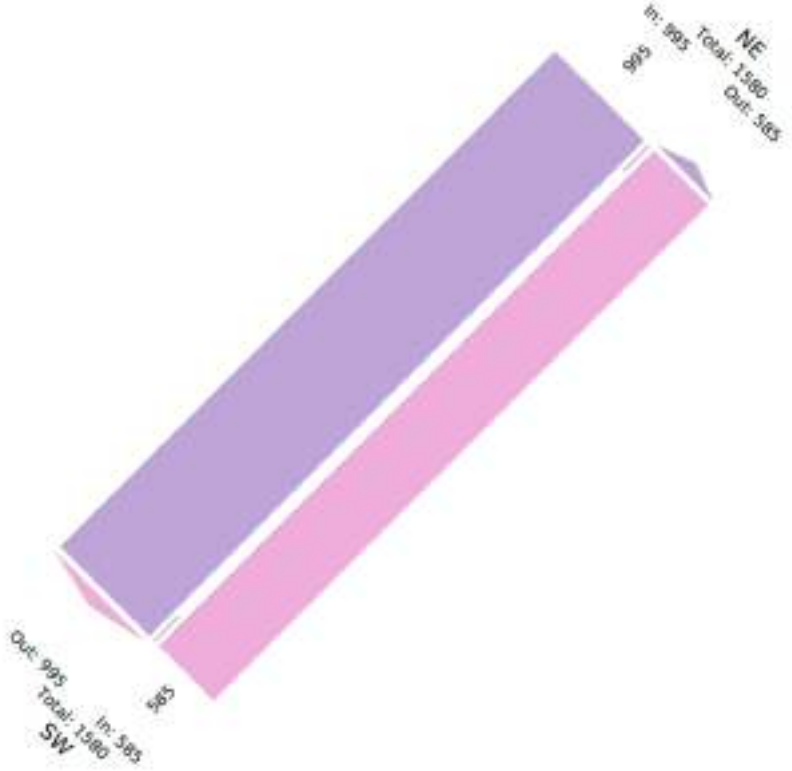
- **FASCIA DEL PRANZO (12:00-14:00)**



Leg Direction	Northeast Southwestbound		Southwest Northeastbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-15 12:00PM	119	119	84	84	203
12:15PM	137	137	90	90	227
12:30PM	128	128	70	70	198
12:45PM	128	128	62	62	190
Hourly Total	512	512	306	306	818
1:00PM	121	121	86	86	207
1:15PM	113	113	99	99	212
1:30PM	110	110	73	73	183
1:45PM	111	111	81	81	192
Hourly Total	455	455	339	339	794
Total	967	**967**	645	**645**	**1612**
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	60.0%	**60.0%**	40.0%	**40.0%**	-
Motorcycles	43	**43**	23	**23**	66
% Motorcycles	4.4%	**4.4%**	3.6%	**3.6%**	4.1%
Cars	776	**776**	518	**518**	1294
% Cars	80.2%	**80.2%**	80.3%	**80.3%**	80.3%
Light Goods Vehicles	56	**56**	25	**25**	81
% Light Goods Vehicles	5.8%	**5.8%**	3.9%	**3.9%**	5.0%
Single-Unit Trucks	8	**8**	8	**8**	16
% Single-Unit Trucks	0.8%	**0.8%**	1.2%	**1.2%**	1.0%
Articulated Trucks	0	**0**	0	**0**	0
% Articulated Trucks	0%	**0%**	0%	**0%**	0%
Buses	16	**16**	12	**12**	28
% Buses	1.7%	**1.7%**	1.9%	**1.9%**	1.7%
Bicycles on Road	68	**68**	59	**59**	127
% Bicycles on Road	7.0%	**7.0%**	9.1%	**9.1%**	7.9%

*T: Thru

- **FASCIA DEL POMERIGGIO (17:00-19:00)**



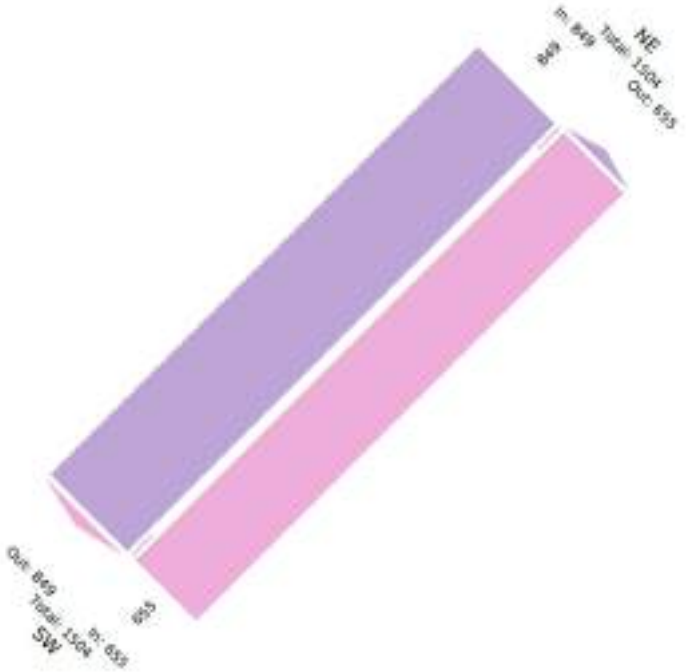
Leg Direction	Northeast Southwestbound		Southwest Northeastbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-15 5:00PM	131	131	77	77	208
5:15PM	130	130	72	72	202
5:30PM	115	115	89	89	204
5:45PM	119	119	67	67	186
Hourly Total	495	495	305	305	800
6:00PM	141	141	72	72	213
6:15PM	114	114	71	71	185
6:30PM	108	108	75	75	183
6:45PM	137	137	62	62	199
Hourly Total	500	500	280	280	780
Total	995	**995**	585	**585**	**1580**
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	63.0%	**63.0%**	37.0%	**37.0%**	-
Motorcycles	13	**13**	13	**13**	26
% Motorcycles	1.3%	**1.3%**	2.2%	**2.2%**	1.6%
Cars	898	**898**	525	**525**	1423
% Cars	90.3%	**90.3%**	89.7%	**89.7%**	90.1%
Light Goods Vehicles	36	**36**	18	**18**	54
% Light Goods Vehicles	3.6%	**3.6%**	3.1%	**3.1%**	3.4%
Single-Unit Trucks	5	**5**	0	**0**	5
% Single-Unit Trucks	0.5%	**0.5%**	0%	**0%**	0.3%
Articulated Trucks	0	**0**	0	**0**	0
% Articulated Trucks	0%	**0%**	0%	**0%**	0%
Buses	16	**16**	15	**15**	31
% Buses	1.6%	**1.6%**	2.6%	**2.6%**	2.0%
Bicycles on Road	27	**27**	14	**14**	41
% Bicycles on Road	2.7%	**2.7%**	2.4%	**2.4%**	2.6%

*T: Thru

2.10.2 Rilievo del 16/12/2022

Il giorno venerdì 16 dicembre 2022 sono state attenzionate tre fasce orarie: la fascia della mattina (07:00/09:00), la fascia del pranzo (12:00/14:00) e la fascia del pomeriggio (17:00-19:00).

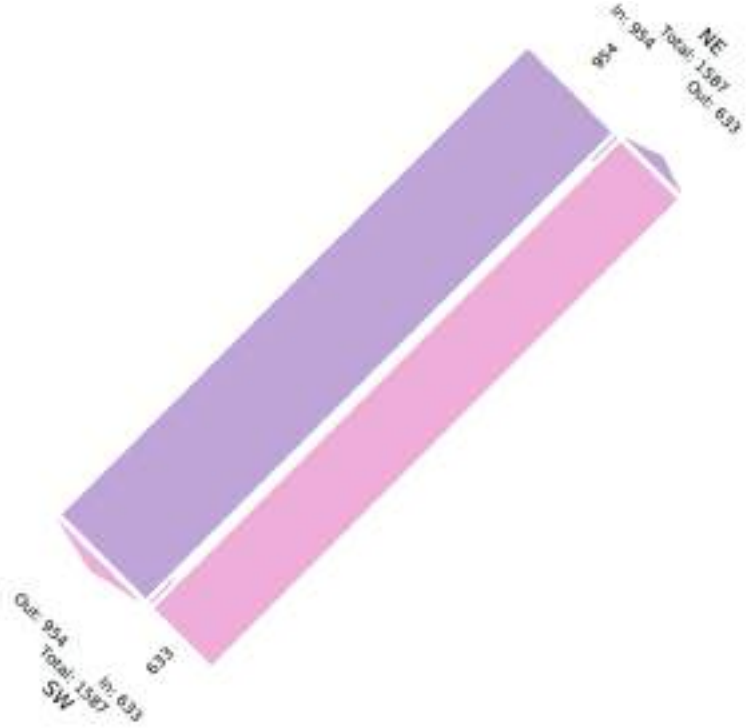
- **FASCIA DELLA MATTINA (07:00-09:00)**



Leg Direction	Northeast Southwestbound		Southwest Northeastbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-16 7:00AM	56	56	24	24	80
7:15AM	100	100	51	51	151
7:30AM	101	101	78	78	179
7:45AM	149	149	108	108	257
Hourly Total	406	406	261	261	667
8:00AM	138	138	90	90	228
8:15AM	96	96	90	90	186
8:30AM	88	88	110	110	198
8:45AM	121	121	104	104	225
Hourly Total	443	443	394	394	837
Total	849	**849**	655	**655**	**1504**
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	56.4%	**56.4%**	43.6%	**43.6%**	-
Motorcycles	21	**21**	25	**25**	46
% Motorcycles	2.5%	**2.5%**	3.8%	**3.8%**	3.1%
Cars	704	**704**	502	**502**	1206
% Cars	82.9%	**82.9%**	76.6%	**76.6%**	80.2%
Light Goods Vehicles	46	**46**	32	**32**	78
% Light Goods Vehicles	5.4%	**5.4%**	4.9%	**4.9%**	5.2%
Single-Unit Trucks	18	**18**	14	**14**	32
% Single-Unit Trucks	2.1%	**2.1%**	2.1%	**2.1%**	2.1%
Articulated Trucks	0	**0**	0	**0**	0
% Articulated Trucks	0%	**0%**	0%	**0%**	0%
Buses	19	**19**	19	**19**	38
% Buses	2.2%	**2.2%**	2.9%	**2.9%**	2.5%
Bicycles on Road	41	**41**	63	**63**	104
% Bicycles on Road	4.8%	**4.8%**	9.6%	**9.6%**	6.9%

*T: Thru

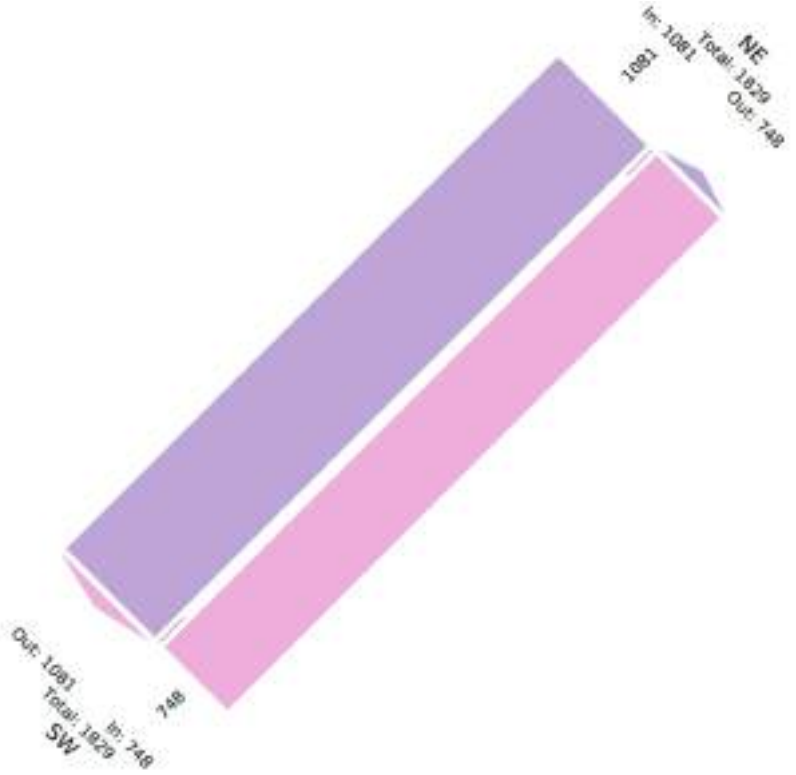
- **FASCIA DEL PRANZO (12:00-14:00)**



Leg Direction	Northeast Southwestbound		Southwest Northeastbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-16 12:00PM	129	129	83	83	212
12:15PM	115	115	79	79	194
12:30PM	128	128	84	84	212
12:45PM	119	119	94	94	213
Hourly Total	491	491	340	340	831
1:00PM	121	121	73	73	194
1:15PM	134	134	90	90	224
1:30PM	97	97	73	73	170
1:45PM	111	111	57	57	168
Hourly Total	463	463	293	293	756
Total	954	**954**	633	**633**	1587
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	60.1%	**60.1%**	39.9%	**39.9%**	-
Motorcycles	41	**41**	21	**21**	62
% Motorcycles	4.3%	**4.3%**	3.3%	**3.3%**	3.9%
Cars	749	**749**	508	**508**	1257
% Cars	78.5%	**78.5%**	80.3%	**80.3%**	79.2%
Light Goods Vehicles	71	**71**	37	**37**	108
% Light Goods Vehicles	7.4%	**7.4%**	5.8%	**5.8%**	6.8%
Single-Unit Trucks	15	**15**	10	**10**	25
% Single-Unit Trucks	1.6%	**1.6%**	1.6%	**1.6%**	1.6%
Articulated Trucks	0	**0**	0	**0**	0
% Articulated Trucks	0%	**0%**	0%	**0%**	0%
Buses	16	**16**	13	**13**	29
% Buses	1.7%	**1.7%**	2.1%	**2.1%**	1.8%
Bicycles on Road	62	**62**	44	**44**	106
% Bicycles on Road	6.5%	**6.5%**	7.0%	**7.0%**	6.7%

*T: Thru

- **FASCIA DEL POMERIGGIO (17:00-19:00)**

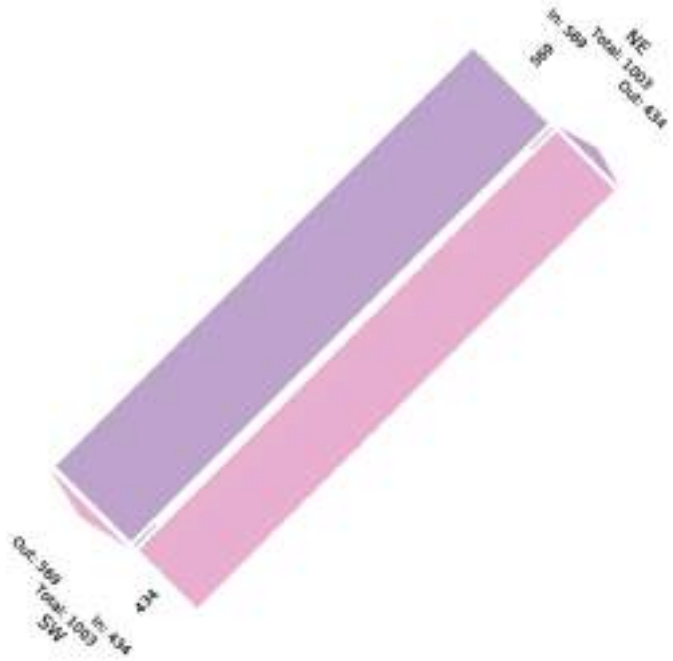


Leg Direction	Northeast Southwestbound		Southwest Northeastbound		
Time	T	App	T	App	In
2022-12-16 5:00PM	134	134	100	100	234
5:15PM	140	140	87	87	227
5:30PM	123	123	87	87	210
5:45PM	145	145	109	109	254
Hourly Total	542	542	383	383	925
6:00PM	129	129	85	85	214
6:15PM	129	129	86	86	215
6:30PM	138	138	103	103	241
6:45PM	143	143	91	91	234
Hourly Total	539	539	365	365	904
Total	1081	**1081**	748	**748**	**1829**
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	59.1%	**59.1%**	40.9%	**40.9%**	-
Motorcycles	31	**31**	25	**25**	56
% Motorcycles	2.9%	**2.9%**	3.3%	**3.3%**	3.1%
Cars	940	**940**	646	**646**	1586
% Cars	87.0%	**87.0%**	86.4%	**86.4%**	86.7%
Light Goods Vehicles	39	**39**	18	**18**	57
% Light Goods Vehicles	3.6%	**3.6%**	2.4%	**2.4%**	3.1%
Single-Unit Trucks	7	**7**	2	**2**	9
% Single-Unit Trucks	0.6%	**0.6%**	0.3%	**0.3%**	0.5%
Articulated Trucks	0	**0**	0	**0**	0
% Articulated Trucks	0%	**0%**	0%	**0%**	0%
Buses	15	**15**	13	**13**	28
% Buses	1.4%	**1.4%**	1.7%	**1.7%**	1.5%
Bicycles on Road	49	**49**	44	**44**	93
% Bicycles on Road	4.5%	**4.5%**	5.9%	**5.9%**	5.1%

*T: Thru

2.10.3 Rilievo del 17/12/2022

Il giorno sabato 17 dicembre 2022 è stata attenzionata la fascia oraria della mattina (07:00/09:00).



Leg Direction	Northeast Southwestbound		Southwest Northeastbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-17 7:00AM	29	29	20	20	49
7:15AM	29	29	26	26	55
7:30AM	100	100	37	37	137
7:45AM	120	120	83	83	203
Hourly Total	278	278	166	166	444
8:00AM	111	111	75	75	186
8:15AM	46	46	60	60	106
8:30AM	50	50	48	48	98
8:45AM	84	84	85	85	169
Hourly Total	291	291	268	268	559
Total	569	569	434	434	1003
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	56.7%	56.7%	43.3%	43.3%	-
Motorcycles	11	11	18	18	29
% Motorcycles	1.9%	1.9%	4.1%	4.1%	2.9%
Cars	483	483	334	334	817
% Cars	84.9%	84.9%	77.0%	77.0%	81.5%
Light Goods Vehicles	31	31	30	30	61
% Light Goods Vehicles	5.4%	5.4%	6.9%	6.9%	6.1%
Single-Unit Trucks	5	5	6	6	11
% Single-Unit Trucks	0.9%	0.9%	1.4%	1.4%	1.1%
Articulated Trucks	0	0	0	0	0
% Articulated Trucks	0%	0%	0%	0%	0%
Buses	13	13	14	14	27
% Buses	2.3%	2.3%	3.2%	3.2%	2.7%
Bicycles on Road	26	26	32	32	58
% Bicycles on Road	4.6%	4.6%	7.4%	7.4%	5.8%

*T: Thru

2.11 S12 – VIALE BATTISTI



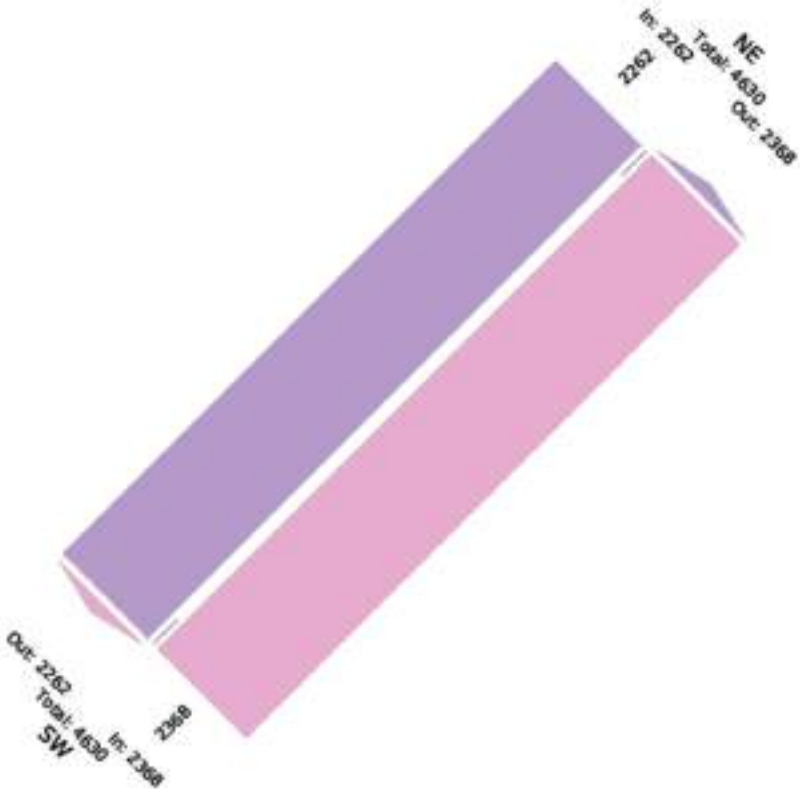
La sezione **S12 – Viale Battisti, bidirezionale**, è stata attenzionata nei giorni 15/12/2022, 16/12/2022 e 17/12/2022. Le fasce orarie di riferimento sono: 07:00/09:00, 12:00/14:00 e 17:00/19:00.

A seguire si riportano le elaborazioni in forma tabellare distinte per quarti d'ora e tipologia di veicolo.

2.11.1 Rilievo del 15/12/2022

Il giorno giovedì 15 dicembre 2022 sono state attenzionate due fasce orarie: la fascia del pranzo (12:00/14:00) e la fascia del pomeriggio (17:00-19:00).

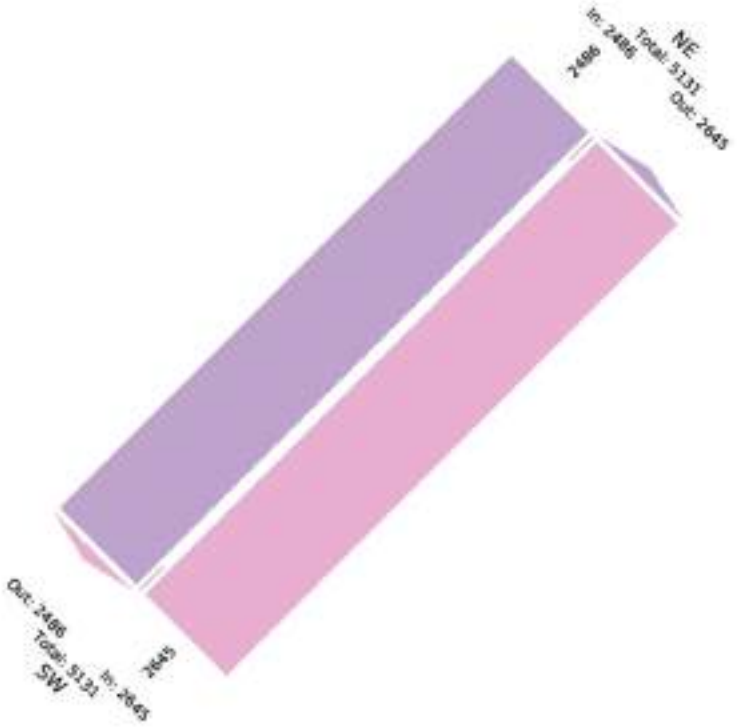
- **FASCIA DEL PRANZO (12:00-14:00)**



Leg Direction	Northeast Southwestbound		Southwest Northeastbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-15 12:00PM	278	**278**	309	**309**	**587**
12:15PM	289	**289**	287	**287**	**576**
12:30PM	271	**271**	306	**306**	**577**
12:45PM	277	**277**	304	**304**	**581**
Hourly Total	1115	**1115**	1206	**1206**	**2321**
1:00PM	279	**279**	303	**303**	**582**
1:15PM	288	**288**	294	**294**	**582**
1:30PM	294	**294**	314	**314**	**608**
1:45PM	286	**286**	251	**251**	**537**
Hourly Total	1147	**1147**	1162	**1162**	**2309**
Total	2262	**2262**	2368	**2368**	**4630**
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	48.9%	**48.9%**	51.1%	**51.1%**	-
Motorcycles	23	**23**	25	**25**	48
% Motorcycles	1.0%	**1.0%**	1.1%	**1.1%**	1.0%
Cars	2032	**2032**	2150	**2150**	4182
% Cars	89.8%	**89.8%**	90.8%	**90.8%**	90.3%
Light Goods Vehicles	151	**151**	145	**145**	296
% Light Goods Vehicles	6.7%	**6.7%**	6.1%	**6.1%**	6.4%
Single-Unit Trucks	43	**43**	39	**39**	82
% Single-Unit Trucks	1.9%	**1.9%**	1.6%	**1.6%**	1.8%
Articulated Trucks	8	**8**	7	**7**	15
% Articulated Trucks	0.4%	**0.4%**	0.3%	**0.3%**	0.3%
Buses	4	**4**	0	**0**	4
% Buses	0.2%	**0.2%**	0%	**0%**	0.1%
Bicycles on Road	1	**1**	2	**2**	3
% Bicycles on Road	0%	**0%**	0.1%	**0.1%**	0.1%

*T: Thru

- **FASCIA DEL POMERIGGIO (17:00-19:00)**



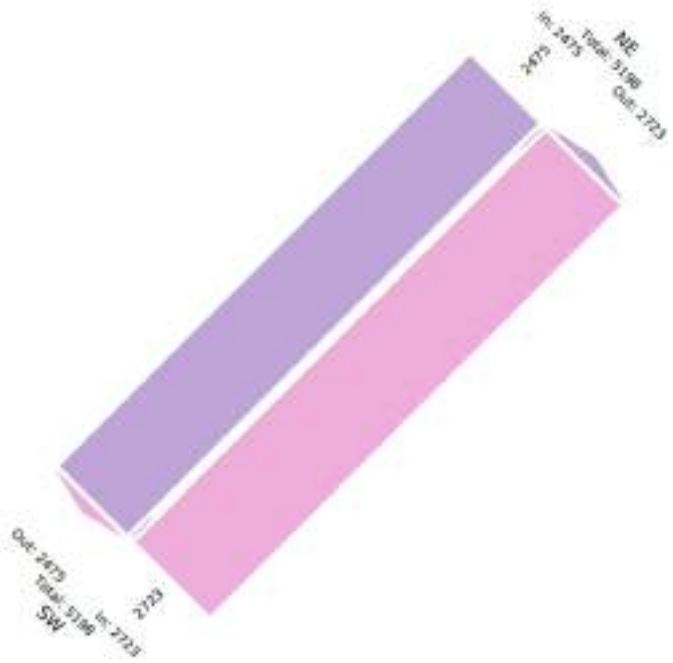
Leg Direction	Northeast Southwestbound		Southwest Northeastbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-15 5:00PM	300	300	325	325	625
5:15PM	293	293	351	351	644
5:30PM	322	322	349	349	671
5:45PM	339	339	312	312	651
Hourly Total	1254	1254	1337	1337	2591
6:00PM	298	298	349	349	647
6:15PM	327	327	321	321	648
6:30PM	313	313	326	326	639
6:45PM	294	294	312	312	606
Hourly Total	1232	1232	1308	1308	2540
Total	2486	**2486**	2645	**2645**	5131
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	48.5%	**48.5%**	51.5%	**51.5%**	-
Motorcycles	14	**14**	46	**46**	60
% Motorcycles	0.6%	**0.6%**	1.7%	**1.7%**	1.2%
Cars	2350	**2350**	2460	**2460**	4810
% Cars	94.5%	**94.5%**	93.0%	**93.0%**	93.7%
Light Goods Vehicles	87	**87**	117	**117**	204
% Light Goods Vehicles	3.5%	**3.5%**	4.4%	**4.4%**	4.0%
Single-Unit Trucks	31	**31**	19	**19**	50
% Single-Unit Trucks	1.2%	**1.2%**	0.7%	**0.7%**	1.0%
Articulated Trucks	3	**3**	2	**2**	5
% Articulated Trucks	0.1%	**0.1%**	0.1%	**0.1%**	0.1%
Buses	1	**1**	1	**1**	2
% Buses	0%	**0%**	0%	**0%**	0%
Bicycles on Road	0	**0**	0	**0**	0
% Bicycles on Road	0%	**0%**	0%	**0%**	0%

*T: Thru

2.11.2 Rilievo del 16/12/2022

Il giorno venerdì 16 dicembre 2022 sono state attenzionate tre fasce orarie: la fascia della mattina (07:00/09:00), la fascia del pranzo (12:00/14:00) e la fascia del pomeriggio (17:00-19:00).

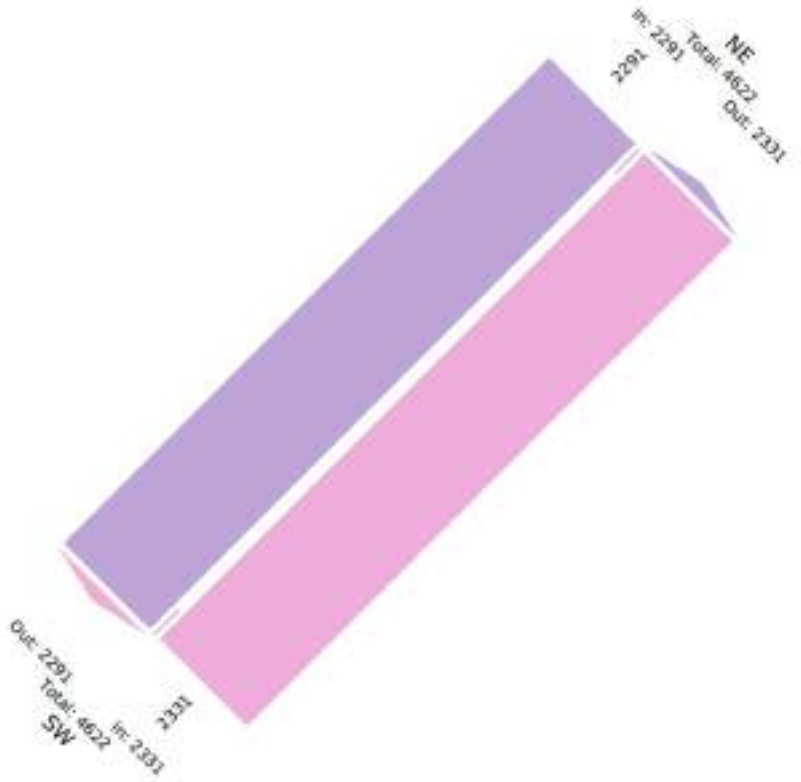
- **FASCIA DELLA MATTINA (07:00-09:00)**



Leg Direction	Northeast Southwestbound		Southwest Northeastbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-16 7:00AM	201	201	335	335	536
7:15AM	295	295	378	378	673
7:30AM	284	284	346	346	630
7:45AM	320	320	352	352	672
Hourly Total	1100	1100	1411	1411	2511
8:00AM	324	324	327	327	651
8:15AM	358	358	304	304	662
8:30AM	347	347	348	348	695
8:45AM	346	346	333	333	679
Hourly Total	1375	1375	1312	1312	2687
Total	2475	2475	2723	2723	5198
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	47.6%	**47.6%**	52.4%	**52.4%**	-
Motorcycles	43	**43**	50	**50**	93
% Motorcycles	1.7%	**1.7%**	1.8%	**1.8%**	1.8%
Cars	2255	**2255**	2403	**2403**	4658
% Cars	91.1%	**91.1%**	88.2%	**88.2%**	89.6%
Light Goods Vehicles	135	**135**	207	**207**	342
% Light Goods Vehicles	5.5%	**5.5%**	7.6%	**7.6%**	6.6%
Single-Unit Trucks	37	**37**	47	**47**	84
% Single-Unit Trucks	1.5%	**1.5%**	1.7%	**1.7%**	1.6%
Articulated Trucks	3	**3**	7	**7**	10
% Articulated Trucks	0.1%	**0.1%**	0.3%	**0.3%**	0.2%
Buses	2	**2**	6	**6**	8
% Buses	0.1%	**0.1%**	0.2%	**0.2%**	0.2%
Bicycles on Road	0	**0**	3	**3**	3
% Bicycles on Road	0%	**0%**	0.1%	**0.1%**	0.1%

*T: Thru

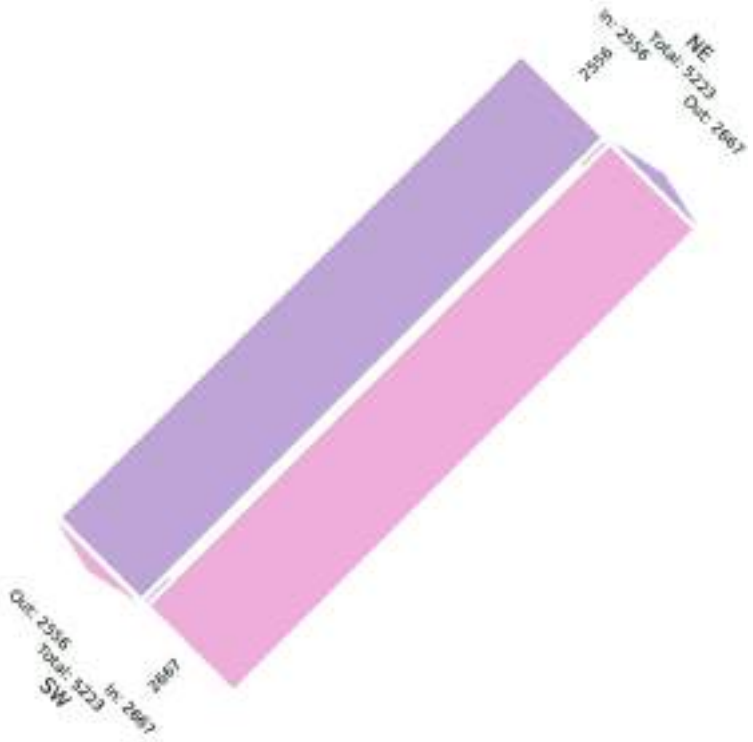
- **FASCIA DEL PRANZO (12:00-14:00)**



Leg Direction	Northeast Southwestbound		Southwest Northeastbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-16 12:00PM	270	270	306	306	576
12:15PM	292	292	251	251	543
12:30PM	283	283	268	268	551
12:45PM	263	263	306	306	569
Hourly Total	1108	1108	1131	1131	2239
1:00PM	290	290	280	280	570
1:15PM	307	307	285	285	592
1:30PM	291	291	313	313	604
1:45PM	295	295	322	322	617
Hourly Total	1183	1183	1200	1200	2383
Total	2291	2291	2331	2331	4622
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	49.6%	49.6%	50.4%	50.4%	-
Motorcycles	26	26	29	29	55
% Motorcycles	1.1%	1.1%	1.2%	1.2%	1.2%
Cars	2066	2066	2105	2105	4171
% Cars	90.2%	90.2%	90.3%	90.3%	90.2%
Light Goods Vehicles	140	140	148	148	288
% Light Goods Vehicles	6.1%	6.1%	6.3%	6.3%	6.2%
Single-Unit Trucks	47	47	36	36	83
% Single-Unit Trucks	2.1%	2.1%	1.5%	1.5%	1.8%
Articulated Trucks	9	9	7	7	16
% Articulated Trucks	0.4%	0.4%	0.3%	0.3%	0.3%
Buses	0	0	3	3	3
% Buses	0%	0%	0.1%	0.1%	0.1%
Bicycles on Road	3	3	3	3	6
% Bicycles on Road	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%

*T: Thru

- **FASCIA DEL POMERIGGIO (17:00-19:00)**

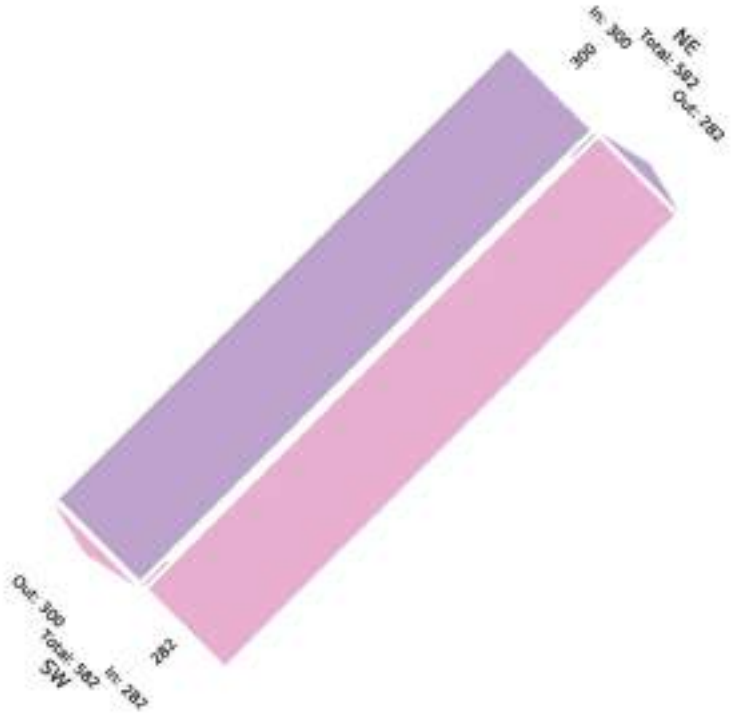


Leg Direction	Northeast Southwestbound		Southwest Northeastbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-16 5:00PM	332	332	321	321	653
5:15PM	330	330	361	361	691
5:30PM	316	316	351	351	667
5:45PM	319	319	333	333	652
Hourly Total	1297	1297	1366	1366	2663
6:00PM	314	314	344	344	658
6:15PM	309	309	329	329	638
6:30PM	328	328	322	322	650
6:45PM	308	308	306	306	614
Hourly Total	1259	1259	1301	1301	2560
Total	2556	**2556**	2667	**2667**	**5223**
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	48.9%	**48.9%**	51.1%	**51.1%**	-
Motorcycles	29	**29**	58	**58**	87
% Motorcycles	1.1%	**1.1%**	2.2%	**2.2%**	1.7%
Cars	2431	**2431**	2480	**2480**	4911
% Cars	95.1%	**95.1%**	93.0%	**93.0%**	94.0%
Light Goods Vehicles	56	**56**	108	**108**	164
% Light Goods Vehicles	2.2%	**2.2%**	4.0%	**4.0%**	3.1%
Single-Unit Trucks	33	**33**	17	**17**	50
% Single-Unit Trucks	1.3%	**1.3%**	0.6%	**0.6%**	1.0%
Articulated Trucks	3	**3**	2	**2**	5
% Articulated Trucks	0.1%	**0.1%**	0.1%	**0.1%**	0.1%
Buses	3	**3**	1	**1**	4
% Buses	0.1%	**0.1%**	0%	**0%**	0.1%
Bicycles on Road	1	**1**	1	**1**	2
% Bicycles on Road	0%	**0%**	0%	**0%**	0%

*T: Thru

2.11.3 Rilievo del 17/12/2022

Il giorno sabato 17 dicembre 2022 è stata attenzionata la fascia oraria della mattina (06:30/07:30).



Leg Direction	Northeast Southwestbound		Southwest Northeastbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-17 6:30AM	87	87	73	73	160
6:45AM	84	84	81	81	165
Hourly Total	171	171	154	154	325
7:00AM	58	58	69	69	127
7:15AM	71	71	59	59	130
Hourly Total	129	129	128	128	257
Total	300	300	282	282	582
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	51.5%	51.5%	48.5%	48.5%	-
Motorcycles	1	1	3	3	4
% Motorcycles	0.3%	0.3%	1.1%	1.1%	0.7%
Cars	280	280	234	234	514
% Cars	93.3%	93.3%	83.0%	83.0%	88.3%
Light Goods Vehicles	7	7	36	36	43
% Light Goods Vehicles	2.3%	2.3%	12.8%	12.8%	7.4%
Single-Unit Trucks	10	10	6	6	16
% Single-Unit Trucks	3.3%	3.3%	2.1%	2.1%	2.7%
Articulated Trucks	2	2	2	2	4
% Articulated Trucks	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%
Buses	0	0	0	0	0
% Buses	0%	0%	0%	0%	0%
Bicycles on Road	0	0	1	1	1
% Bicycles on Road	0%	0%	0.4%	0.4%	0.2%

*T: Thru

2.12 S13 – VIA TURATI



La sezione **S13 – Via Turati**, **bidirezionale,** è stata attenzionata nei giorni 15/12/2022, 16/12/2022 e 17/12/2022. Le fasce orarie di riferimento sono: 07:00/09:00, 12:00/14:00 e 17:00/19:00.

A seguire si riportano le elaborazioni in forma tabellare distinte per quarti d'ora e tipologia di veicolo.

2.12.1 Rilievo del 15/12/2022

Il giorno giovedì 15 dicembre 2022 sono state attenzionate due fasce orarie: la fascia del pranzo (12:00/14:00) e la fascia del pomeriggio (17:00-19:00).

- **FASCIA DEL PRANZO (12:00-14:00)**



Leg Direction Time	North Southbound T	App	South Northbound T	App	Int
2022-12-15 12:00PM	118	118	126	126	244
12:15PM	149	149	128	128	277
12:30PM	144	144	131	131	275
12:45PM	128	128	118	118	246
Hourly Total	539	539	503	503	1042
1:00PM	125	125	108	108	233
1:15PM	137	137	117	117	254
1:30PM	110	110	110	110	220
1:45PM	120	120	106	106	226
Hourly Total	492	492	441	441	933
Total	1031	**1031**	944	**944**	1975
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	52.2%	**52.2%**	47.8%	**47.8%**	-
Motorcycles	41	**41**	28	**28**	69
% Motorcycles	4.0%	**4.0%**	3.0%	**3.0%**	3.5%
Cars	805	**805**	746	**746**	1551
% Cars	78.1%	**78.1%**	79.0%	**79.0%**	78.5%
Light Goods Vehicles	60	**60**	55	**55**	115
% Light Goods Vehicles	5.8%	**5.8%**	5.8%	**5.8%**	5.8%
Single-Unit Trucks	11	**11**	10	**10**	21
% Single-Unit Trucks	1.1%	**1.1%**	1.1%	**1.1%**	1.1%
Articulated Trucks	0	**0**	0	**0**	0
% Articulated Trucks	0%	**0%**	0%	**0%**	0%
Buses	43	**43**	47	**47**	90
% Buses	4.2%	**4.2%**	5.0%	**5.0%**	4.6%
Bicycles on Road	71	**71**	58	**58**	129
% Bicycles on Road	6.9%	**6.9%**	6.1%	**6.1%**	6.5%

*T: Thru

- **FASCIA DEL POMERIGGIO (17:00-19:00)**



Leg Direction	North Southbound		South Northbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-15 5:00PM	141	141	134	134	275
5:15PM	140	140	119	119	259
5:30PM	136	136	114	114	250
5:45PM	171	171	131	131	302
Hourly Total	588	588	498	498	1086
6:00PM	178	178	115	115	293
6:15PM	145	145	128	128	273
6:30PM	155	155	127	127	282
6:45PM	152	152	130	130	282
Hourly Total	630	630	500	500	1130
Total	1218	**1218**	998	**998**	2216
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	55.0%	**55.0%**	45.0%	**45.0%**	-
Motorcycles	22	**22**	19	**19**	41
% Motorcycles	1.8%	**1.8%**	1.9%	**1.9%**	1.9%
Cars	1081	**1081**	878	**878**	1959
% Cars	88.8%	**88.8%**	88.0%	**88.0%**	88.4%
Light Goods Vehicles	58	**58**	48	**48**	106
% Light Goods Vehicles	4.8%	**4.8%**	4.8%	**4.8%**	4.8%
Single-Unit Trucks	5	**5**	4	**4**	9
% Single-Unit Trucks	0.4%	**0.4%**	0.4%	**0.4%**	0.4%
Articulated Trucks	0	**0**	0	**0**	0
% Articulated Trucks	0%	**0%**	0%	**0%**	0%
Buses	35	**35**	35	**35**	70
% Buses	2.9%	**2.9%**	3.5%	**3.5%**	3.2%
Bicycles on Road	17	**17**	14	**14**	31
% Bicycles on Road	1.4%	**1.4%**	1.4%	**1.4%**	1.4%

*T: Thru

2.12.2 Rilievo del 16/12/2022

Il giorno venerdì 16 dicembre 2022 sono state attenzionate tre fasce orarie: la fascia della mattina (07:00/09:00), la fascia del pranzo (12:00/14:00) e la fascia del pomeriggio (17:00-19:00).

- **FASCIA DELLA MATTINA (07:00-09:00)**



Leg Direction	North Southbound		South Northbound		
Time	T	App	T	App	In
2022-12-16 7:00AM	67	67	109	109	176
7:15AM	74	74	152	152	226
7:30AM	138	138	143	143	281
7:45AM	142	142	147	147	289
Hourly Total	421	421	551	551	972
8:00AM	153	153	148	148	301
8:15AM	163	163	146	146	309
8:30AM	150	150	135	135	285
8:45AM	156	156	156	156	312
Hourly Total	622	622	585	585	1207
Total	1043	**1043**	1136	**1136**	**2179**
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	47.9%	**47.9%**	52.1%	**52.1%**	-
Motorcycles	24	**24**	41	**41**	65
% Motorcycles	2.3%	**2.3%**	3.6%	**3.6%**	3.0%
Cars	880	**880**	914	**914**	1794
% Cars	84.4%	**84.4%**	80.5%	**80.5%**	82.3%
Light Goods Vehicles	62	**62**	59	**59**	121
% Light Goods Vehicles	5.9%	**5.9%**	5.2%	**5.2%**	5.6%
Single-Unit Trucks	11	**11**	25	**25**	36
% Single-Unit Trucks	1.1%	**1.1%**	2.2%	**2.2%**	1.7%
Articulated Trucks	0	**0**	1	**1**	1
% Articulated Trucks	0%	**0%**	0.1%	**0.1%**	0%
Buses	46	**46**	49	**49**	95
% Buses	4.4%	**4.4%**	4.3%	**4.3%**	4.4%
Bicycles on Road	20	**20**	47	**47**	67
% Bicycles on Road	1.9%	**1.9%**	4.1%	**4.1%**	3.1%

*T: Thru

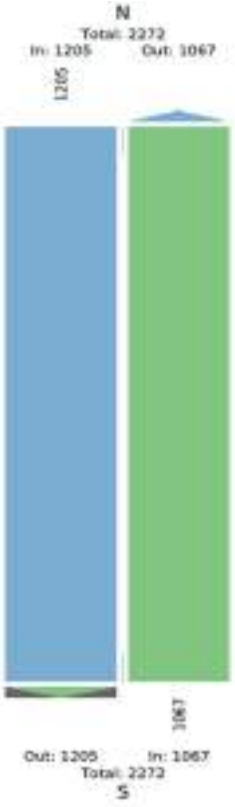
- **FASCIA DEL PRANZO (12:00-14:00)**



Leg Direction	North Southbound		South Northbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-16 12:00PM	130	130	112	112	242
12:15PM	150	150	105	105	255
12:30PM	134	134	115	115	249
12:45PM	126	126	124	124	250
Hourly Total	540	540	456	456	996
1:00PM	143	143	163	163	306
1:15PM	155	155	108	108	263
1:30PM	148	148	112	112	260
1:45PM	112	112	131	131	243
Hourly Total	558	558	514	514	1072
Total	1098	**1098**	970	**970**	**2068**
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	53.1%	**53.1%**	46.9%	**46.9%**	-
Motorcycles	44	**44**	29	**29**	73
% Motorcycles	4.0%	**4.0%**	3.0%	**3.0%**	3.5%
Cars	874	**874**	762	**762**	1636
% Cars	79.6%	**79.6%**	78.6%	**78.6%**	79.1%
Light Goods Vehicles	52	**52**	51	**51**	103
% Light Goods Vehicles	4.7%	**4.7%**	5.3%	**5.3%**	5.0%
Single-Unit Trucks	13	**13**	13	**13**	26
% Single-Unit Trucks	1.2%	**1.2%**	1.3%	**1.3%**	1.3%
Articulated Trucks	0	**0**	1	**1**	1
% Articulated Trucks	0%	**0%**	0.1%	**0.1%**	0%
Buses	40	**40**	47	**47**	87
% Buses	3.6%	**3.6%**	4.8%	**4.8%**	4.2%
Bicycles on Road	75	**75**	67	**67**	142
% Bicycles on Road	6.8%	**6.8%**	6.9%	**6.9%**	6.9%

*T: Thru

- **FASCIA DEL POMERIGGIO (17:00-19:00)**



Leg Direction	North Southbound		South Northbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-16 5:00PM	133	133	138	138	271
5:15PM	133	133	127	127	260
5:30PM	141	141	139	139	280
5:45PM	153	153	136	136	289
Hourly Total	560	560	540	540	1100
6:00PM	142	142	133	133	275
6:15PM	160	160	122	122	282
6:30PM	170	170	145	145	315
6:45PM	173	173	127	127	300
Hourly Total	645	645	527	527	1172
Total	1205	1205	1067	1067	2272
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	53.0%	53.0%	47.0%	47.0%	-
Motorcycles	33	33	26	26	59
% Motorcycles	2.7%	2.7%	2.4%	2.4%	2.6%
Cars	1039	1039	901	901	1940
% Cars	86.2%	86.2%	84.4%	84.4%	85.4%
Light Goods Vehicles	38	38	41	41	79
% Light Goods Vehicles	3.2%	3.2%	3.8%	3.8%	3.5%
Single-Unit Trucks	7	7	8	8	15
% Single-Unit Trucks	0.6%	0.6%	0.7%	0.7%	0.7%
Articulated Trucks	0	0	0	0	0
% Articulated Trucks	0%	0%	0%	0%	0%
Buses	36	36	34	34	70
% Buses	3.0%	3.0%	3.2%	3.2%	3.1%
Bicycles on Road	52	52	57	57	109
% Bicycles on Road	4.3%	4.3%	5.3%	5.3%	4.8%

*T: Thru

2.12.3 Rilievo del 17/12/2022

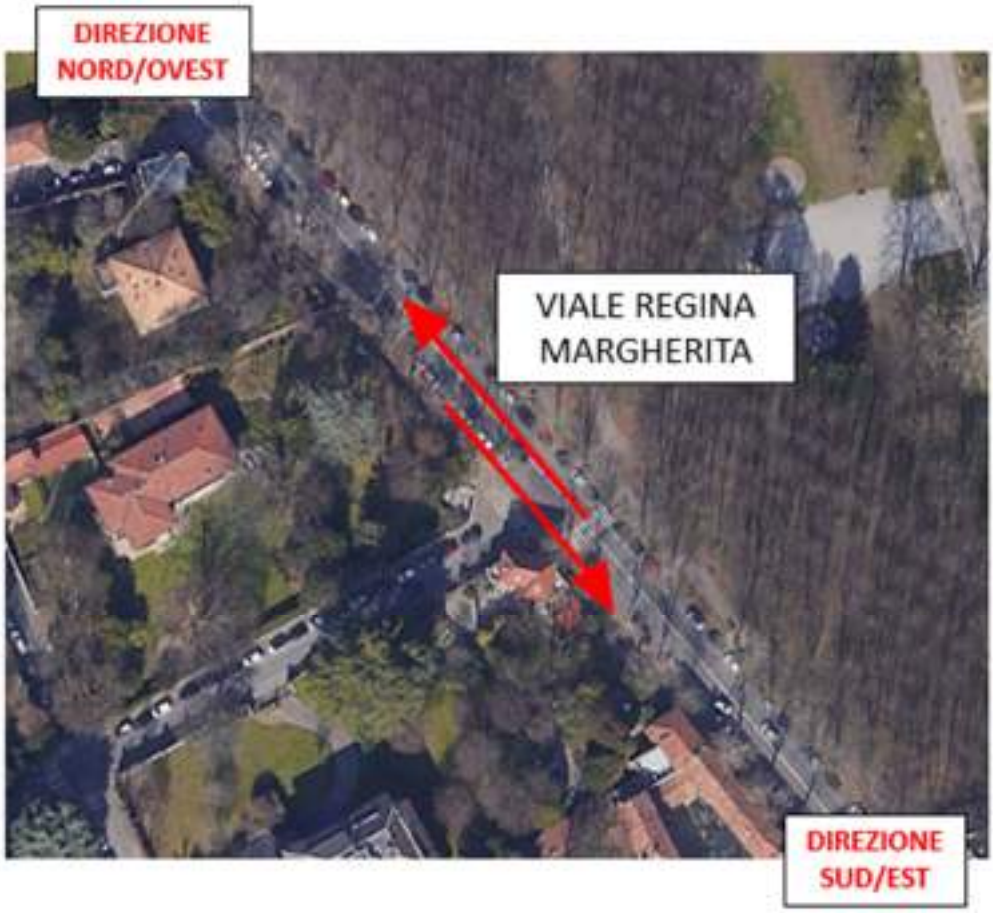
Il giorno sabato 17 dicembre 2022 è stata attenzionata la fascia oraria della mattina (06:30/07:30).



Leg Direction	North Southbound		South Northbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-17 7:00AM	33	33	39	39	72
7:15AM	36	36	55	55	91
7:30AM	54	54	107	107	161
7:45AM	122	122	130	130	252
Hourly Total	245	245	331	331	576
8:00AM	124	124	65	65	189
8:15AM	87	87	67	67	154
8:30AM	69	69	69	69	138
8:45AM	83	83	98	98	181
Hourly Total	363	363	299	299	662
Total	608	**608**	630	**630**	**1238**
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	49.1%	**49.1%**	50.9%	**50.9%**	-
Motorcycles	9	**9**	24	**24**	33
% Motorcycles	1.5%	**1.5%**	3.8%	**3.8%**	2.7%
Cars	505	**505**	494	**494**	999
% Cars	83.1%	**83.1%**	78.4%	**78.4%**	80.7%
Light Goods Vehicles	35	**35**	38	**38**	73
% Light Goods Vehicles	5.8%	**5.8%**	6.0%	**6.0%**	5.9%
Single-Unit Trucks	7	**7**	13	**13**	20
% Single-Unit Trucks	1.2%	**1.2%**	2.1%	**2.1%**	1.6%
Articulated Trucks	0	**0**	0	**0**	0
% Articulated Trucks	0%	**0%**	0%	**0%**	0%
Buses	40	**40**	42	**42**	82
% Buses	6.6%	**6.6%**	6.7%	**6.7%**	6.6%
Bicycles on Road	12	**12**	19	**19**	31
% Bicycles on Road	2.0%	**2.0%**	3.0%	**3.0%**	2.5%

*T: Thru

2.13 S14 – VIALE REGINA MARGHERITA



La sezione **S14 – Viale Regina Margherita,** è stata attenzionata nei giorni 13/12/2022 e 14/12/2022.

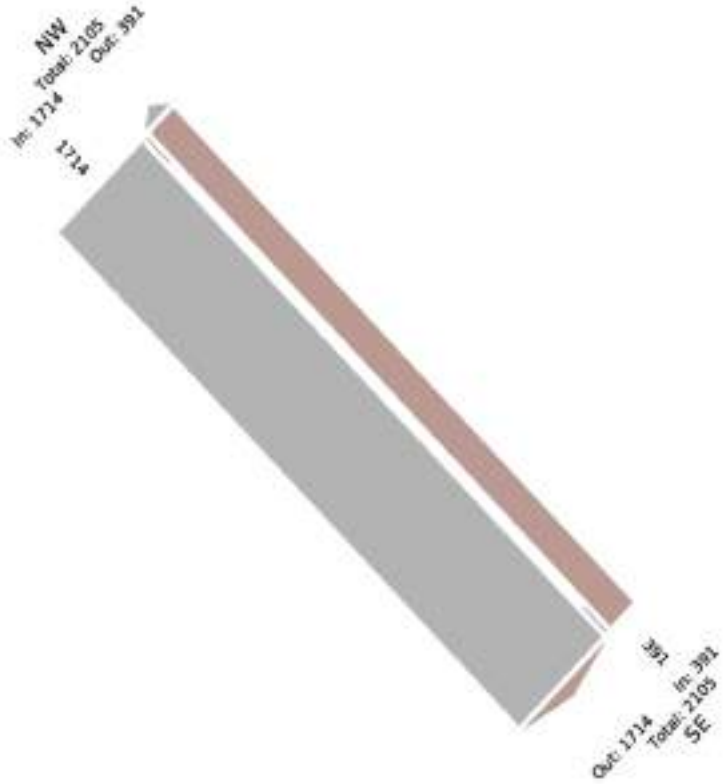
Le fasce orarie di riferimento sono: 07:00/09:00, 12:00/14:00 e 17:00/19:00.

A seguire si riportano le elaborazioni in forma tabellare distinte per quarti d'ora e tipologia di veicolo.

2.13.1 Rilievo del 13/12/2022

Il giorno martedì 13 dicembre 2022 sono state attenzionate tre fasce orarie: la fascia della mattina (07:00/09:00), del pranzo (12:00/14:00) e la fascia del pomeriggio (17:00-19:00).

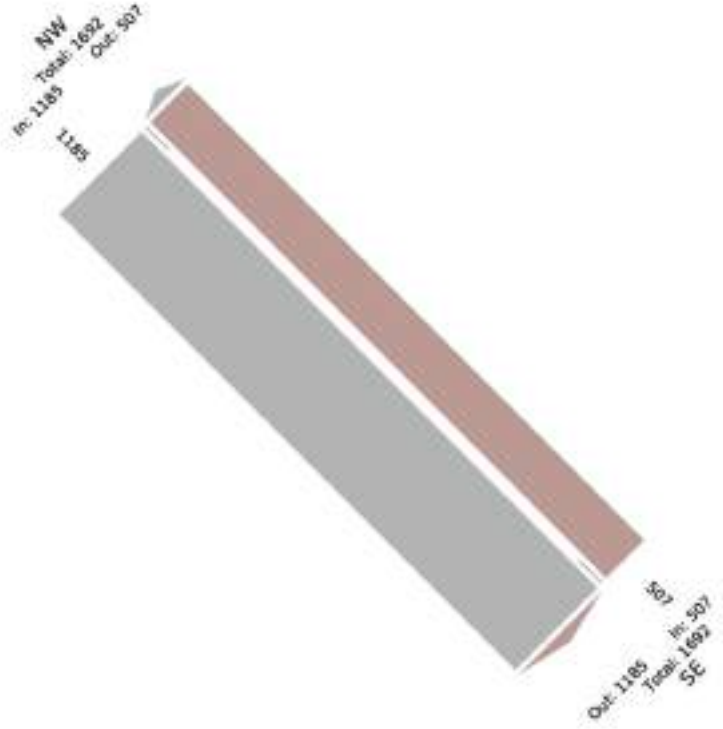
- **FASCIA MATTINA (07:00-09:00)**



Leg Direction	Southeast Northwestbound		Northwest Southeastbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-13 7:00AM	28	28	124	124	152
7:15AM	33	33	197	197	230
7:30AM	50	50	234	234	284
7:45AM	57	57	251	251	308
Hourly Total	168	168	806	806	974
8:00AM	73	73	244	244	317
8:15AM	50	50	229	229	279
8:30AM	52	52	218	218	270
8:45AM	48	48	217	217	265
Hourly Total	223	223	908	908	1131
Total	391	**391**	1714	**1714**	**2105**
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	18.6%	**18.6%**	81.4%	**81.4%**	-
Motorcycles	8	**8**	50	**50**	58
% Motorcycles	2.0%	**2.0%**	2.9%	**2.9%**	2.8%
Cars	328	**328**	1558	**1558**	1886
% Cars	83.9%	**83.9%**	90.9%	**90.9%**	89.6%
Light Goods Vehicles	20	**20**	50	**50**	70
% Light Goods Vehicles	5.1%	**5.1%**	2.9%	**2.9%**	3.3%
Single-Unit Trucks	5	**5**	23	**23**	28
% Single-Unit Trucks	1.3%	**1.3%**	1.3%	**1.3%**	1.3%
Articulated Trucks	0	**0**	0	**0**	0
% Articulated Trucks	0%	**0%**	0%	**0%**	0%
Buses	21	**21**	23	**23**	44
% Buses	5.4%	**5.4%**	1.3%	**1.3%**	2.1%
Bicycles on Road	9	**9**	10	**10**	19
% Bicycles on Road	2.3%	**2.3%**	0.6%	**0.6%**	0.9%

*T: Thru

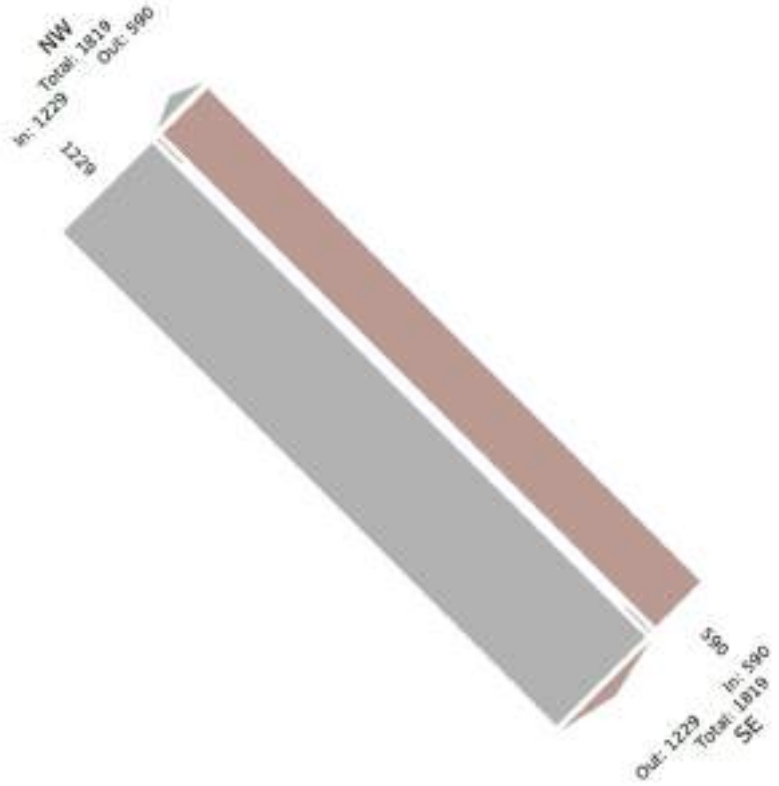
FASCIA PRANZO (12:00/14:00)



Leg Direction	Southeast Northwestbound		Northwest Southeastbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-13 12:00PM	61	61	138	138	199
12:15PM	60	60	146	146	206
12:30PM	55	55	152	152	207
12:45PM	66	66	136	136	202
Hourly Total	242	242	572	572	814
1:00PM	69	69	125	125	194
1:15PM	65	65	146	146	211
1:30PM	44	44	163	163	207
1:45PM	87	87	179	179	266
Hourly Total	265	265	613	613	878
Total	507	**507**	1185	**1185**	**1692**
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	30.0%	**30.0%**	70.0%	**70.0%**	-
Motorcycles	20	**20**	31	**31**	51
% Motorcycles	3.9%	**3.9%**	2.6%	**2.6%**	3.0%
Cars	443	**443**	1078	**1078**	1521
% Cars	87.4%	**87.4%**	91.0%	**91.0%**	89.9%
Light Goods Vehicles	20	**20**	45	**45**	65
% Light Goods Vehicles	3.9%	**3.9%**	3.8%	**3.8%**	3.8%
Single-Unit Trucks	4	**4**	7	**7**	11
% Single-Unit Trucks	0.8%	**0.8%**	0.6%	**0.6%**	0.7%
Articulated Trucks	0	**0**	0	**0**	0
% Articulated Trucks	0%	**0%**	0%	**0%**	0%
Buses	16	**16**	15	**15**	31
% Buses	3.2%	**3.2%**	1.3%	**1.3%**	1.8%
Bicycles on Road	4	**4**	9	**9**	13
% Bicycles on Road	0.8%	**0.8%**	0.8%	**0.8%**	0.8%

*T: Thru

- **FASCIA POMERIGGIO (17:00/19:00)**



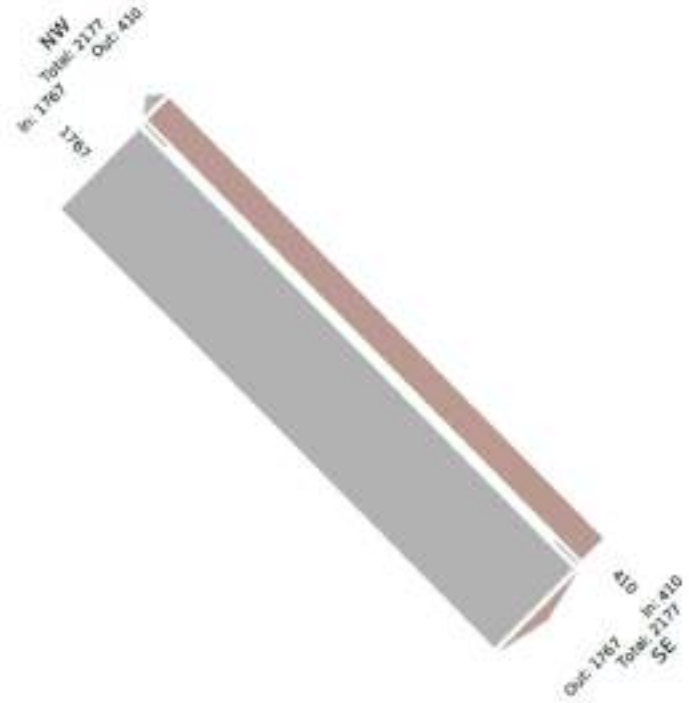
Leg Direction	Southeast Northwestbound		Northwest Southeastbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-13 5:00PM	63	63	163	163	226
5:15PM	77	77	151	151	228
5:30PM	75	75	165	165	240
5:45PM	75	75	155	155	230
Hourly Total	290	290	634	634	924
6:00PM	75	75	149	149	224
6:15PM	63	63	173	173	236
6:30PM	87	87	138	138	225
6:45PM	75	75	135	135	210
Hourly Total	300	300	595	595	895
Total	590	590	1229	1229	1819
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	32.4%	32.4%	67.6%	67.6%	-
Motorcycles	16	16	24	24	40
% Motorcycles	2.7%	2.7%	2.0%	2.0%	2.2%
Cars	522	522	1132	1132	1654
% Cars	88.5%	88.5%	92.1%	92.1%	90.9%
Light Goods Vehicles	20	20	30	30	50
% Light Goods Vehicles	3.4%	3.4%	2.4%	2.4%	2.7%
Single-Unit Trucks	1	1	3	3	4
% Single-Unit Trucks	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%
Articulated Trucks	2	2	2	2	4
% Articulated Trucks	0.3%	0.3%	0.2%	0.2%	0.2%
Buses	20	20	22	22	42
% Buses	3.4%	3.4%	1.8%	1.8%	2.3%
Bicycles on Road	9	9	16	16	25
% Bicycles on Road	1.5%	1.5%	1.3%	1.3%	1.4%

*T: Thru

2.13.2 Rilievo del 14/12/2022

Il giorno mercoledì 14 dicembre 2022 sono state attenzionate tre fasce orarie: la fascia della mattina (07:00-09:00), del pranzo (12:00/14:00) e la fascia del pomeriggio (17:00-19:00).

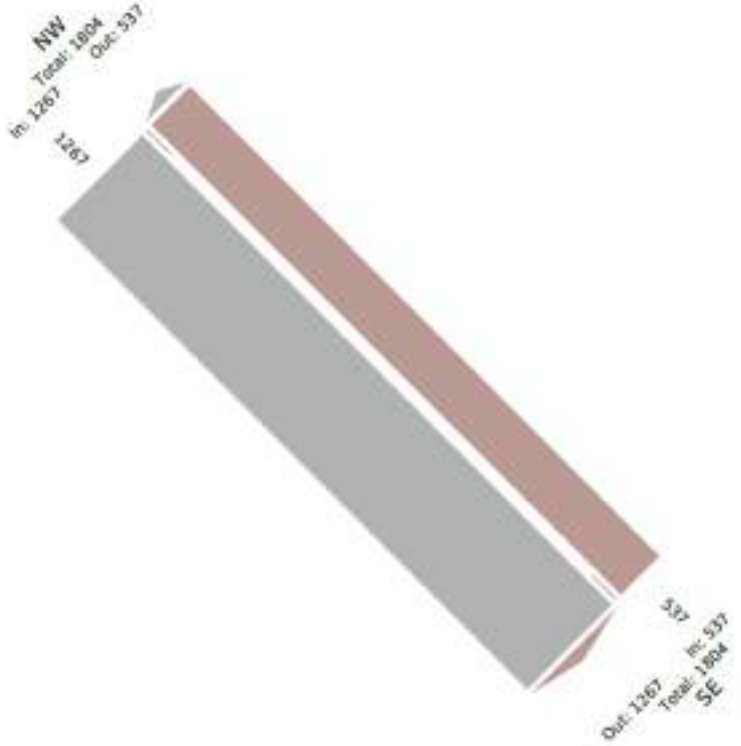
- **FASCIA MATTINA (07:00-09:00)**



Leg Direction	Southeast Northwestbound		Northwest Southeastbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-14 7:00AM	23	23	105	105	128
7:15AM	33	33	173	173	206
7:30AM	58	58	253	253	311
7:45AM	55	55	291	291	346
Hourly Total	169	169	822	822	991
8:00AM	64	64	263	263	327
8:15AM	65	65	226	226	291
8:30AM	71	71	230	230	301
8:45AM	41	41	226	226	267
Hourly Total	241	241	945	945	1186
Total	410	**410**	1767	**1767**	2177
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	18.8%	**18.8%**	81.2%	**81.2%**	-
Motorcycles	10	**10**	55	**55**	65
% Motorcycles	2.4%	**2.4%**	3.1%	**3.1%**	3.0%
Cars	357	**357**	1614	**1614**	1971
% Cars	87.1%	**87.1%**	91.3%	**91.3%**	90.5%
Light Goods Vehicles	18	**18**	52	**52**	70
% Light Goods Vehicles	4.4%	**4.4%**	2.9%	**2.9%**	3.2%
Single-Unit Trucks	2	**2**	10	**10**	12
% Single-Unit Trucks	0.5%	**0.5%**	0.6%	**0.6%**	0.6%
Articulated Trucks	0	**0**	0	**0**	0
% Articulated Trucks	0%	**0%**	0%	**0%**	0%
Buses	19	**19**	24	**24**	43
% Buses	4.6%	**4.6%**	1.4%	**1.4%**	2.0%
Bicycles on Road	4	**4**	12	**12**	16
% Bicycles on Road	1.0%	**1.0%**	0.7%	**0.7%**	0.7%

*T: Thru

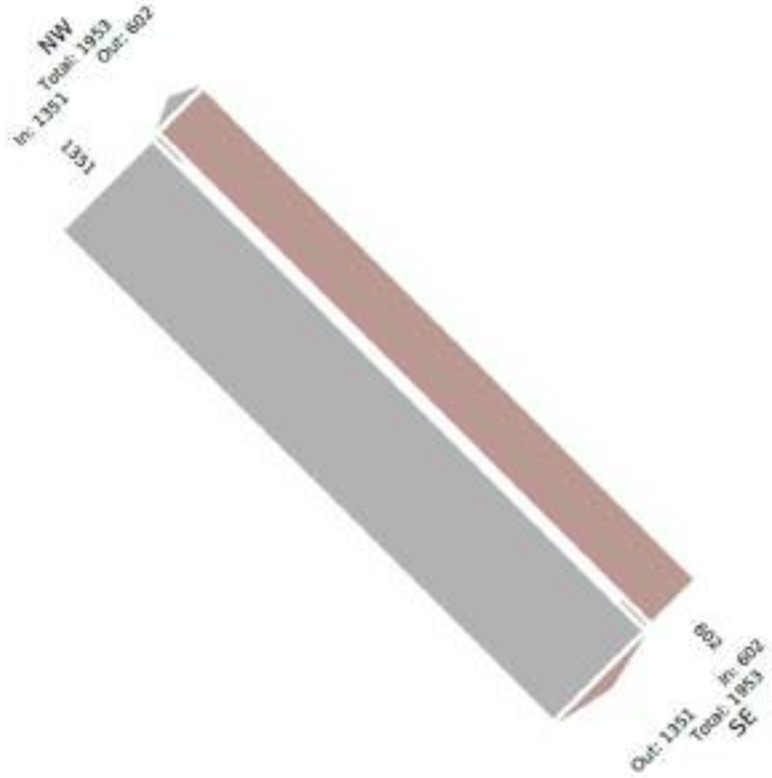
FASCIA PRANZO (12:00/14:00)



Leg Direction	Southeast Northwestbound		Northwest Southeastbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-14 12:00PM	75	75	141	141	216
12:15PM	61	61	155	155	216
12:30PM	58	58	173	173	231
12:45PM	64	64	127	127	191
Hourly Total	258	258	596	596	854
1:00PM	64	64	137	137	201
1:15PM	73	73	164	164	237
1:30PM	59	59	182	182	241
1:45PM	83	83	188	188	271
Hourly Total	279	279	671	671	950
Total	537	537	1267	1267	1804
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	29.8%	29.8%	70.2%	70.2%	-
Motorcycles	28	28	27	27	55
% Motorcycles	5.2%	5.2%	2.1%	2.1%	3.0%
Cars	453	453	1115	1115	1568
% Cars	84.4%	84.4%	88.0%	88.0%	86.9%
Light Goods Vehicles	29	29	76	76	105
% Light Goods Vehicles	5.4%	5.4%	6.0%	6.0%	5.8%
Single-Unit Trucks	5	5	13	13	18
% Single-Unit Trucks	0.9%	0.9%	1.0%	1.0%	1.0%
Articulated Trucks	0	0	0	0	0
% Articulated Trucks	0%	0%	0%	0%	0%
Buses	16	16	17	17	33
% Buses	3.0%	3.0%	1.3%	1.3%	1.8%
Bicycles on Road	6	6	19	19	25
% Bicycles on Road	1.1%	1.1%	1.5%	1.5%	1.4%

*T: Thru

- **FASCIA POMERIGGIO (17:00/19:00)**



Leg Direction	Southeast Northwestbound		Northwest Southeastbound		
Time	T	App	T	App	Int
2022-12-14 4:30PM	90	90	175	175	265
4:45PM	74	74	175	175	249
Hourly Total	164	164	350	350	514
5:00PM	63	63	160	160	223
5:15PM	74	74	177	177	251
5:30PM	74	74	195	195	269
5:45PM	87	87	187	187	274
Hourly Total	298	298	719	719	1017
6:00PM	84	84	158	158	242
6:15PM	56	56	124	124	180
Hourly Total	140	140	282	282	422
Total	602	602	1351	1351	1953
% Approach	100%	-	100%	-	-
% Total	30.8%	30.8%	69.2%	69.2%	-
Motorcycles	15	15	26	26	41
% Motorcycles	2.5%	2.5%	1.9%	1.9%	2.1%
Cars	538	538	1233	1233	1771
% Cars	89.4%	89.4%	91.3%	91.3%	90.7%
Light Goods Vehicles	19	19	47	47	66
% Light Goods Vehicles	3.2%	3.2%	3.5%	3.5%	3.4%
Single-Unit Trucks	2	2	8	8	10
% Single-Unit Trucks	0.3%	0.3%	0.6%	0.6%	0.5%
Articulated Trucks	0	0	0	0	0
% Articulated Trucks	0%	0%	0%	0%	0%
Buses	18	18	18	18	36
% Buses	3.0%	3.0%	1.3%	1.3%	1.8%
Bicycles on Road	10	10	19	19	29
% Bicycles on Road	1.7%	1.7%	1.4%	1.4%	1.5%

*T: Thru

3 CONFRONTO TRA RILIEVI CONDOTTI NEL 2019 E RILIEVI CONDOTTI NEL 2022

A seguire si riporta il confronto tra i rilievi condotti dal Comune di Monza nel 2019 e i rilievi condotti da Sintagma nel 2022. Nelle tabelle a seguire vengono riportati i flussi delle auto e dei veicoli pesanti, distinti per direzione e per fascia oraria.

3.1 VIA SICILIA

COMUNE

	martedì 10 dicembre 2019								
	Sezione 03: Via Sicilia								
	direzione Centro Città			direzione Viale Stucchi			bidirezionale		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	TOTALE
07:00-08:00	620	2	**622**	546	16	**562**	1166	18	**1184**
08:00-09:00	751	6	**757**	589	18	**607**	1339	24	**1363**
12:00-13:00	802	10	**812**	524	18	**542**	1326	28	**1354**
13:00-14:00	597	2	**599**	478	16	**494**	1075	18	**1093**
17:00-18:00	635	4	**639**	359	6	**365**	994	10	**1004**
18:00-19:00	751	4	**755**	517	20	**537**	1268	24	**1292**

SINTAGMA

	martedì 13 dicembre 2022								
	Sezione S01: Via Sicilia								
	direzione Centro Città			direzione Viale Stucchi			bidirezionale		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	TOTALE
07:00-08:00	573	19	**592**	556	25	**581**	1129	44	**1173**
08:00-09:00	575	10	**585**	699	23	**722**	1274	33	**1307**
12:00-13:00	489	19	**508**	674	24	**698**	1163	43	**1206**
13:00-14:00	510	25	**535**	590	21	**611**	1100	46	**1146**
17:00-18:00	546	25	**571**	781	13	**794**	1327	38	**1365**
18:00-19:00	519	8	**527**	953	11	**964**	1472	19	**1491**

3.2 VIA BUONARROTI

COMUNE

	martedì 10 dicembre 2019								
	Sezione 08: Via Buonarroti								
	direzione Centro Città			direzione Viale Stucchi			bidirezionale		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	TOTALE
07:00-08:00	490	32	**522**	700	52	**752**	1190	84	**1274**
08:00-09:00	562	36	**598**	650	46	**696**	1211	82	**1293**
12:00-13:00	623	22	**645**	661	32	**693**	1284	54	**1338**
13:00-14:00	576	14	**590**	641	36	**677**	1217	50	**1267**
17:00-18:00	759	30	**789**	506	12	**518**	1264	42	**1306**
18:00-19:00	768	54	**822**	470	12	**482**	1237	66	**1303**

SINTAGMA

	martedì 13 dicembre 2022								
	Sezione S02: Via Buonarroti								
	direzione Centro Città			direzione Viale Stucchi			bidirezionale		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	TOTALE
07:00-08:00	493	21	**514**	682	25	**707**	1175	46	**1221**
08:00-09:00	611	41	**652**	734	29	**763**	1345	70	**1415**
12:00-13:00	601	23	**624**	594	23	**617**	1195	46	**1241**
13:00-14:00	542	29	**571**	569	32	**601**	1111	61	**1172**
17:00-18:00	654	15	**669**	546	13	**559**	1200	28	**1228**
18:00-19:00	485	7	**492**	485	7	**492**	970	14	**984**

3.3 VIALE LIBERTA'

COMUNE

	martedì 10 dicembre 2019								
	Sezione 01: Viale Libertà								
	direzione Viale Stucchi			direzione Centro Città			bidirezionale		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	TOTALE
07:00-08:00	1213	100	**1313**	697	36	**733**	1910	136	**2046**
08:00-09:00	1270	98	**1368**	712	28	**740**	1982	126	**2108**
12:00-13:00	814	74	**888**	898	40	**938**	1712	114	**1826**
13:00-14:00	924	92	**1016**	912	18	**930**	1836	110	**1946**
17:00-18:00	985	70	**1055**	964	56	**1020**	1949	126	**2075**
18:00-19:00	988	68	**1056**	966	70	**1036**	1954	138	**2092**

SINTAGMA

	martedì 13 dicembre 2022								
	Sezione S03: Viale Libertà								
	direzione Viale Stucchi			direzione Centro Città			bidirezionale		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	TOTALE
07:00-08:00	1231	21	**1252**	682	36	**718**	1913	57	**1970**
08:00-09:00	1410	36	**1446**	646	17	**663**	2056	53	**2109**
12:00-13:00	872	31	**903**	791	36	**827**	1663	67	**1730**
13:00-14:00	975	15	**990**	846	23	**869**	1821	38	**1859**
17:00-18:00	972	19	**991**	951	21	**972**	1923	40	**1963**
18:00-19:00	987	18	**1005**	911	14	**925**	1898	32	**1930**

3.4 VIALE BRIANZA

COMUNE

	martedì 5 novembre 2019								
	Sezione 29: Viale Brianza								
	direzione Villa Reale			direzione Vedano al Lambro			bidirezionale		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	TOTALE
07:00-08:00	1052	84	**1136**	737	44	**781**	1789	128	**1917**
08:00-09:00	1068	58	**1126**	867	54	**921**	1935	112	**2047**
12:00-13:00	694	32	**726**	736	46	**782**	1430	78	**1508**
13:00-14:00	761	42	**803**	715	48	**763**	1476	90	**1566**
17:00-18:00	857	66	**923**	990	50	**1040**	1846	116	**1962**
18:00-19:00	704	52	**756**	977	56	**1033**	1681	108	**1789**

SINTAGMA

	martedì 13 dicembre 2022								
	Sezione S05: Viale Brianza								
	direzione Villa Reale			direzione Vedano al Lambro			bidirezionale		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	TOTALE
07:00-08:00	954	20	**974**	649	18	**667**	1603	38	**1641**
08:00-09:00	1015	20	**1035**	854	25	**879**	1869	45	**1914**
12:00-13:00	601	29	**630**	695	23	**718**	1296	52	**1348**
13:00-14:00	668	25	**693**	763	28	**791**	1431	53	**1484**
17:00-18:00	677	22	**699**	925	18	**943**	1602	40	**1642**
18:00-19:00	613	14	**627**	933	16	**949**	1546	30	**1576**

3.5 VIA CARLO PRINA

COMUNE

	martedì 5 novembre 2019								
	Sezione 56: Via Carlo Prina								
	direzione Piazzale Virgilio			direzione Centro Città			bidirezionale		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	TOTALE
07:00-08:00	309	18	**327**	274	14	**288**	582	32	**614**
08:00-09:00	362	18	**380**	253	14	**267**	615	32	**647**
12:00-13:00	386	20	**406**	318	14	**332**	704	34	**738**
13:00-14:00	338	14	**352**	331	12	**343**	669	26	**695**
17:00-18:00	430	24	**454**	267	12	**279**	698	36	**734**
18:00-19:00	435	20	**455**	339	14	**353**	774	34	**808**

SINTAGMA

	venerdì 16 dicembre 2022								
	Sezione S06: Via Carlo Prina								
	direzione Piazzale Virgilio			direzione Centro Città			bidirezionale		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	TOTALE
07:00-08:00	377	24	**401**	401	20	**421**	778	44	**822**
08:00-09:00	410	19	**429**	544	22	**566**	954	41	**995**
12:00-13:00	451	20	**471**	413	16	**429**	864	36	**900**
13:00-14:00	426	15	**441**	453	18	**471**	879	33	**912**
17:00-18:00	514	13	**527**	496	11	**507**	1010	24	**1034**
18:00-19:00	534	13	**547**	513	13	**526**	1047	26	**1073**

3.6 CORSO MILANO

COMUNE

	martedì 19 novembre 2019								
	Sezione 52: Corso Milano								
	direzione Monza			direzione Milano			bidirezionale		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	TOTALE
07:00-08:00	605	44	**649**	939	76	**1015**	1543	120	**1663**
08:00-09:00	761	38	**799**	1023	70	**1093**	1784	108	**1892**
12:00-13:00	544	36	**580**	828	54	**882**	1371	90	**1461**
13:00-14:00	549	40	**589**	804	52	**856**	1353	92	**1445**
17:00-18:00	635	68	**703**	894	66	**960**	1529	134	**1663**
18:00-19:00	652	52	**704**	827	74	**901**	1480	126	**1606**

SINTAGMA

	martedì 13 dicembre 2022								
	Sezione S07: Corso Milano								
	direzione Monza			direzione Milano			bidirezionale		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	TOTALE
07:00-08:00	588	34	**622**	946	31	**977**	1534	65	**1599**
08:00-09:00	699	33	**732**	1091	34	**1125**	1790	67	**1857**
12:00-13:00	872	31	**903**	791	36	**827**	1663	67	**1730**
13:00-14:00	975	15	**990**	846	23	**869**	1821	38	**1859**
17:00-18:00	652	20	**672**	917	25	**942**	1569	45	**1614**
18:00-19:00	641	21	**662**	954	24	**978**	1595	45	**1640**

3.7 VIA MARSALA

COMUNE

	venerdì 15 novembre 2019		
	Sezione 39: Via Marsala		
	direzione Corso Milano		
	Leggeri	Pesanti	Totale
07:00-08:00	354	12	**366**
08:00-09:00	315	18	**333**
12:00-13:00	314	8	**322**
13:00-14:00	315	6	**321**
17:00-18:00	339	14	**353**
18:00-19:00	253	20	**273**

SINTAGMA

	venerdì 16 dicembre 2022		
	Sezione S08: Via Marsala		
	direzione Corso Milano		
	Leggeri	Pesanti	Totale
07:00-08:00	498	17	**515**
08:00-09:00	598	14	**612**
12:00-13:00	486	14	**500**
13:00-14:00	496	10	**506**
17:00-18:00	383	7	**390**
18:00-19:00	366	6	**372**

3.8 VIA VISCONTI

COMUNE

	venerdì 15 novembre 2019								
	Sezione 47: Via Visconti								
	direzione Via Lecco			direzione Largo Mazzini			bidirezionale		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	TOTALE
07:00-08:00	411	12	**423**	482	12	**494**	893	24	**917**
08:00-09:00	423	18	**441**	505	12	**517**	928	30	**958**
12:00-13:00	444	14	**458**	517	10	**527**	961	24	**985**
13:00-14:00	422	16	**438**	470	18	**488**	892	34	**926**
17:00-18:00	490	10	**500**	464	26	**490**	954	36	**990**
18:00-19:00	525	36	**561**	480	8	**488**	1004	44	**1048**

SINTAGMA

	venerdì 16 dicembre 2022								
	Sezione S10: Via Visconti								
	direzione Via Lecco			direzione Largo Mazzini			bidirezionale		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	TOTALE
07:00-08:00	399	12	**411**	449	17	**466**	848	29	**877**
08:00-09:00	547	12	**559**	548	21	**569**	1095	33	**1128**
12:00-13:00	461	15	**476**	520	19	**539**	981	34	**1015**
13:00-14:00	503	11	**514**	502	12	**514**	1005	23	**1028**
17:00-18:00	563	5	**568**	577	8	**585**	1140	13	**1153**
18:00-19:00	599	5	**604**	556	6	**562**	1155	11	**1166**

3.9 VIA CAVALLOTTI

COMUNE

	venerdì 15 novembre 2019								
	Sezione 40: Via Cavallotti								
	direzione Viale Lombardia			direzione Centro Città			bidirezionale		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	TOTALE
07:00-08:00	343	8	**351**	255	2	**257**	598	10	**608**
08:00-09:00	388	14	**402**	380	0	**380**	768	14	**782**
12:00-13:00	470	4	**474**	345	2	**347**	814	6	**820**
13:00-14:00	408	8	**416**	341	2	**343**	749	10	**759**
17:00-18:00	471	12	**483**	396	2	**398**	867	14	**881**
18:00-19:00	483	4	**487**	416	6	**422**	899	10	**909**

SINTAGMA

	venerdì 16 dicembre 2022								
	Sezione S11: Via Cavallotti								
	direzione Viale Lombardia			direzione Centro Città			bidirezionale		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	TOTALE
07:00-08:00	369	21	**390**	219	17	**236**	588	38	**626**
08:00-09:00	402	16	**418**	340	16	**356**	742	32	**774**
12:00-13:00	438	15	**453**	309	12	**321**	747	27	**774**
13:00-14:00	423	16	**439**	257	11	**268**	680	27	**707**
17:00-18:00	509	10	**519**	352	8	**360**	861	18	**879**
18:00-19:00	501	12	**513**	337	7	**344**	838	19	**857**

3.10 VIA BATTISTI

COMUNE

	martedì 5 novembre 2019								
	Sezione 25: Viale Cesare Battisti								
	direzione Villa Reale			direzione Piazzale Virgilio			bidirezionale		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	TOTALE
07:00-08:00	1800	138	**1938**	1168	86	**1254**	2967	224	**3191**
08:00-09:00	1665	104	**1769**	1306	112	**1418**	2971	216	**3187**
12:00-13:00	1499	102	**1601**	1160	78	**1238**	2660	180	**2840**
13:00-14:00	1592	100	**1692**	1204	96	**1300**	2796	196	**2992**
17:00-18:00	1582	124	**1706**	1424	108	**1532**	3006	232	**3238**
18:00-19:00	1563	88	**1651**	1360	110	**1470**	2924	198	**3122**

SINTAGMA

	venerdì 16 dicembre 2022								
	Sezione S12: Viale Cesare Battisti								
	direzione Villa Reale			direzione Piazzale Virgilio			bidirezionale		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	TOTALE
07:00-08:00	1382	28	**1410**	1078	22	**1100**	2460	50	**2510**
08:00-09:00	1278	32	**1310**	1355	20	**1375**	2633	52	**2685**
12:00-13:00	1106	24	**1130**	1083	25	**1108**	2189	49	**2238**
13:00-14:00	1176	22	**1198**	1149	31	**1180**	2325	53	**2378**
17:00-18:00	1352	13	**1365**	1272	25	**1297**	2624	38	**2662**
18:00-19:00	1294	6	**1300**	1244	14	**1258**	2538	20	**2558**

3.11 VIA TURATI

COMUNE

	venerdì 15 novembre 2019								
	Sezione 50: Via Turati								
	direzione Largo Mazzini			direzione Piazza Castello			bidirezionale		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	TOTALE
07:00-08:00	380	28	**408**	454	32	**486**	834	60	**894**
08:00-09:00	410	16	**426**	564	30	**594**	973	46	**1019**
12:00-13:00	441	12	**453**	489	12	**501**	930	24	**954**
13:00-14:00	398	14	**412**	503	16	**519**	901	30	**931**
17:00-18:00	310	26	**336**	526	44	**570**	836	70	**906**
18:00-19:00	360	26	**386**	528	32	**560**	889	58	**947**

SINTAGMA

	venerdì 16 dicembre 2022								
	Sezione S13: Via Turati								
	direzione Largo Mazzini			direzione Piazza Castello			bidirezionale		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	TOTALE
07:00-08:00	491	41	**532**	382	30	**412**	873	71	**944**
08:00-09:00	523	34	**557**	584	27	**611**	1107	61	**1168**
12:00-13:00	396	31	**427**	475	24	**499**	871	55	**926**
13:00-14:00	446	30	**476**	495	29	**524**	941	59	**1000**
17:00-18:00	488	22	**510**	516	21	**537**	1004	43	**1047**
18:00-19:00	480	20	**500**	594	22	**616**	1074	42	**1116**

3.12 VIALE REGINA MARGHERITA

COMUNE

	martedì 12 novembre 2019								
	Sezione 44: Viale Regina Margherita								
	direzione Viale Cesare Battisti			direzione Piazza Citterio			bidirezionale		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	TOTALE
07:00-08:00	379	24	**403**	587	42	**629**	966	66	**1032**
08:00-09:00	466	26	**492**	683	52	**735**	1149	78	**1227**
12:00-13:00	430	20	**450**	443	20	**463**	873	40	**913**
13:00-14:00	373	10	**383**	469	14	**483**	842	24	**866**
17:00-18:00	488	32	**520**	489	32	**521**	978	64	**1042**
18:00-19:00	518	38	**556**	487	22	**509**	1005	60	**1065**

SINTAGMA

	martedì 13 dicembre 2022								
	Sezione S14: Viale Regina Margherita								
	direzione Viale Cesare Battisti			direzione Piazza Citterio			bidirezionale		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	TOTALE
07:00-08:00	154	10	**164**	780	22	**802**	934	32	**966**
08:00-09:00	202	16	**218**	878	24	**902**	1080	40	**1120**
12:00-13:00	228	11	**239**	554	11	**565**	782	22	**804**
13:00-14:00	255	9	**264**	600	11	**611**	855	20	**875**
17:00-18:00	272	9	**281**	609	15	**624**	881	24	**905**
18:00-19:00	286	14	**300**	577	12	**589**	863	26	**889**

3.13 VIA LECCO

COMUNE

	martedì 12 novembre 2019								
	Sezione 31: Via Lecco								
	direzione Monza			direzione Villasanta			bidirezionale		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	TOTALE
07:00-08:00	636	18	**654**	352	8	**360**	988	26	**1014**
08:00-09:00	593	16	**609**	428	4	**432**	1022	20	**1042**
12:00-13:00	407	4	**411**	408	2	**410**	814	6	**820**
13:00-14:00	405	20	**425**	480	10	**490**	885	30	**915**
17:00-18:00	652	12	**664**	537	10	**547**	1189	22	**1211**
18:00-19:00	514	24	**538**	555	6	**561**	1069	30	**1099**

SINTAGMA

	martedì 13 dicembre 2022								
	Sezione S04: Via Lecco								
	direzione Monza			direzione Villasanta			bidirezionale		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	TOTALE
07:00-08:00	674	12	**686**	272	8	**280**	946	20	**966**
08:00-09:00	609	11	**620**	370	9	**379**	979	20	**999**
12:00-13:00	454	12	**466**	518	10	**528**	972	22	**994**
13:00-14:00	570	9	**579**	499	7	**506**	1069	16	**1085**
17:00-18:00	558	9	**567**	514	5	**519**	1072	14	**1086**
18:00-19:00	614	7	**621**	476	6	**482**	1090	13	**1103**

4 CONTEGGIO DEI FLUSSI DI TRAFFICO ALLE SEZIONI VIARIE (AMAT)

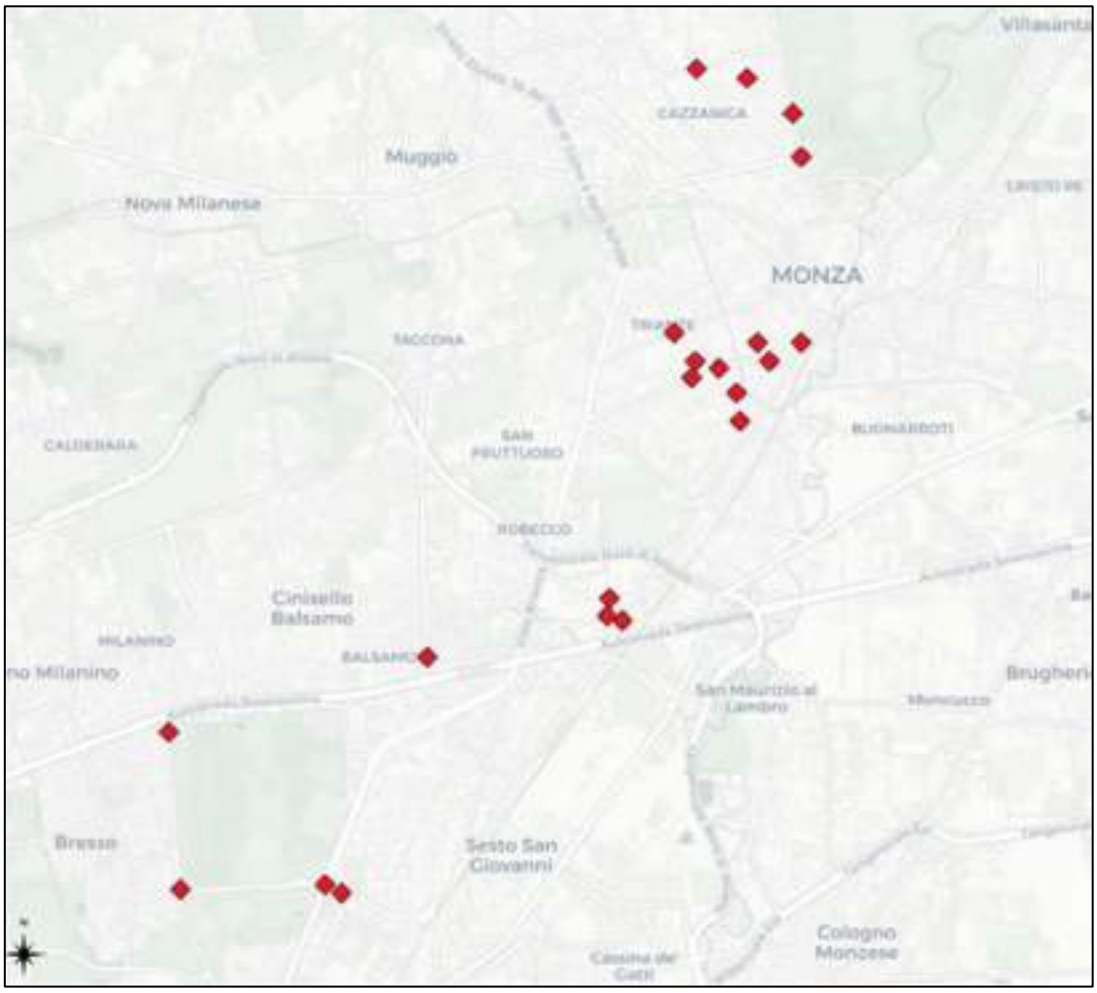
Nel periodo dal 28 settembre al 6 ottobre 2021 AMAT ha effettuato una serie di conteggi di tipo automatico mediante l'ausilio di strumentazione idonea all'acquisizione video, collocata nelle postazioni riportate nella Tabella a seguire, per un totale di 21 intersezioni. Le immagini video sono state processate in modo automatico al fine di estrapolare i flussi di traffico veicolare classificati come segue:

- Auto;
- Moto;
- Commerciali leggeri;
- Commerciali medi;
- Commerciali pesanti;
- Bus;
- Biciclette.

Intersezione	Comune	Data
Milano/Borsellino Falcone	Monza	28/09/2021
Battisti/Brianza	Monza	28/09/2021
Brianza/Bellini	Monza	28/09/2021
Sant'Andrea/Lissoni	Monza	28/09/2021
Pergolesi/Baraggia	Monza	28/09/2021
Solferino/Umberto I	Monza	29/09/2021
Pacinotti/Agnesi	Monza	29/09/2021
Marsala/Mauri/Goldoni	Monza	29/09/2021
Marsala/Europa/Calatafimi	Monza	29/09/2021
Solferino/Minzoni	Monza	29/09/2021
Europa/Cavallotti/Papa Giovanni XXIII	Monza	29/09/2021
Machiavelli/Vico/Edison	Monza	30/09/2021
Machiavelli/Pacinotti/Guerrazzi	Monza	30/09/2021
Grandi/Romani/via per Bresso	Cinisello Balsamo	30/09/2021
Clerici/Gramsci/Venti Settembre	Bresso	30/09/2021
Testi/Clerici/Carducci	Sesto San Giovanni	01/10/2021
Carducci/Milanese	Sesto San Giovanni	01/10/2021
Lincoln/Matteotti	Cinisello Balsamo	06/10/2021
Valtellina/Galilei	Cinisello Balsamo	06/10/2021
Galilei/Biagi	Cinisello Balsamo	06/10/2021
Biagi/Bettola	Cinisello Balsamo	06/10/2021

Elenco delle postazioni di rilievo del traffico

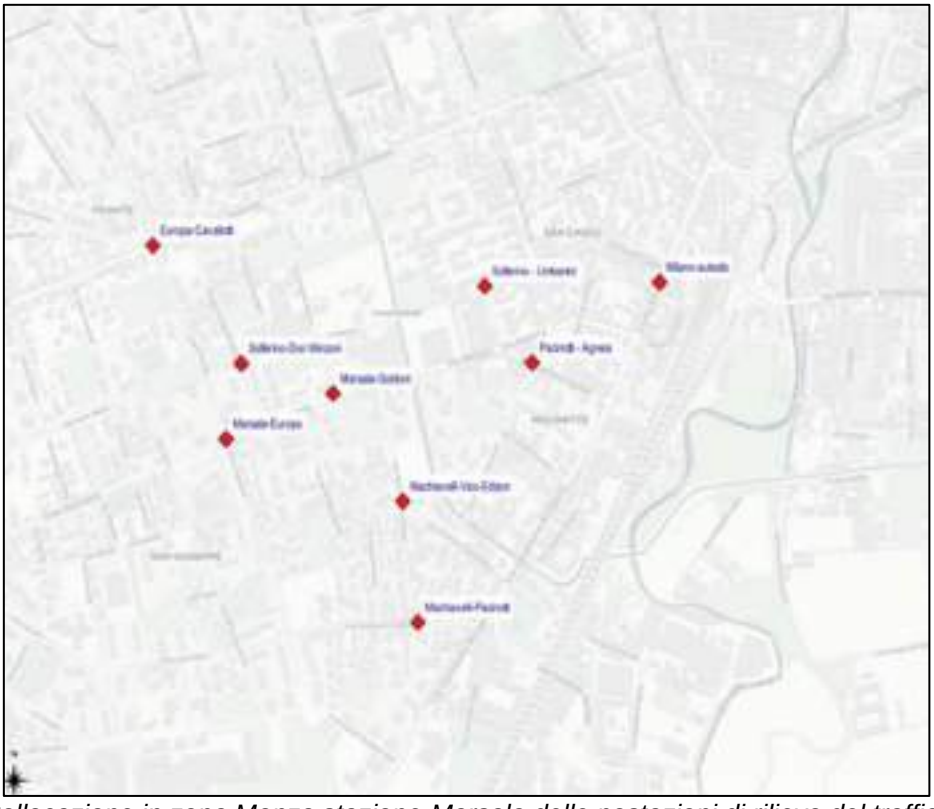
I dati di traffico qui riportati si riferiscono alle ore di punta della mattina 08:00-09:00 (HPM) e della sera 18:00-19:00 (HPS).
Di seguito vengono illustrate le localizzazioni delle postazioni di rilevi integrative effettuate da AMAT nei mesi di settembre e ottobre del 2021.



Collocazione globale delle postazioni di rilievo del traffico



Collocazione in zona Monza Parco-Ospedale delle postazioni di rilievo del traffico

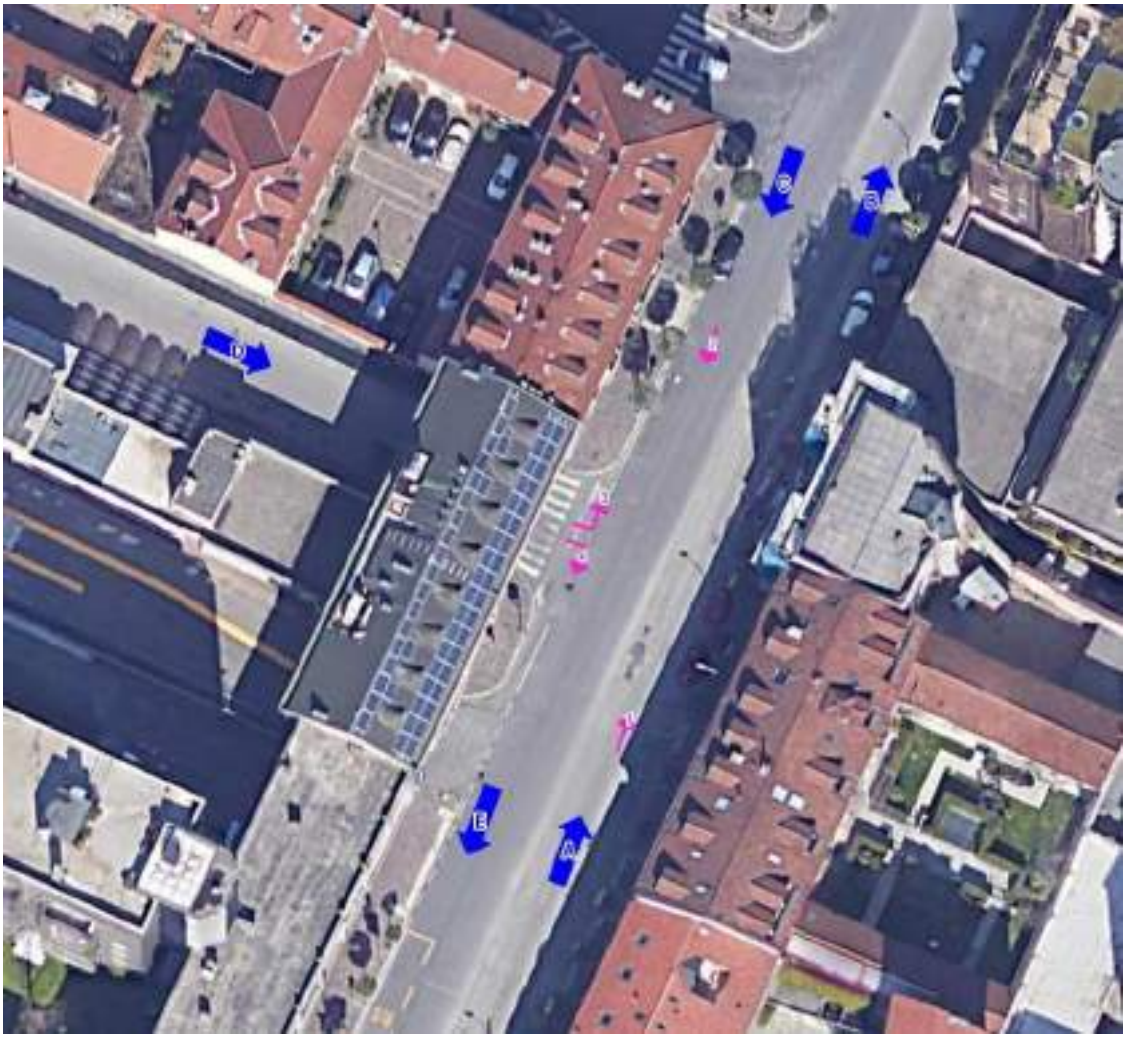


Collocazione in zona Monza stazione-Marsala delle postazioni di rilievo del traffico



Collocazione in zona Parco Nord delle postazioni di rilievo del traffico

4.1 MILANO/BORSELLINO FALCONE



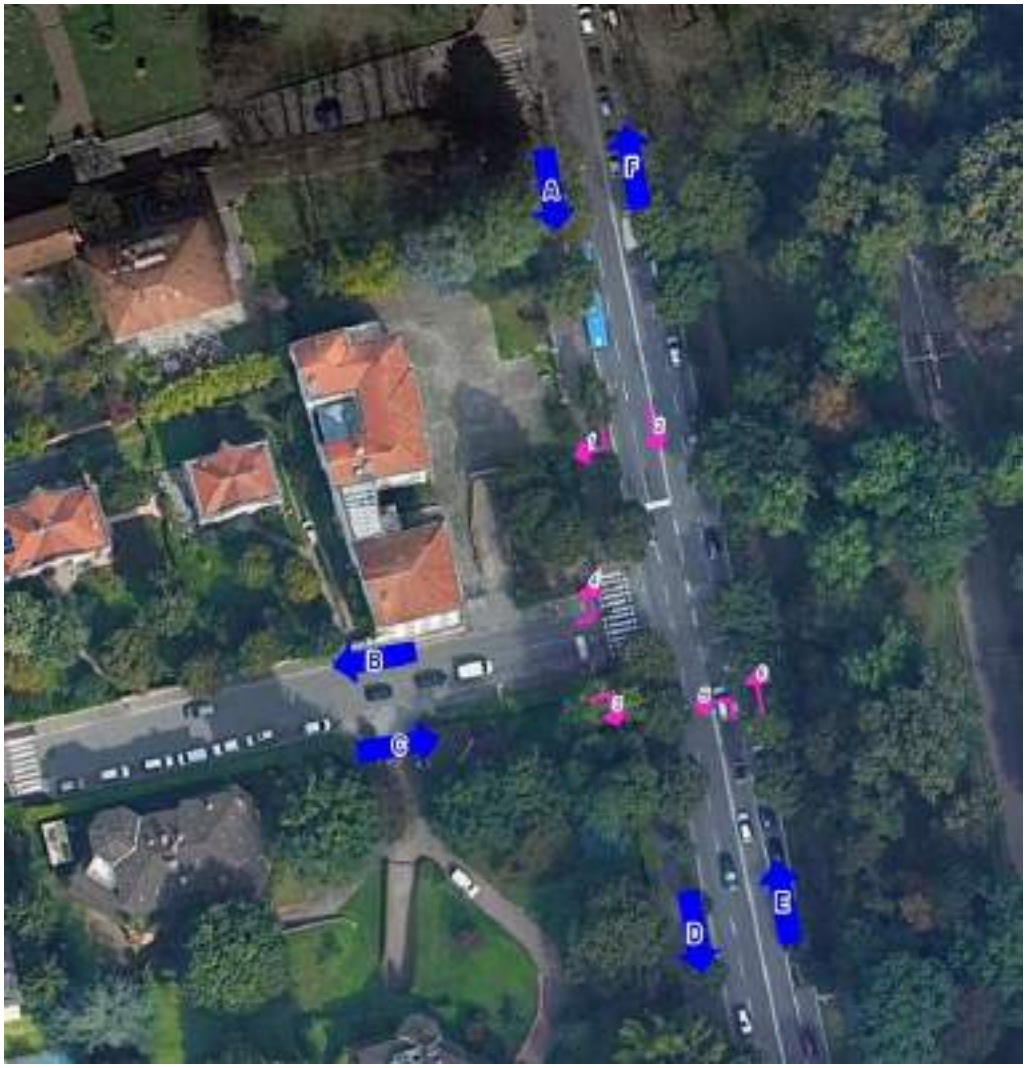
Man.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq
1	697	54	62	10	0	15	67	902	666	53	17	2	0	19	75	799
2	632	54	43	12	0	11	37	798	613	62	24	6	0	14	55	751
3	29	3	2	0	0	6	0	58	31	1	3	0	0	1	1	40
4	157	6	6	1	0	0	0	172	111	5	4	0	0	0	1	120
Sez.	**HPM**								**HPS**							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq
A	697	54	62	10	0	15	67	902	666	53	17	2	0	19	75	799
B	726	57	64	10	0	21	67	960	697	54	20	2	0	20	76	839
C	632	54	43	12	0	11	37	798	613	62	24	6	0	14	55	751
D	186	9	8	1	0	6	0	229	142	6	7	0	0	1	2	160
E	789	60	49	13	0	11	37	969	724	67	28	6	0	14	56	871

4.2 BATTISTI/BRIANZA



Man.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg
1	323	11	15	1	2	1	9	366	262	15	8	3	1	0	3	293
2	680	64	30	8	1	12	30	829	406	26	10	3	0	13	21	494
3	717	63	55	16	1	0	4	875	725	46	35	6	2	0	2	824
4	259	12	18	2	1	0	11	301	315	41	10	0	0	0	6	351
5	480	30	34	12	3	2	0	596	579	45	34	9	3	0	2	687
6	552	17	31	7	1	9	10	665	573	45	27	4	0	11	12	690
Sez.	**HPM**								**HPS**							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg
A	1003	75	45	9	3	13	39	1195	668	41	18	6	1	13	24	787
B	803	41	49	13	5	3	9	962	841	60	42	12	4	0	5	980
C	976	75	73	18	2	0	15	1176	1040	87	45	6	2	0	8	1174
D	1397	127	85	24	2	12	34	1704	1131	72	45	9	2	13	23	1317
E	1032	47	65	19	4	11	10	1261	1152	90	61	13	3	11	14	1377
	811	29	49	9	2	9	21	966	888	86	37	4	0	11	18	1041

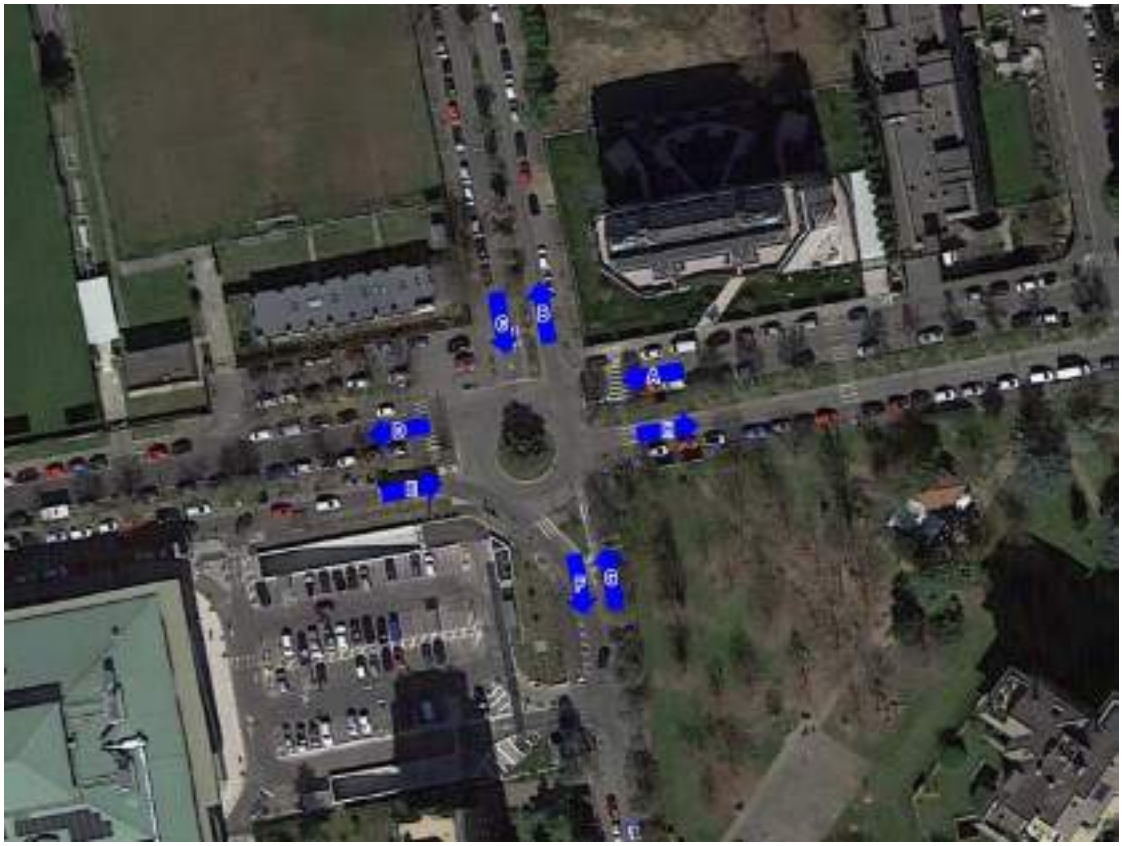
4.3 BRIANZA/BELLINI



Man.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq
1	55	6	2	3	0	0	1	69	41	9	2	0	0	0	5	49
2	897	103	38	9	2	10	6	1076	612	47	20	9	1	11	27	736
3	34	3	5	1	0	3	0	58	32	1	1	0	0	3	2	46
4	86	2	0	0	0	3	0	99	46	1	1	0	0	2	4	56
5	107	3	6	3	0	2	0	133	74	0	1	1	0	3	0	90
6	709	25	34	13	1	6	29	833	792	81	31	4	0	7	46	917

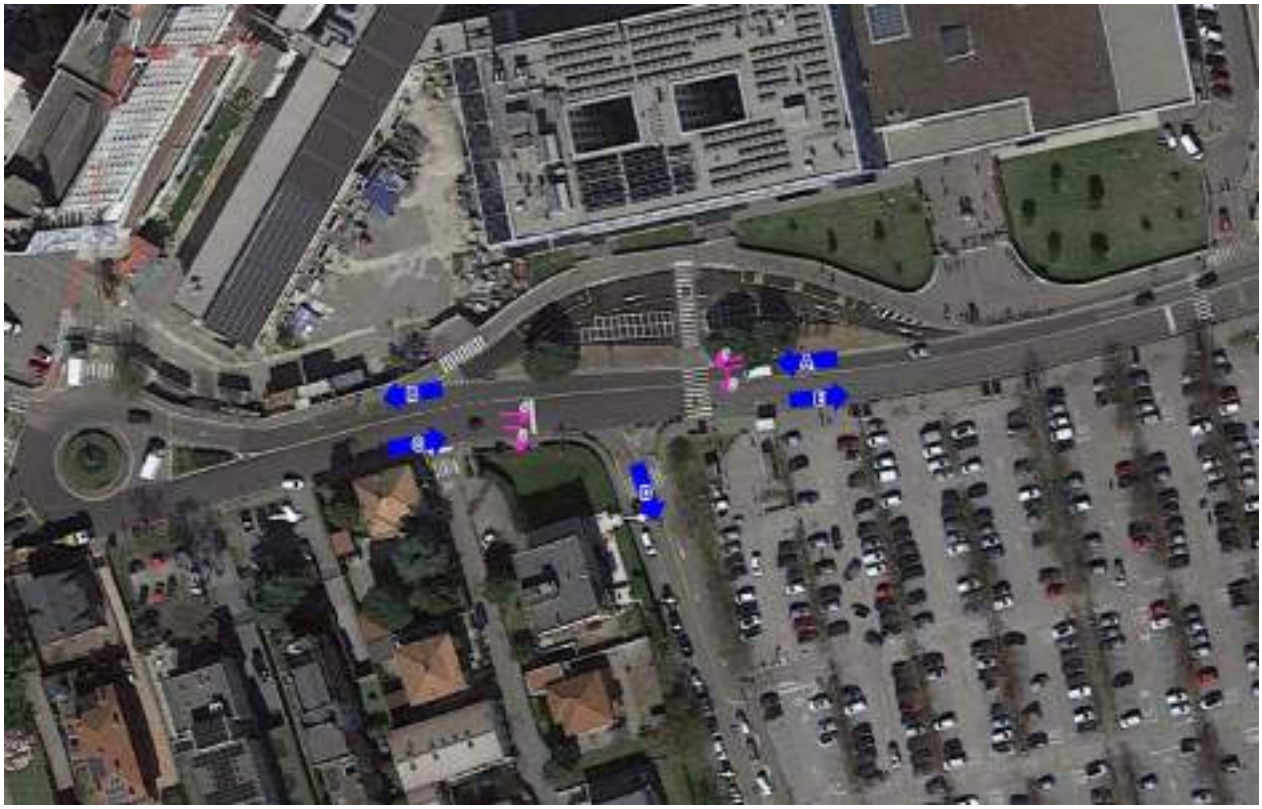
Sez.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq
A	952	109	40	12	2	10	7	1145	653	56	22	9	1	11	32	785
B	162	9	8	6	0	2	1	202	115	9	3	1	0	3	5	139
C	120	5	5	1	0	6	0	157	78	2	2	0	0	5	6	102
D	931	106	43	10	2	13	6	1134	644	48	21	9	1	14	29	782
E	816	28	40	16	1	8	29	966	866	81	32	5	0	10	46	1007
F	795	27	34	13	1	9	29	932	838	82	32	4	0	9	50	973

4.4 SANT'ANDREA/LISSONI



Sez.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg
A	275	16	4	1	0	0	0	292	147	4	2	0	0	0	0	152
B	219	8	5	0	0	0	0	231	298	16	3	0	0	0	0	311
C	426	13	17	4	0	0	0	468	212	12	3	0	0	0	0	223
D	635	23	15	5	0	4	0	698	401	13	8	2	0	3	0	437
E	368	9	8	0	0	3	0	397	368	11	7	2	0	3	0	401
F	378	7	13	3	0	3	0	421	191	11	6	0	0	3	0	218
G	338	10	10	3	0	4	0	382	337	26	11	2	0	3	0	384
H	175	10	6	0	0	0	0	189	174	13	6	2	0	0	0	195

4.5 PERGOLESI/BARAGGIA



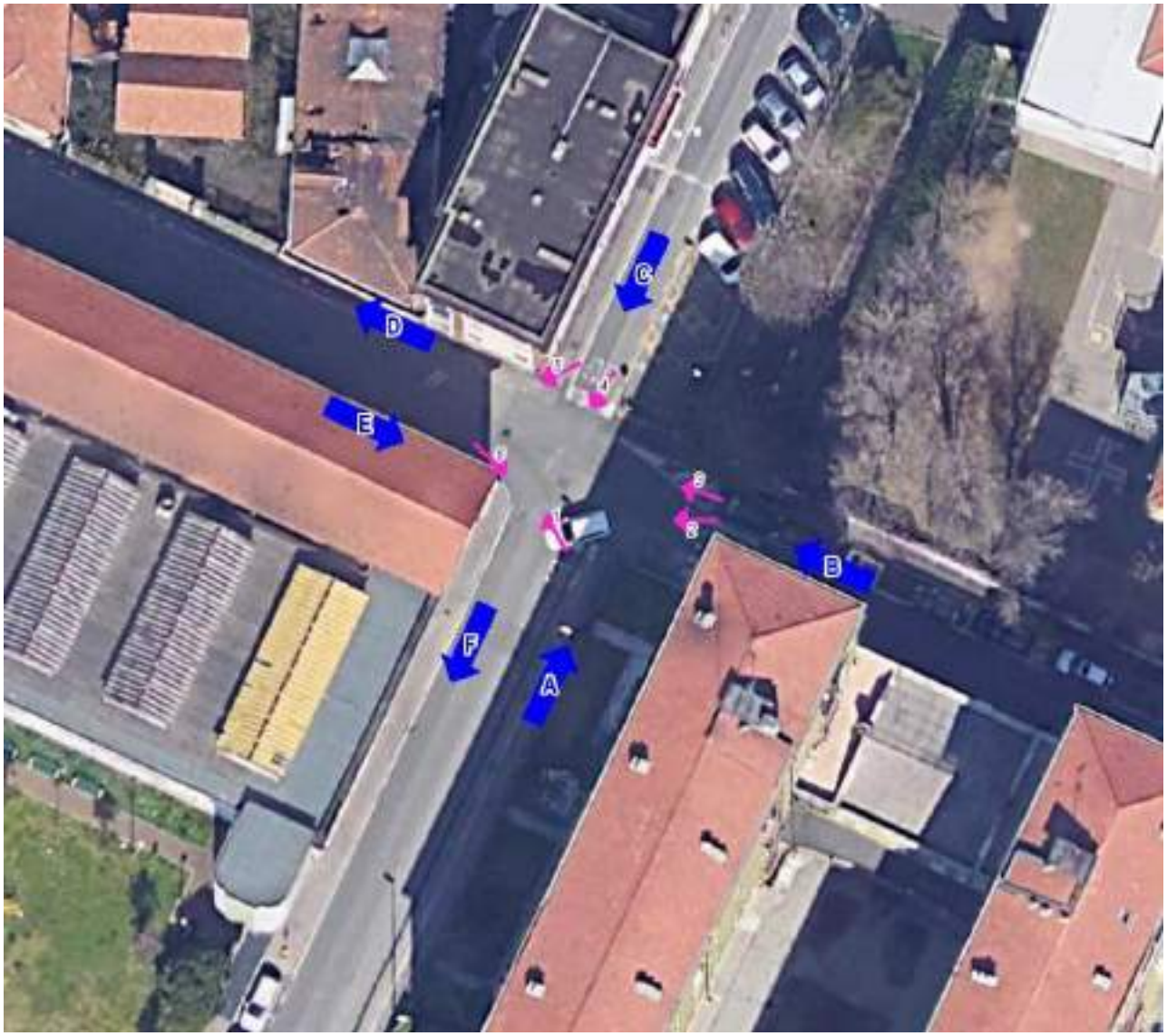
Man.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq
1	279	10	21	5	0	6	7	352	357	16	15	1	0	7	9	418
2	7	0	0	0	0	0	0	7	2	0	1	0	0	0	0	4
3	331	3	1	0	0	0	2	334	107	4	0	0	0	0	0	109
4	441	19	24	10	1	7	6	544	363	21	6	1	0	8	12	417
Sez.	**HPM**								**HPS**							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq
A	286	10	21	5	0	6	7	359	359	16	16	1	0	7	9	422
B	279	10	21	5	0	6	7	352	357	16	15	1	0	7	9	418
C	772	22	25	10	1	7	8	878	470	25	6	1	0	8	12	526
D	338	3	1	0	0	0	2	341	109	4	1	0	0	0	0	113
E	441	19	24	10	1	7	6	544	363	21	6	1	0	8	12	417

4.6 SOLFERINO/UMBERTO I



Man.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq
1	186	14	12	2	0	0	16	216	227	17	8	0	0	0	25	248
2	165	8	9	0	0	2	8	191	138	3	2	1	0	4	1	161
3	57	0	8	1	0	0	3	72	73	7	4	1	1	0	1	89
Sez.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq
A	351	22	21	2	0	2	24	407	365	20	10	1	0	4	26	409
B	243	14	20	3	0	0	19	288	300	24	12	1	1	0	26	337
C	165	8	9	0	0	2	8	191	138	3	2	1	0	4	1	161
D	57	0	8	1	0	0	3	72	73	7	4	1	1	0	1	89

4.7 PACINOTTI/AGNESI



Man.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq
1	127	7	9	0	0	3	2	156	106	7	3	0	0	3	1	126
2	35	0	5	0	0	3	1	55	30	1	1	1	0	3	4	47
3	101	3	4	2	0	0	7	114	127	9	7	0	0	0	11	142
4	67	1	1	0	0	0	1	69	87	6	6	0	0	0	8	99
5	12	2	0	0	0	0	0	13	13	0	0	0	0	0	0	13
6	86	5	7	1	0	0	2	102	79	2	5	0	0	0	0	88
Sez.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq
A	127	7	9	0	0	3	2	156	106	7	3	0	0	3	1	126
B	136	3	9	2	0	3	8	168	157	10	8	1	0	3	15	189
C	79	3	1	0	0	0	1	82	100	6	6	0	0	0	8	112
D	240	12	13	2	0	3	9	283	246	16	10	0	0	3	12	281
E	86	5	7	1	0	0	2	102	79	2	5	0	0	0	0	88
F	188	6	13	1	0	3	4	225	196	9	12	1	0	3	12	233

4.8 MARSALA/MAURI/GOLDONI



Man.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg
1	22	0	1	1	0	0	1	26	23	0	0	0	0	0	0	23
2	146	9	7	1	1	0	15	168	202	12	6	0	0	0	38	217
3	4	0	0	0	0	0	1	4	12	1	1	0	0	0	0	14
4	29	1	4	0	0	0	5	36	61	4	3	0	0	0	8	68
5	114	5	10	2	0	0	0	137	90	7	3	0	0	0	4	98
6	143	5	6	6	0	0	0	170	117	1	5	1	0	0	2	128
7	51	0	4	2	0	0	0	62	33	0	2	0	0	0	1	36
8	406	22	20	6	1	0	22	466	396	28	15	0	1	0	25	437
9	70	5	2	2	0	0	10	81	63	3	4	0	0	0	2	71
10	60	3	5	0	0	0	13	69	43	5	3	0	0	0	4	50
11	118	7	18	5	0	0	1	161	138	6	6	0	0	0	4	150
12	39	1	3	1	0	0	0	47	72	1	3	0	0	0	2	77
Sez.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg
A	172	9	8	2	1	0	17	198	237	13	7	0	0	0	38	254
B	210	12	21	8	0	0	12	268	224	9	10	0	0	0	6	244
C	286	11	20	8	0	0	5	342	268	12	11	1	0	0	14	293
D	214	11	14	2	1	0	20	250	335	17	12	0	0	0	48	362
E	527	27	26	10	1	0	32	609	492	31	21	0	1	0	28	543
F	169	5	14	4	0	0	1	203	135	8	6	0	0	0	5	148
G	217	11	26	6	0	0	14	277	253	12	12	0	0	0	10	277
H	609	30	31	12	1	0	35	705	556	34	23	1	1	0	31	614

4.9 MARSALA/EUROPA/CALATAFIMI



Man.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq
1	57	1	3	2	0	0	4	67	41	3	3	1	0	0	4	50
2	172	4	10	1	0	0	6	192	160	5	4	1	0	0	7	171
3	97	6	10	1	0	4	0	134	70	5	4	0	0	2	1	87
4	54	0	4	0	0	0	4	60	89	3	5	0	0	0	6	98
5	346	26	21	2	1	0	17	400	383	21	14	1	0	0	37	417
6	56	0	7	1	0	0	2	69	65	5	0	1	0	0	4	70
7	34	0	6	1	0	4	2	62	32	0	2	0	0	3	6	47
8	386	25	23	7	1	0	26	455	386	35	15	0	1	0	24	430
9	60	2	6	1	0	0	0	73	90	6	4	0	0	0	1	99
Sez.	**HPM**								**HPS**							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq
A	326	11	23	4	0	4	10	392	271	13	11	2	0	2	12	307
B	443	26	26	9	1	0	30	522	427	38	18	1	1	0	28	480
C	456	26	32	3	1	0	23	529	537	29	19	2	0	0	47	585
D	286	6	20	2	0	0	10	324	339	14	13	1	0	0	14	368
E	443	32	31	3	1	4	17	533	453	26	18	1	0	2	38	504
F	480	27	35	9	1	4	28	589	508	41	21	0	1	3	31	576
G	90	0	13	2	0	4	4	131	97	5	2	1	0	3	10	117

4.10 SOLFERINO/DON MINZONI



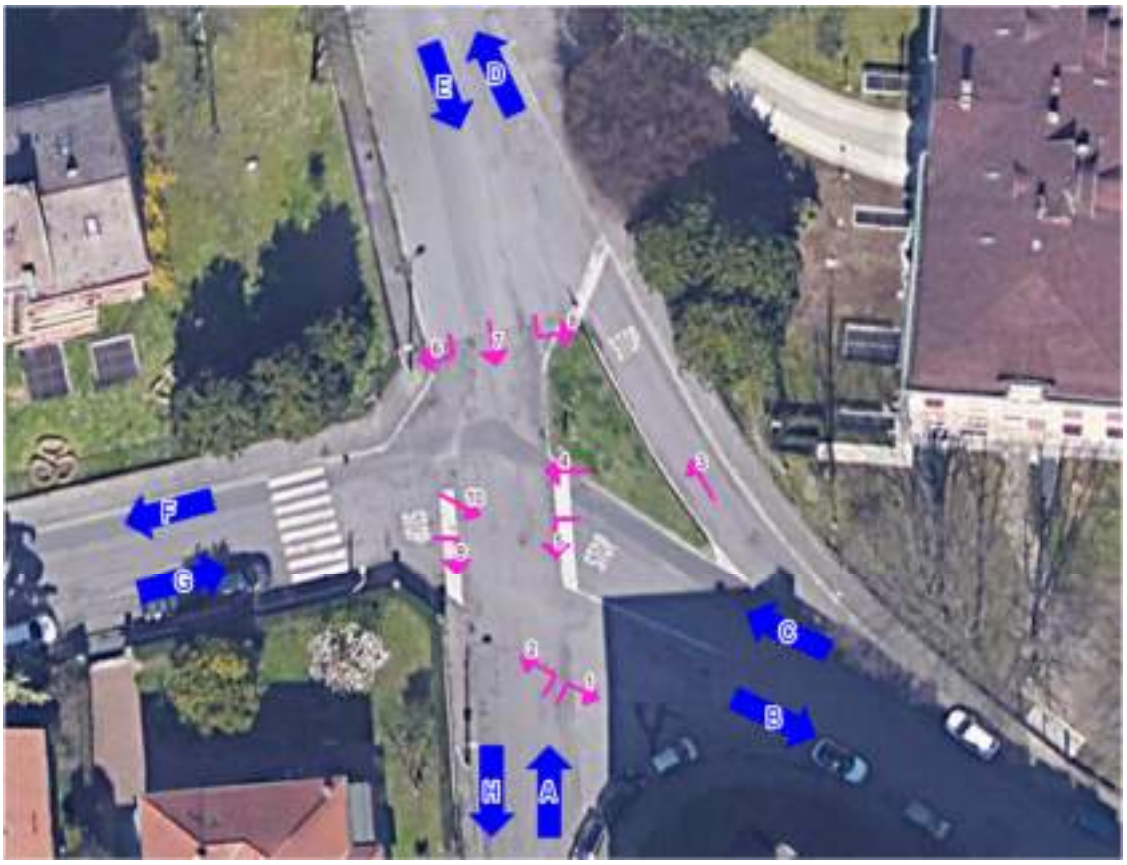
Man.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq
1	141	9	7	3	0	0	4	164	113	8	4	1	0	0	8	126
2	258	10	22	2	0	0	3	301	232	14	10	1	0	0	9	257
3	11	0	1	0	0	0	1	13	7	1	1	1	0	0	0	12
Sez.	**HPM**								**HPS**							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq
A	141	9	7	3	0	0	4	164	113	8	4	1	0	0	8	126
B	269	10	23	2	0	0	4	314	239	15	11	2	0	0	9	268
C	399	19	29	5	0	0	7	465	345	22	14	2	0	0	17	382
D	11	0	1	0	0	0	1	13	7	1	1	1	0	0	0	12

4.11 EUROPA/CAVALLOTTI/PAPA GIOVANNI XXIII



Man.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg
1	18	0	2	0	0	0	5	21	21	0	1	1	0	0	2	25
2	189	1	7	2	0	0	23	205	171	4	9	1	0	0	10	189
3	79	2	9	3	0	0	0	101	105	4	5	0	0	0	0	115
4	22	1	3	0	0	0	0	27	31	0	1	0	0	0	1	33
5	30	0	6	0	0	0	2	39	33	1	2	0	0	0	4	37
6	207	8	19	3	0	4	6	263	233	17	17	0	0	3	6	279
7	139	19	14	1	0	4	8	188	187	16	6	0	0	4	14	220
8	4	2	0	0	0	0	0	5	4	0	0	0	0	0	1	4
9	175	11	7	0	0	1	3	195	193	5	6	0	0	0	13	205
10	165	9	3	2	0	3	1	191	117	2	7	0	0	4	3	145
11	118	3	5	0	0	0	2	127	109	8	3	0	0	0	11	118
12	41	2	6	2	0	0	1	56	44	1	0	1	0	0	5	47
13	17	0	1	2	0	0	2	24	11	1	2	0	0	0	0	15
14	44	2	1	0	0	0	3	47	32	4	3	0	0	0	2	39
15	203	16	16	3	0	2	5	251	171	13	5	0	0	3	6	197
16	35	1	1	0	0	0	1	37	23	2	4	1	0	0	0	33
17	14	1	2	2	0	0	5	23	18	0	0	0	0	0	3	18
18	178	14	11	5	0	7	37	242	139	15	7	3	0	4	22	181
19	77	2	2	3	0	4	0	105	82	3	3	0	0	3	2	100
20	5	0	1	0	0	0	0	7	4	0	0	0	0	0	0	4
Sez.	**HPM**								**HPS**							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg
A	308	4	21	5	0	0	28	354	328	8	16	2	0	0	13	361
B	440	32	35	10	0	9	48	570	375	29	13	5	0	7	35	450
C	380	29	39	4	0	8	16	495	457	34	25	0	0	7	25	540
D	331	4	16	5	0	4	26	386	309	10	18	2	0	3	16	358
E	499	25	21	4	0	4	7	569	463	16	16	1	0	4	32	514
F	466	21	36	6	0	5	9	566	535	26	28	0	0	3	19	602
G	299	19	19	5	0	2	11	358	237	20	14	1	0	3	8	283
H	343	29	21	5	0	7	11	430	346	19	16	0	0	8	18	412
I	274	17	16	10	0	11	42	376	243	18	10	3	0	7	27	303
L	180	8	8	2	0	0	10	201	163	12	6	0	0	0	17	178

4.12 MACHIAVELLI/VICO/EDISON



Man.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq
1	10	0	0	0	0	0	0	10	4	0	0	0	0	0	0	4
2	14	1	0	0	0	0	0	15	8	0	0	0	0	0	0	8
3	10	0	0	0	0	0	2	10	6	2	0	0	0	0	1	7
4	143	6	14	3	0	0	5	175	262	15	10	2	0	0	11	290
5	6	0	0	0	0	0	0	6	16	0	1	0	0	0	1	18
6	40	2	2	0	0	0	0	44	36	3	0	0	0	0	0	38
7	33	2	2	0	0	0	2	37	12	3	0	0	0	0	0	14
8	31	1	1	0	0	0	1	33	8	0	0	0	0	0	0	8
9	4	0	0	0	0	0	1	4	9	0	0	0	0	0	1	9
10	88	3	6	0	0	0	8	99	24	2	2	0	0	0	12	28

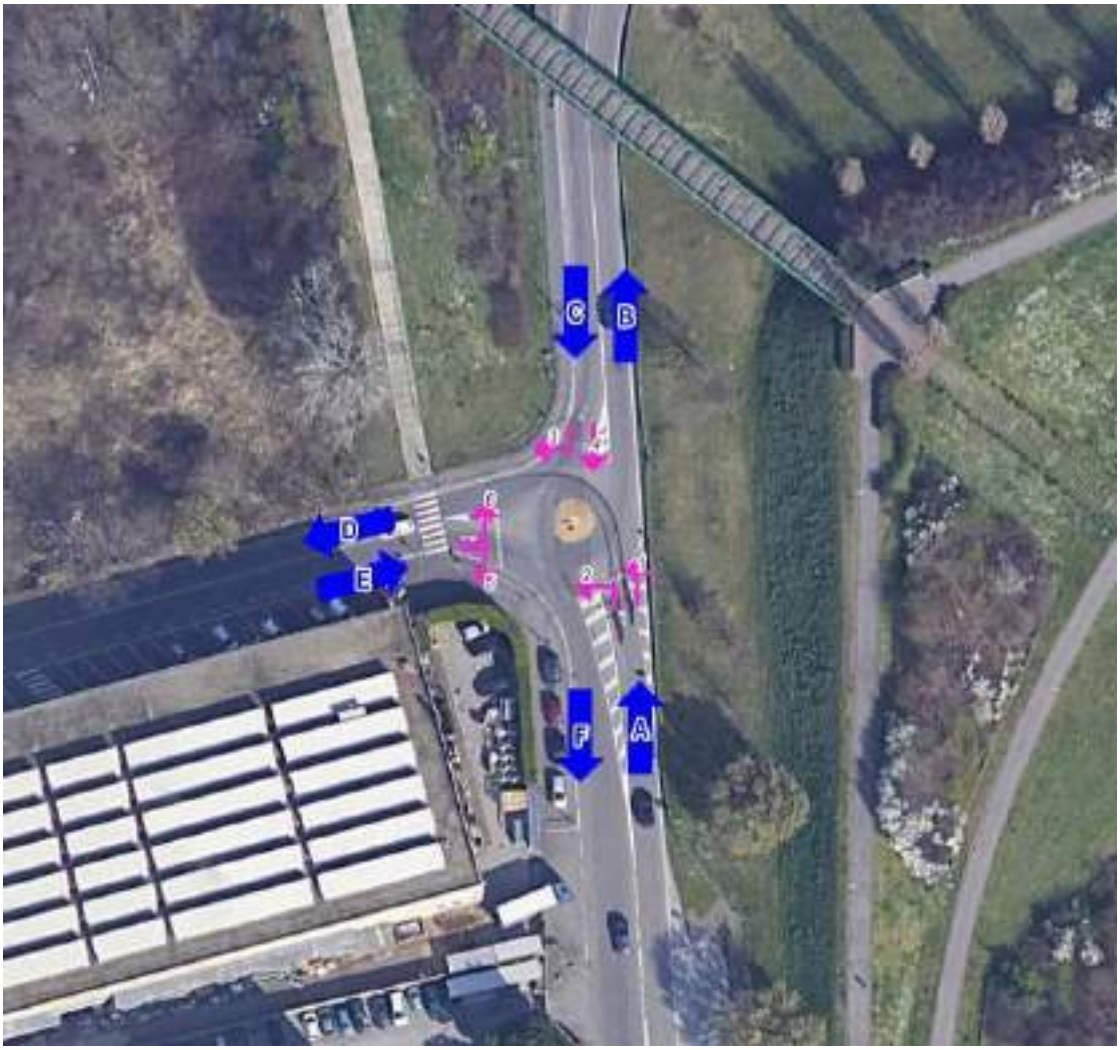
Sez.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq
A	24	1	0	0	0	0	0	25	12	0	0	0	0	0	0	12
B	129	4	7	0	0	0	9	142	36	2	2	0	0	0	12	40
C	159	6	14	3	0	0	7	191	284	17	11	2	0	0	13	314
D	10	0	0	0	0	0	2	10	6	2	0	0	0	0	1	7
E	104	5	5	0	0	0	3	114	56	6	0	0	0	0	0	59
F	197	9	16	3	0	0	5	233	306	18	10	2	0	0	11	335
G	92	3	6	0	0	0	9	103	33	2	2	0	0	0	13	37
H	43	2	2	0	0	0	3	47	37	3	1	0	0	0	2	40

4.13 MACHIAVELLI/PACINOTTI/GUERRAZZI



Man.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg
1	15	1	1	0	0	0	7	17	9	0	0	0	0	0	1	9
2	9	0	0	0	0	0	1	9	8	0	1	0	0	0	1	10
3	157	8	17	6	2	0	7	210	302	17	21	0	0	0	25	342
4	56	4	4	0	0	4	0	80	62	5	3	0	0	4	3	85
5	27	2	5	2	0	0	0	41	43	1	3	1	0	0	5	51
6	21	1	0	0	0	0	1	22	20	1	1	0	0	0	0	22
7	25	1	2	0	0	0	1	29	17	2	0	0	0	0	0	18
8	294	31	27	9	0	0	17	373	272	23	13	0	0	0	20	303
9	49	0	1	0	0	4	3	67	33	2	1	0	0	3	4	48
10	14	1	1	0	0	0	1	16	4	0	0	0	0	0	0	4
Sez.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg
A	181	9	18	6	2	0	15	236	319	17	22	0	0	0	27	361
B	64	1	2	0	0	4	10	84	42	2	1	0	0	3	5	57
C	83	6	9	2	0	4	0	121	105	6	6	1	0	4	8	136
D	23	1	1	0	0	0	2	25	12	0	1	0	0	0	1	14
E	46	2	2	0	0	0	2	50	37	3	1	0	0	0	0	40
F	234	13	21	6	2	4	8	311	384	23	25	0	0	4	28	449
G	357	32	29	9	0	4	21	455	309	25	14	0	0	3	24	355
H	346	34	34	11	0	0	18	442	332	26	16	1	0	0	25	372

4.14 GRANDI/ROMANI/BRESSO



Man.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq
1	340	9	22	3	0	0	1	385	606	43	26	2	0	0	9	672
2	215	17	16	3	2	0	1	263	264	28	16	0	0	0	5	302
3	389	22	45	15	0	0	0	505	364	23	15	7	1	0	0	420
4	611	63	55	9	0	2	0	756	382	29	18	2	0	1	2	433
5	191	30	21	2	1	0	2	247	177	12	10	1	0	0	3	201
6	286	28	28	6	1	0	0	361	416	29	31	2	1	0	3	486
Sez.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq
A	555	26	38	6	2	0	2	648	870	71	42	2	0	0	14	974
B	626	37	50	9	1	0	1	746	1022	72	57	4	1	0	12	1158
C	1000	85	100	24	0	2	0	1261	746	52	33	9	1	1	2	852
D	604	39	61	18	2	0	1	768	628	51	31	7	1	0	5	722
E	477	58	49	8	2	0	2	608	593	41	41	3	1	0	6	687
F	802	93	76	11	1	2	2	1002	559	41	28	3	0	1	5	633

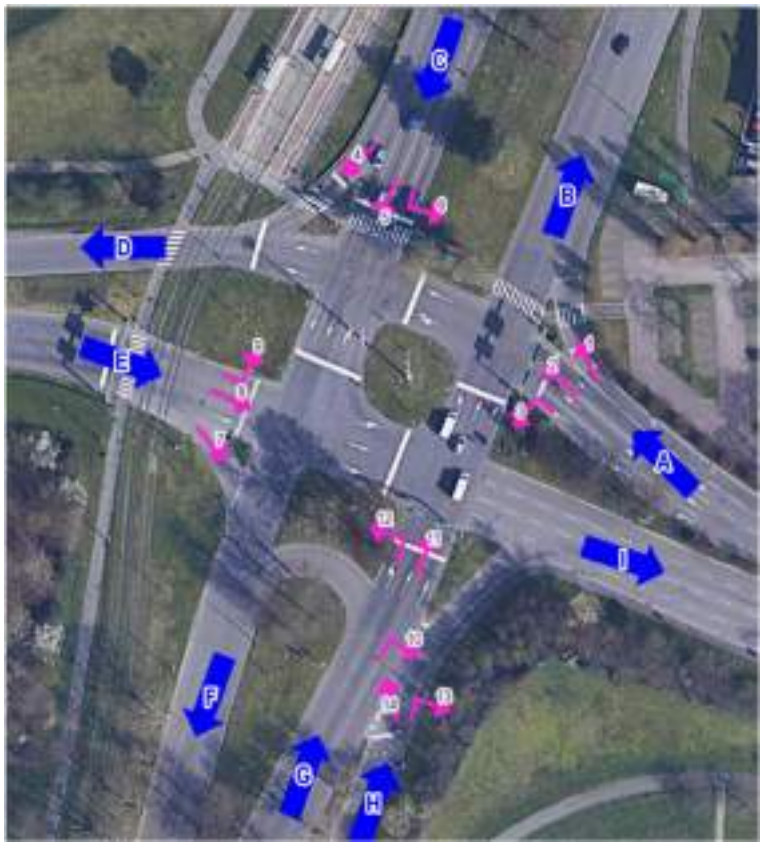
4.15 CLERICI/GRAMSCI/VENTI SETTEMBRE



Man.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg
1	307	18	20	8	0	0	2	366	318	32	14	8	2	0	1	383
2	229	11	14	6	0	4	5	287	471	69	17	5	0	4	6	560
3	412	32	29	11	2	9	0	543	583	41	21	3	0	5	2	663
4	389	32	43	13	2	0	1	510	531	78	25	7	1	1	2	633
5	598	95	60	0	2	1	11	748	283	6	18	2	0	0	12	318
6	624	73	43	9	0	10	2	788	588	36	33	4	0	6	4	690
7	18	5	1	0	0	4	7	38	24	2	0	0	0	4	6	41

Sez.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg
A	536	29	34	14	0	4	7	653	789	101	31	13	2	4	7	943
B	931	91	63	17	0	10	4	1154	906	68	47	12	2	6	5	1073
C	801	64	72	24	4	9	1	1053	1114	119	46	10	1	6	4	1296
D	641	43	43	17	2	13	5	830	1054	110	38	8	0	9	8	1222
E	1222	168	103	9	2	11	13	1535	871	42	51	6	0	6	16	1008
F	1005	132	104	13	4	5	19	1296	838	86	43	9	1	5	20	992

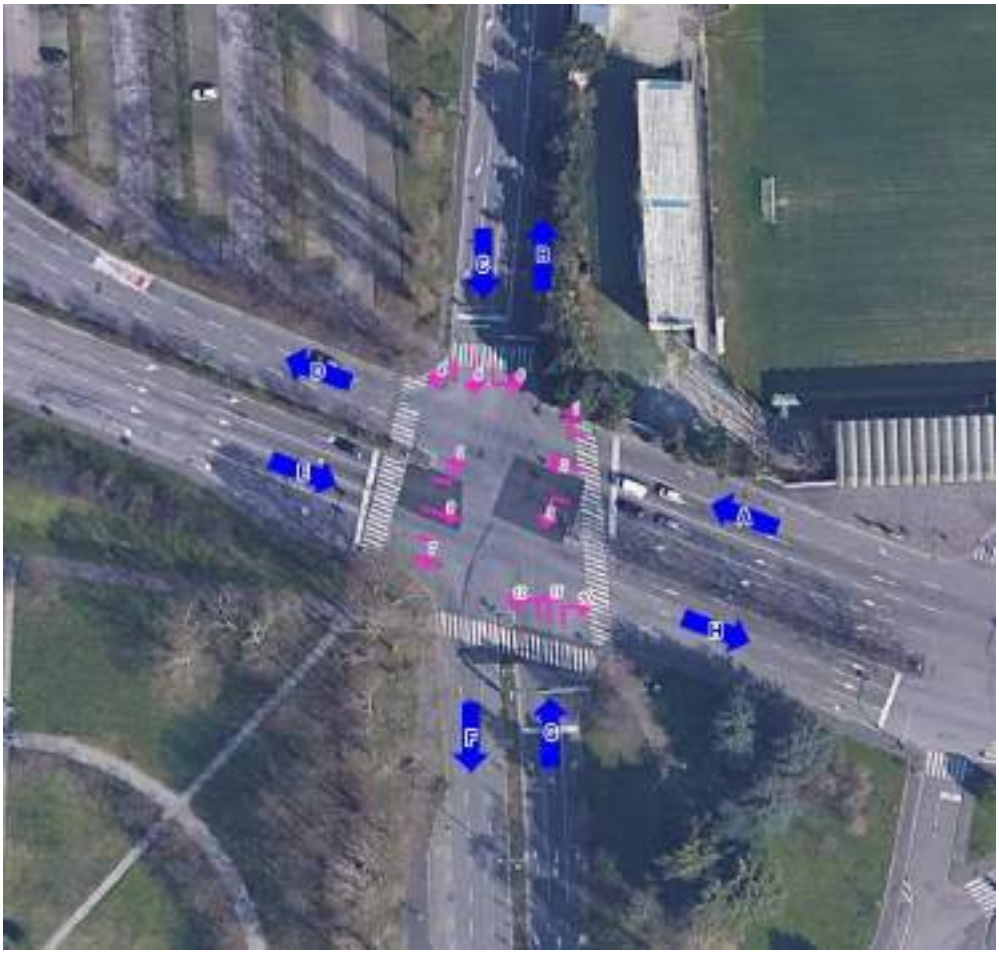
4.16 TESTI/CLERICI/CARDUCCI



Man.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq
1	470	8	32	22	5	4	0	612	617	71	39	5	1	3	2	739
2	718	5	47	4	1	5	9	825	740	41	31	1	0	5	2	830
3	123	7	9	0	0	0	0	140	126	8	4	0	0	0	0	136
4	219	8	16	8	6	0	0	291	281	37	16	5	2	0	1	344
5	1202	153	95	8	0	3	0	1453	1088	77	25	2	0	3	1	1181
6	**769**	**25**	**69**	**22**	**5**	**0**	**0**	**960**	**792**	**39**	**24**	**5**	**2**	**2**	**0**	**875**
7	38	5	4	2	0	0	0	52	54	4	3	1	0	0	0	63
8	**469**	**22**	**18**	**2**	**4**	**5**	**0**	**548**	**326**	**25**	**20**	**2**	**0**	**6**	**4**	**397**
9	390	12	28	8.16	1	1	0	467	626	69	31	0	1	0	6	712
10	**281**	**4**	**15**	**1**	**0**	**0**	**0**	**309**	**197**	**16**	**7**	**2**	**0**	**0**	**1**	**220**
11	965	25	52	14	3	0	0	1103	1016	146	65	9	0	0	0	1209
12	57	0	5	1	0	0	0	67	84	11	5	0	0	0	1	97
13	**90**	**3**	**10**	**0**	**0**	**8**	**0**	**140**	**148**	**13**	**5**	**0**	**0**	**8**	**6**	**192**
14	93	2	3	2	0	1	0	108	229	28	7	2	0	0	6	259

Sez.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq
A	1311	20	87	26	6	9	9	1577	1483	120	74	6	1	8	3	1705
B	1825	45	112	44	9	5	0	2182	2259	286	135	14	2	3	7	2660
C	2190	186	180	38	11	3	0	2704	2161	153	65	12	4	5	2	2400
D	994	13	68	13	7	5	9	1183	1105	89	52	6	2	5	4	1271
E	897	39	50	13	5	6	0	1067	1006	98	55	3	1	6	10	1171
F	1363	165	108	10	0	3	0	1644	1268	89	32	3	0	3	1	1380
G	1303	29	72	16	3	0	0	1479	1297	173	77	11	0	0	2	1526
H	183	5	13	2	0	9	0	248	377	41	12	2	0	8	12	450
I	1609	53	112	26	9	13	0	1957	1463	92	56	9	2	15	11	1684

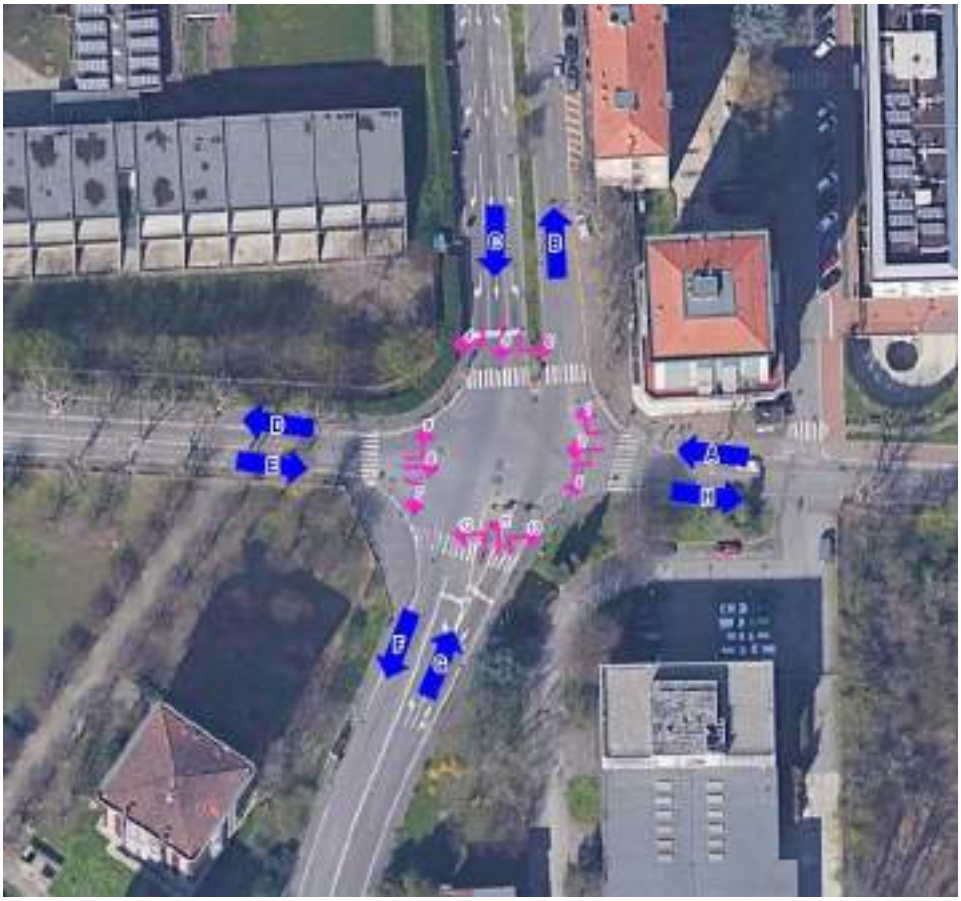
4.17 CARDUCCI/MILANESE



Man.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq
1	127	2	6	0	0	0	1	137	215	18	7	2	0	0	11	240
2	798	5	47	12	2	4	0	925	848	42	47	6	0	5	6	975
3	158	5	8	5	0	4	0	201	142	4	3	0	1	2	0	161
4	220	5	13	5	0	0	1	255	165	10	7	0	0	0	1	181
5	215	10	13	1	0	6	3	266	142	11	3	0	0	7	12	180
6	40	0	4	0	0	0	1	46	35	2	3	0	0	0	2	41
7	541	28	24	11	3	2	1	639	413	29	7	0	1	0	22	442
8	1038	45	54	15	4	5	0	1215	910	74	50	6	1	6	5	1065
9	173	3	12	0	1	7	0	225	234	14	13	2	0	9	5	302
10	116	2	5	2	0	1	1	134	167	11	6	1	0	2	15	192
11	66	4	5	2	0	0	1	81	309	46	7	2	0	0	9	348
12	239	7	9	13	4	3	0	317	465	56	19	3	1	3	0	545

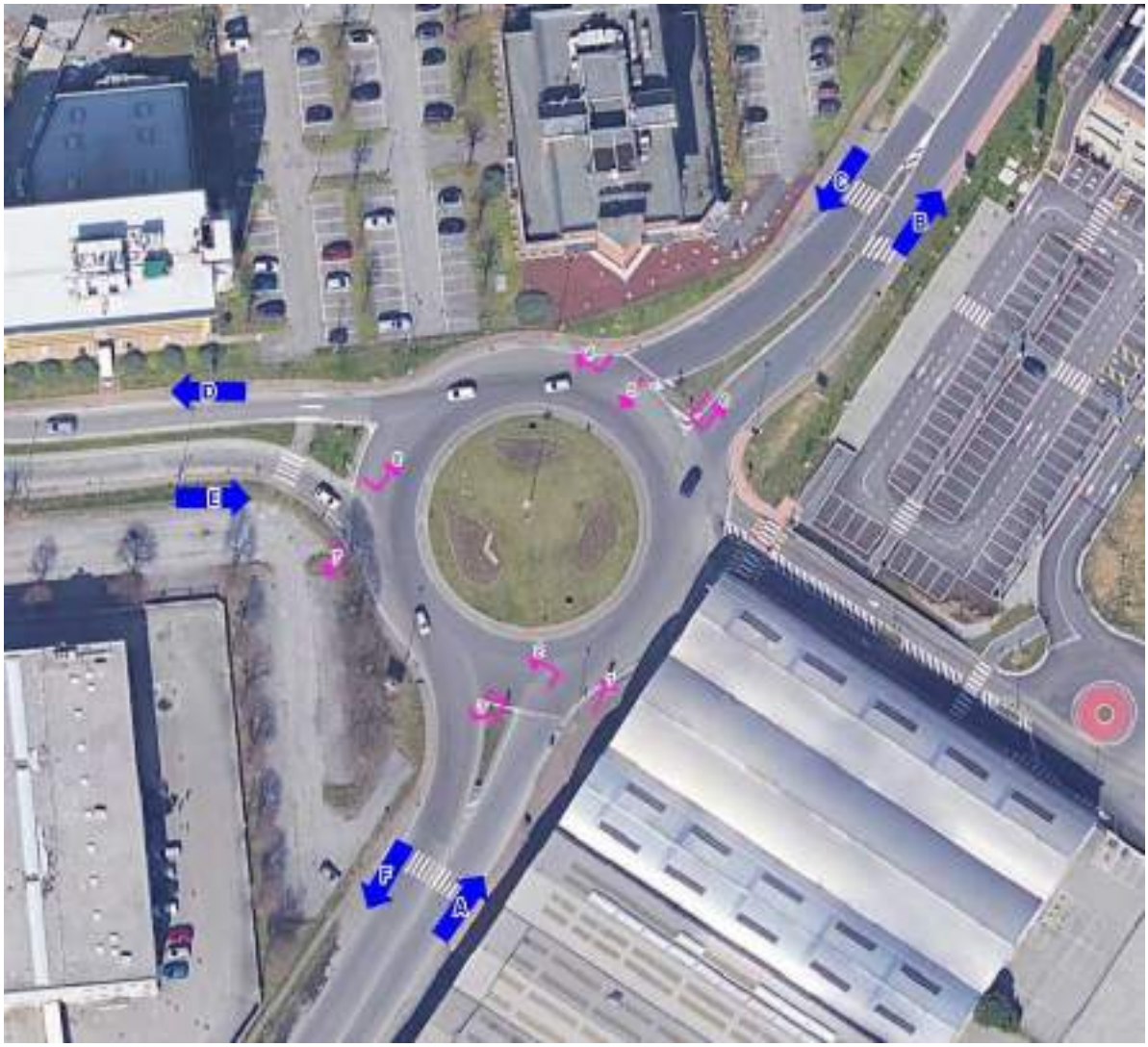
Sez.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq
A	1083	12	61	17	2	8	1	1263	1205	64	57	8	1	7	17	1375
B	366	9	23	2	1	7	2	442	758	78	27	6	0	9	25	889
C	475	15	30	6	0	6	5	567	342	23	13	0	0	7	15	401
D	1257	17	69	30	6	7	1	1496	1478	108	73	9	1	8	7	1700
E	1752	76	90	26	8	14	1	2078	1557	117	70	8	2	15	32	1809
F	914	43	45	17	3	12	4	1106	697	44	13	0	2	9	34	783
G	421	13	19	17	4	4	2	531	941	113	32	6	1	5	24	1085
H	1194	47	63	17	4	6	2	1395	1112	87	59	7	1	8	22	1298

4.18 LINCOLN/MATTEOTTI



Man.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg
1	26	0	3	2	1	0	1	40	96	3	6	0	1	0	1	111
2	189	2	16	2	0	0	3	219	236	5	12	3	0	0	2	264
3	138	7	11	0	0	0	1	158	55	1	2	0	0	0	0	59
4	59	1	9	1	0	1	1	80	157	5	4	1	1	0	1	172
5	445	43	36	6	2	0	9	544	471	16	16	2	1	0	8	512
6	87	0	4	0	0	0	1	93	42	1	2	1	1	0	1	52
7	149	8	4	0	0	24	8	255	106	3	5	1	0	18	8	190
8	82	2	6	1	0	0	1	95	77	3	5	1	0	0	4	89
9	37	0	4	3	0	0	0	51	84	0	1	2	0	0	0	91
10	25	4	2	0	0	0	3	30	24	1	1	0	0	0	2	26
11	243	11	10	3	1	0	17	275	337	18	17	6	0	0	6	387
12	55	5	4	1	0	23	5	158	127	5	5	0	0	21	5	221
Sez.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg
A	353	9	30	4	1	0	5	417	387	9	20	3	1	0	3	433
B	306	11	17	8	2	0	18	365	517	21	24	8	1	0	7	588
C	591	44	49	7	2	1	11	716	670	22	22	4	3	0	10	736
D	303	8	29	4	0	24	9	457	520	15	21	4	1	21	8	657
E	268	10	14	4	0	24	9	400	267	6	11	4	0	18	12	369
F	732	58	51	6	2	24	18	957	632	20	23	3	1	18	16	760
G	323	20	16	4	1	23	25	463	488	24	23	6	0	21	13	634
H	194	6	12	1	0	0	5	218	143	5	8	2	1	0	7	167

4.19 VALTELLINA/GALILEI



Man.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq
1	361	26	16	11	6	9	21	486	552	36	28	6	0	7	6	655
2	736	25	36	25	17	4	6	949	774	54	40	13	7	1	0	926
3	19	11	3	0	0	0	0	29	39	3	1	2	2	0	0	55
4	129	6	7	6	1	0	5	162	169	3	7	0	5	0	1	201
5	538	86	33	15	2	11	10	720	286	8	19	10	3	8	2	388
6	31	1	1	3	2	0	0	49	93	0	1	0	1	0	1	99
7	585	71	67	12	10	1	3	795	1079	38	50	10	10	0	9	1238
8	50	4	12	4	1	0	1	84	47	4	3	4	0	0	0	64
Sez.	**HPM**								**HPS**							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq
A	1116	51	52	36	23	13	27	1454	1365	90	68	19	7	8	6	1620
B	442	30	28	15	7	9	22	601	692	40	31	10	0	7	6	812
C	698	92	40	21	3	11	15	913	548	11	26	10	8	8	3	682
D	865	31	43	31	18	4	11	1111	943	57	47	13	12	1	1	1127
E	635	75	79	16	11	1	4	879	1126	42	53	14	10	0	9	1302
F	1142	157	100	27	12	12	13	1534	1404	46	69	20	13	8	11	1665

4.20 GALILEI/BIAGI



Man.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq
1	263	12	6	5	4	3	7	319	385	25	13	4	3	3	2	451
2	576	23	35	26	10	0	3	745	631	37	32	9	10	0	0	760
3	123	3	7	3	2	0	0	151	260	5	11	3	3	0	0	299
4	248	22	25	6	3	0	0	324	269	8	15	4	3	0	1	318
5	266	39	21	10	8	0	1	374	396	12	29	7	5	0	0	483
6	33	2	8	3	0	0	2	54	98	3	6	1	0	0	0	111
Sez.	**HPM**								**HPS**							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veq
A	839	35	41	31	14	3	10	1064	1016	62	45	13	13	3	2	1211
B	296	14	14	8	4	3	9	372	483	28	19	5	3	3	2	562
C	371	25	32	9	5	0	0	474	529	13	26	7	6	0	1	616
D	699	26	42	29	12	0	3	896	891	42	43	12	13	0	0	1059
E	299	41	29	13	8	0	3	428	494	15	35	8	5	0	0	594
F	514	61	46	16	11	0	1	698	665	20	44	11	8	0	1	801

4.21 BIAGI/BETTOLA



Sez.	HPM								HPS							
	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg	Auto	Moto	Legg	Medi	Pes	Bus	Bici	Veg
A	126	7	9	4	0	0	0	153	202	0	7	2	1	0	0	222
B	186	5	5	7	5	2	0	242	310	17	15	5	1	3	0	370
C	441	31	32	4	7	3	483	555	349	42	46	34	38	31	47	800
D	139	7	6	2	2	0	0	165	191	9	8	1	2	0	0	218
E	122	4	20	6	3	0	0	181	150	150	150	150	150	150	150	2025
F	414	32	45	9	6	0	544	544	492	12	25	6	6	0	575	575
G	300	15	13	8	4	2	371	371	473	27	26	7	1	3	559	559
H	250	13	18	4	1	3	310	310	181	181	181	181	181	181	181	2444

5 QUESTIONARIO ONLINE

L'intervista online, elaborata da Sintagma, ha consentito di "ascoltare" e raccogliere le principali esigenze di mobilità sostenibile dei cittadini di Monza.

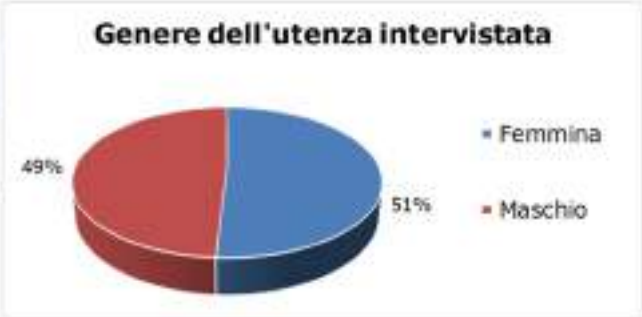
Si riportano a seguire le risultanze delle 1783 interviste effettuate online.

- **Caratteristiche dell'utenza intervistata**

Il campione intercettato è rappresentato da un'ottima ripartizione maschi/femmine, e sulla fascia d'età prevalgono i 41/60 anni con il 53%.

I soggetti attivi (occupati e studenti) raggiungono l'80% del campionamento. Tra gli occupati, impiegati e liberi professionisti rispondono con percentuali più alte rispetto a dirigenti/imprenditori, operai, commercianti e artigiani.

Genere dell'utenza intervistata	VALORE	VALORE %
Femmina	909	51%
Maschio	874	49%
TOTALE	**1783**	**100%**



Fascia d'età dell'utenza intervistata	VALORE	VALORE %
0-17	8	0,4%
18-25	89	5%
26-40	406	23%
41-60	947	53%
Oltre 60	333	19%
TOTALE	**1783**	**100%**



Condizione occupazionale dell'utenza intervistata	VALORE	VALORE %
Occupato/a	1337	75%
Pensionato/a	254	14%
Studente/essa	88	5%
Casalingo/a	59	3%
Disoccupato/a	45	3%
TOTALE	**1783**	**100%**



Per gli occupati, che lavoro svolge? (se non appartiene a nessuna categoria, barrare la casella che più si avvicina):	VALORE	VALORE %
Impiegato (ricomprende ogni tipologia di lavoro dipendente, sia pubblico che privato)	894	67%
Libero professionista	214	16%
Dirigente/Imprenditore	128	10%
Operaio	53	4,0%
Commerciante (titolare di attività commerciale)	27	2,0%
Artigiano	21	1,6%
TOTALE*	**1337**	**100%**

**Risponde l'utenza occupata (1.337 soggetti)*



- **Spostamento principale della giornata**

Per quanto riguarda l'origine dello spostamento principale della giornata, la maggior parte del campione parte dal Comune di Monza (70%, 1247 persone). In relazione alla destinazione, invece, il 43% (773 persone) ha come destinazione dello spostamento il Comune di Monza, mentre la maggior parte del campione ha dato come risposta "altro comune". Riportiamo, a seguire, solo i comuni che hanno avuto risposte più numerose, tra cui Milano (445 intervistati).

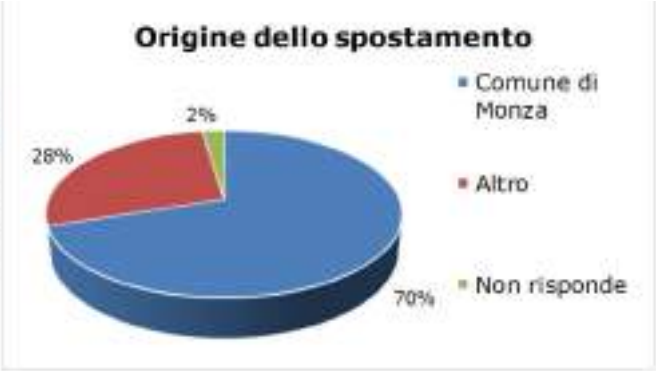
Emerge, inoltre, che la maggior parte degli intervistati effettua uno spostamento diretto che non prevede quindi delle tappe intermedie (759 persone).

Come motivazione dello spostamento prevale il lavoro con il 68.4%. Il 73% del campione si sposta in maniera sistematica tutti i giorni o almeno 4/5 volte alla settimana.

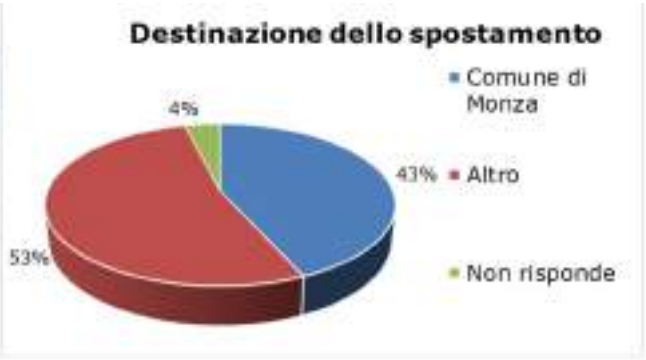
Il mezzo con cui la maggior parte del campione si sposta è l'auto propria (57.6%), seguita dalla bicicletta (12.8%) e dal treno (8.8%). Seguono coloro che si spostano a piedi (6.4), in autobus (4%) e in motociclo (3.9%). Nelle ultime posizioni troviamo il monopattino elettrico (0.3%) e il car pooling (0.1%).

Tra le motivazioni della scelta del mezzo al primo posto troviamo "autonomia di movimento" (881 intervistati); segue "alternativa meno stressante" (542) e "durata del viaggio" (472).

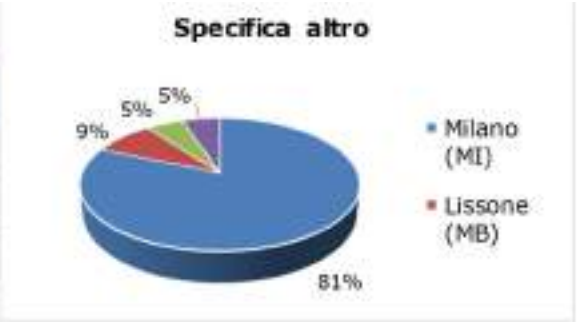
Origine dello spostamento	VALORE	VALORE %
Comune di Monza	1247	70%
Altro	494	28%
Non risponde	42	2%
TOTALE	**1783**	**100%**



Destinazione dello spostamento	VALORE	VALORE %
Comune di Monza	773	43%
Altro	941	53%
Non risponde	69	4%
TOTALE	**1783**	**100%**

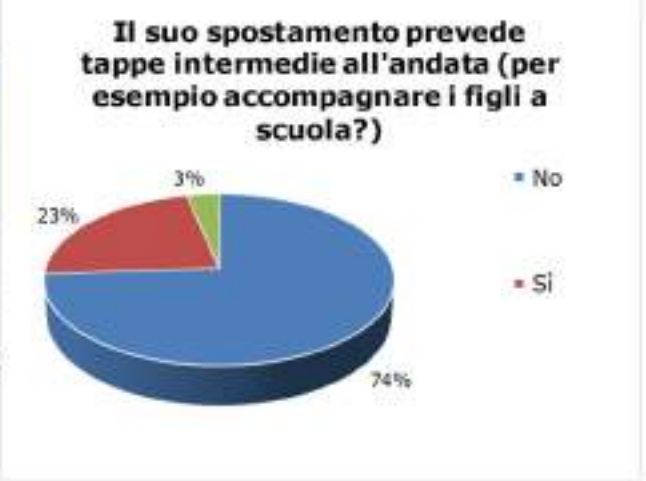


Specifica altro	VALORE	VALORE %
Milano (MI)	445	81%
Lissone (MB)	46	8%
Cinisello Balsamo (MI)	28	5%
Sesto San Giovanni (MI)	28	5%
TOTALE	**547**	**100%**

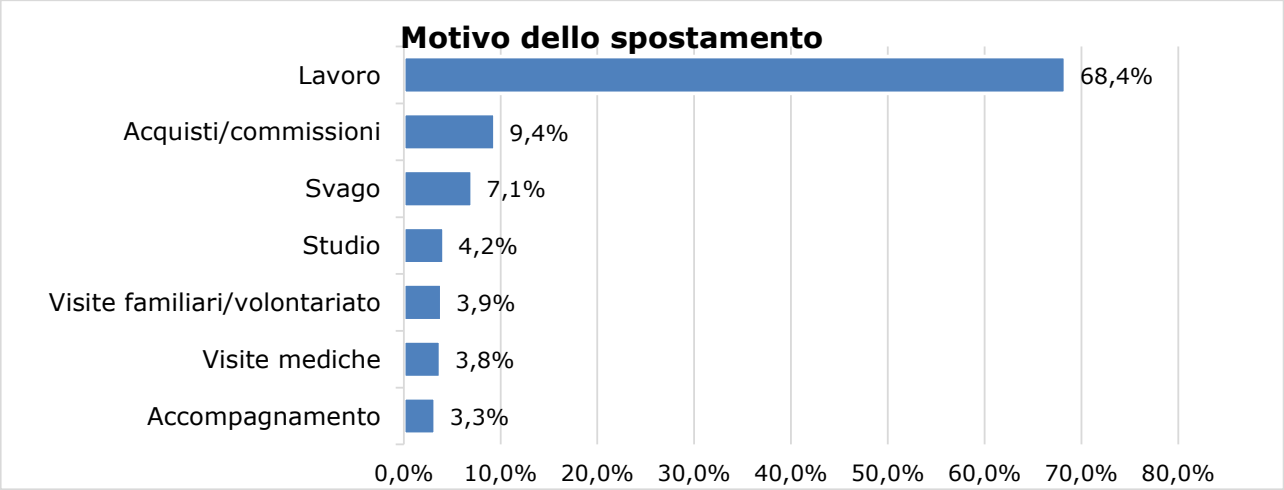


Il suo spostamento prevede tappe intermedie all'andata (per esempio accompagnare i figli a scuola?)	VALORE	VALORE %
No	759	74%
Si	233	23%
Non risponde	35	3%
TOTALE*	**1027**	**100%**

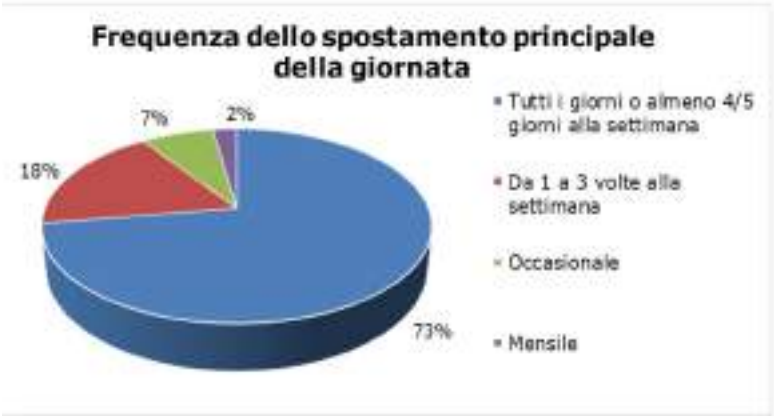
**Risponde solo chi utilizza l'auto propria (1.027 soggetti)*



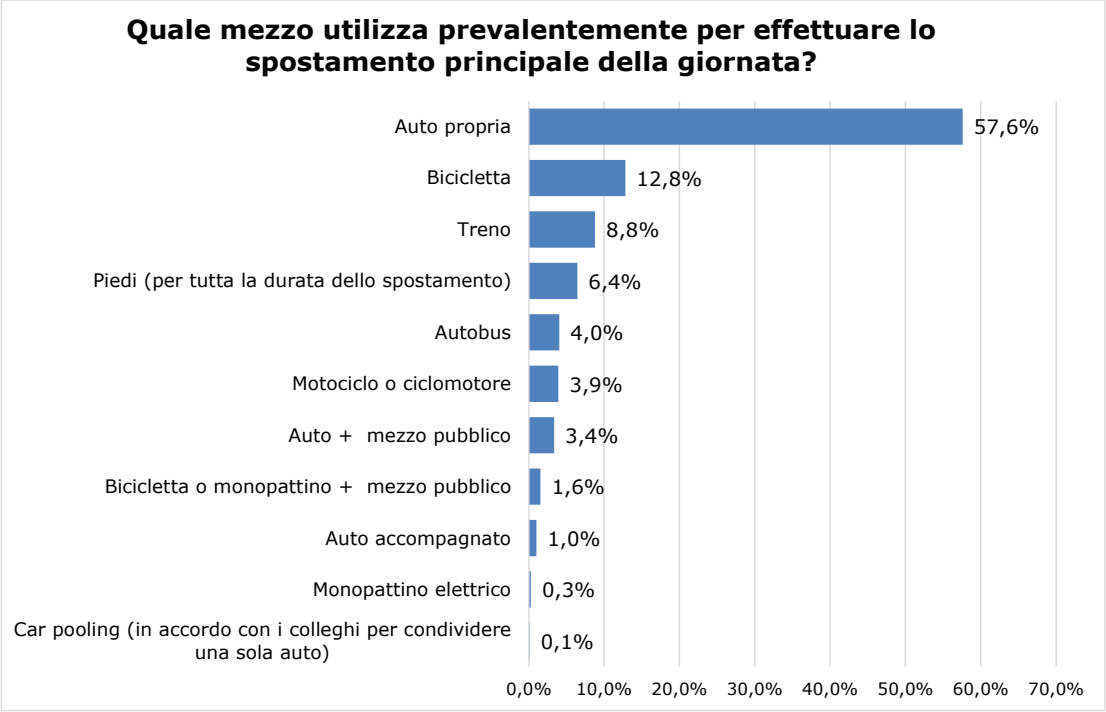
Motivo dello spostamento	VALORE	VALORE %
Lavoro	1219	68%
Acquisti/commissioni	168	9%
Svago	126	7%
Studio	74	4%
Visite familiari/volontariato	70	4%
Visite mediche	68	3,8%
Accompagnamento	58	3,3%
TOTALE	**1783**	**100%**



Frequenza dello spostamento principale della giornata	VALORE	VALORE %
Tutti i giorni o almeno 4/5 giorni alla settimana	1292	72,5%
Da 1 a 3 volte alla settimana	321	18,0%
Occasionale	128	7,2%
Mensile	42	2,4%
TOTALE	**1783**	**100%**



Quale mezzo utilizza prevalentemente per effettuare lo spostamento principale della giornata?	VALORE	VALORE %
Auto propria	1027	57,6%
Bicicletta	229	12,8%
Treno	157	8,8%
Piedi (per tutta la durata dello spostamento)	115	6,4%
Autobus	72	4,0%
Motociclo o ciclomotore	70	3,9%
Auto + mezzo pubblico	60	3,4%
Bicicletta o monopattino + mezzo pubblico	28	1,6%
Auto accompagnato	18	1,0%
Monopattino elettrico	5	0,3%
Car pooling (in accordo con i colleghi per condividere una sola auto)	2	0,1%
TOTALE	**1783**	**100%**



Quali sono i motivi della scelta del mezzo che utilizza per effettuare il principale spostamento della giornata? (max 3 risposte)	VALORE	VALORE %
Autonomia di movimento	881	22,9%
Alternativa meno stressante	542	14,1%
Durata del viaggio	472	12,3%
Mancanza di un collegamento diretto	341	8,9%
Economicità	327	8,5%
Difficoltà di parcheggio	200	5,2%
Salute	196	5,1%
Comfort	194	5,0%
Non ho alternativa	171	4,4%
Assenza di mezzi pubblici	132	3,4%
Sicurezza	101	2,6%
Coincidenze non buone	85	2,2%
Accompagnare più persone	77	2,0%
Corse poco regolari	77	2,0%
Fermate troppo distanti	47	1,2%
Non so dove cercare le informazioni	6	0,2%
TOTALE*	**3849**	**100%**

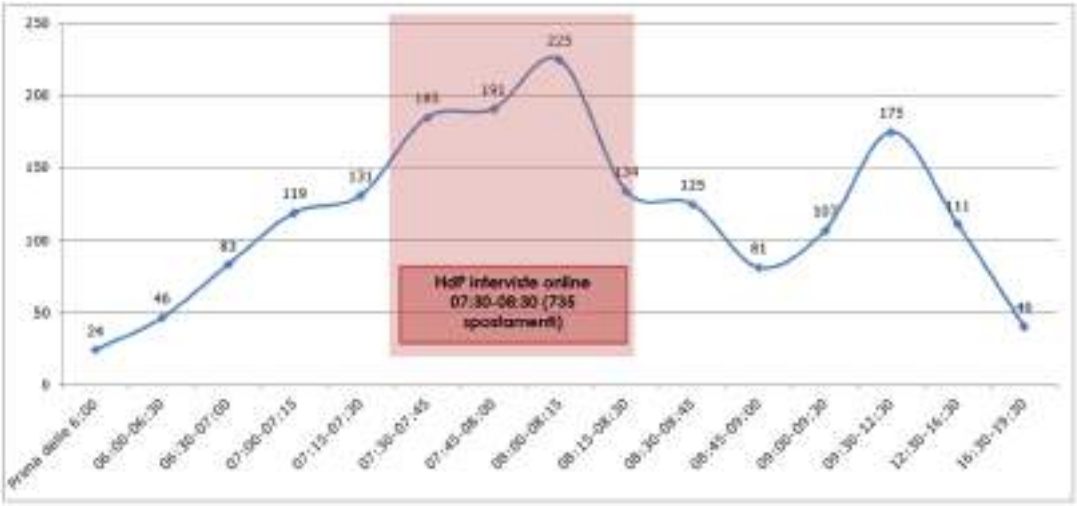
**Si è data la possibilità di fornire più risposte*



La maggior parte degli spostamenti iniziali degli intervistati si colloca nella fascia compresa tra le 07:30 e le 08:15 (601 persone).

Per quanto riguarda, invece, l'orario di rientro (ritorno all'origine) risulta che la maggior parte del campione intervistato fa rientro tra le 12:00 e le 15:00 (203 persone) e tra le 19:00 e le 19:30 (199 persone).

Orario di inizio dello spostamento (ora di partenza dall'origine)	VALORE	VALORE %
Prima delle 6:00	24	1,3%
06:00-06:30	46	2,6%
06:30-07:00	83	4,7%
07:00-07:15	119	6,7%
07:15-07:30	131	7,3%
07:30-07:45	185	10,4%
07:45-08:00	191	10,7%
08:00-08:15	225	12,6%
08:15-08:30	134	7,5%
08:30-08:45	125	7,0%
08:45-09:00	81	4,5%
09:00-09:30	107	6,0%
09:30-12:30	175	9,8%
12:30-16:30	111	6,2%
16:30-19:30	40	2,2%
Dopo le 19:30	3	0,2%
Non risponde	3	0,2%
TOTALE	**1783**	**100%**



Orario di rientro serale (ora di ritorno in origine la sera)	VALORE	VALORE %
Prima delle 12:00	77	4,3%
Tra le 12:00 e le 15:00	203	11,4%
Tra le 15:00 e le 16:30	132	7,4%
16:30-17:00	120	6,7%
17:00-17:15	54	3,0%
17:15-17:30	49	2,7%
17:30-17:45	75	4,2%
17:45-18:00	110	6,2%
18:00-18:15	122	6,8%
18:15-18:30	121	6,8%
18:30-18:45	154	8,6%
18:45-19:00	128	7,2%
19:00-19:30	199	11,2%
19:30-20:00	131	7,3%
Dopo le 20:00	96	5,4%
Non risponde	12	0,7%
TOTALE	**1783**	**100%**



- **Focus auto**

A chi effettua gli spostamenti con l'automobile è stato chiesto dove parcheggia la sua auto una volta giunto alla destinazione prefissata. La maggior parte del campione ha risposto che parcheggia negli stalli gratuiti lungo strada (476). Seguono i parcheggi a pagamento lungo strada (76), i parcheggi in struttura a pagamento (116) e i parcheggi aziendali per i dipendenti (348).

È stato poi calcolato il coefficiente di occupazione dell'auto che risulta essere 1,3 (persone per veicolo). L'utilizzo delle auto in modo condiviso ha come obiettivo quello di incrementare il coefficiente di occupazione degli autoveicoli così da ridurre il numero di autoveicoli privati circolanti.

Il tasso di motorizzazione è 0,60, ovvero poco più di una macchina ogni due persone.

Dove parcheggia la sua auto, una volta giunto a destinazione?	VALORE	VALORE %
In strada - parcheggio gratuito	436	42%
In strada - parcheggio a pagamento	76	7%
Parcheggio in struttura a pagamento	116	11%
Parcheggio aziendale gratuito per i dipendenti	348	34%
Altro	39	4%
Non risponde	12	1%
TOTALE*	**1027**	**100%**

**Risponde chi utilizza l'auto propria (1.027 soggetti)*



Indichi il numero di occupanti del veicolo (compreso il conducente)	VALORE	VALORE %
1	737	70%
2	247	24%
4	20	2%
3	40	4%
5	3	0%
TOTALE*	**1047**	**100%**

COEFFICIENTE DI OCCUPAZIONE AUTO = 1.381

* Il totale è la somma di chi utilizza l'auto propria (1027), l'auto accompagnato (18) e il car pooling (2)

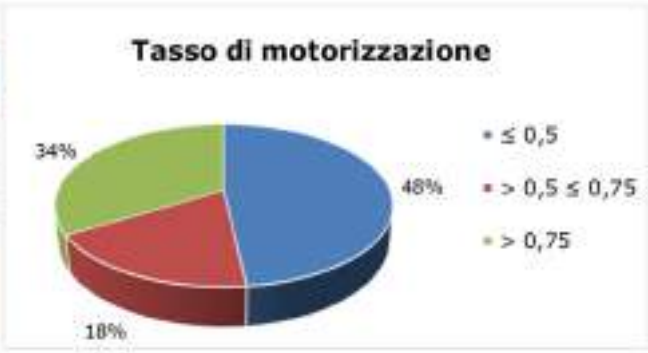


Tasso di motorizzazione	VALORE	VALORE %
≤ 0,5	855	48%
> 0,5 ≤ 0,75	322	18%
> 0,75	597	34%
TOTALE*	**1774**	**100%**

**Non sono considerati i Non risponde*

IL TASSO DI MOTORIZZAZIONE E' IL RAPPORTO TRA IL NUMERO DI AUTO E IL NUMERO DI COMPONENTI DEL NUCLEO FAMILIARE

COEFF. DI MOTORIZZAZIONE = 0,602039

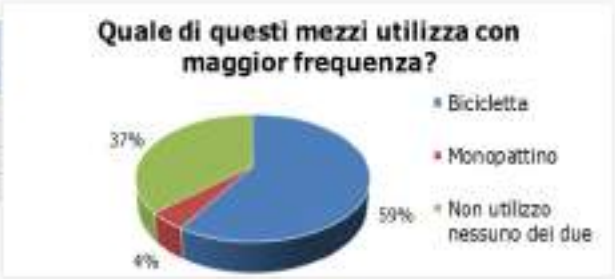


- **Focus bicicletta e monopattino**

Al campione intervistato è stato chiesto quale mezzo, tra biciletta e monopattino, utilizza più frequentemente. Il 59% ha affermato di utilizzare la bicicletta; il 5% utilizza il monopattino e il 37% non utilizza nessuno dei due mezzi.

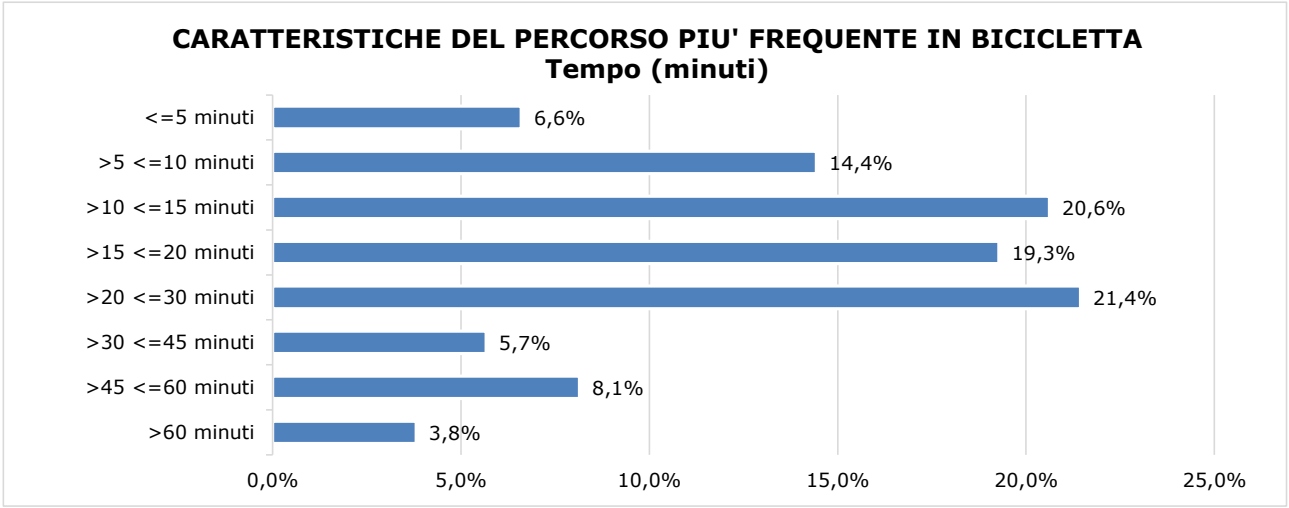
Dei 1.048 intervistati che utilizzano la bicicletta, la maggioranza (208 persone) afferma di utilizzarla per un tempo che va dai 20 ai 30 minuti e per una lunghezza di viaggio che va dai 2 ai 5 km.

Quale di questi mezzi utilizza con maggior frequenza?	VALORE	VALORE %
Bicicletta	1048	59%
Monopattino	82	5%
Non utilizzo nessuno dei due	653	37%
TOTALE	**1783**	**100%**



CARATTERISTICHE DEL PERCORSO PIU' FREQUENTE IN BICICLETTA		
Tempo del viaggio solo andata (minuti)	**VALORE**	**VALORE %**
<=5 minuti	64	6,6%
>5 <=10 minuti	140	14,4%
>10 <=15 minuti	200	20,6%
>15 <=20 minuti	187	19,3%
>20 <=30 minuti	208	21,4%
>30 <=45 minuti	55	5,7%
>45 <=60 minuti	79	8,1%
>60 minuti	37	3,8%
TOTALE*	**970**	**100%**

**Risponde chi utilizza la bicicletta (1.048 soggetti); non sono stati considerati i non risponde (78).*



CARATTERISTICHE DEL PERCORSO PIU' FREQUENTE IN BICICLETTA		
Lunghezza del viaggio solo andata (km)	**VALORE**	**VALORE %**
<=2 km	156	16,0%
>2 <=5 km	448	46,0%
>5 <=10 km	228	23,4%
>10 <=20 km	96	9,9%
>20 <=30 km	31	3,2%
>30 <=50 km	6	0,6%
>50 <=70 km	2	0,2%
>70 <=100 km	1	0,1%
>100 km	5	0,5%
TOTALE*	**973**	**100%**

**Risponde chi utilizza la bicicletta (1.048 soggetti); non sono stati considerati i non risponde (75).*

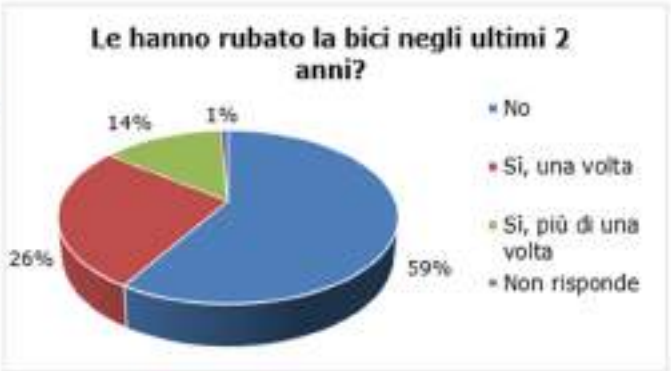


È stato chiesto a coloro che utilizzano la bicicletta se negli ultimi due anni abbiano subito un furto del mezzo e la maggioranza ha risposto di no (616 persone, 59%). Nonostante questo, 635 persone hanno affermato che la paura di un eventuale furto del mezzo le condiziona nell'uso dello stesso. Il 91% di coloro che utilizzano la bicicletta ha, inoltre, dichiarato di non aver avuto incidenti gravi negli ultimi due anni andando in bicicletta.

Il 93% del campione riterrebbe utile l'installazione di nuove velostazioni per il parcheggio delle biciclette in corrispondenza di nuove stazioni ferroviarie, fermate metropolitane, capolinea degli autobus.

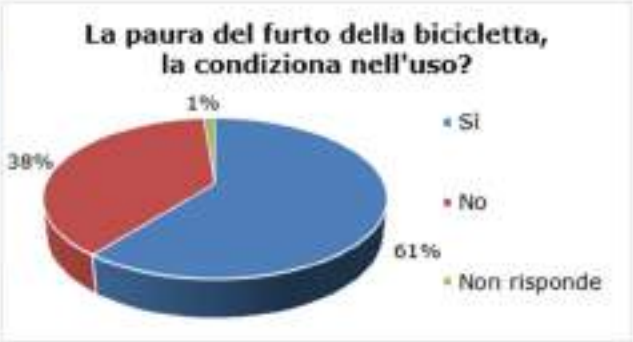
Le hanno rubato la bici negli ultimi 2 anni?	VALORE	VALORE %
No	616	59%
Si, una volta	279	27%
Si, più di una volta	144	14%
Non risponde	9	1%
TOTALE*	**1048**	**100%**

**Risponde chi dichiara di utilizzare la bicicletta (1.048 soggetti)*



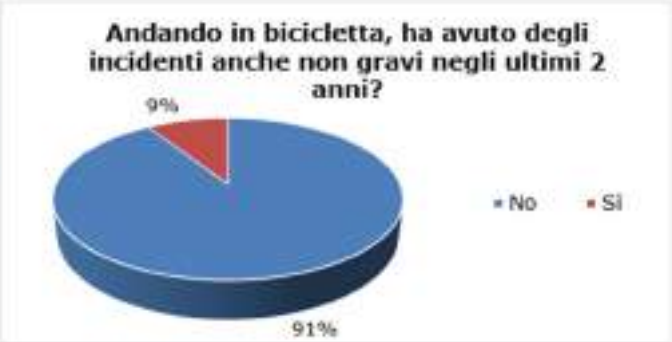
La paura del furto della bicicletta, la condiziona nell'uso?	VALORE	VALORE %
Si	635	61%
No	400	38%
Non risponde	13	1%
TOTALE*	**1048**	**100%**

**Risponde chi dichiara di utilizzare la bicicletta (1.048 soggetti)*



Andando in bicicletta, ha avuto incidenti anche non gravi, negli ultimi 2 anni, nel Comune di Monza?	VALORE	VALORE %
No	954	91%
Si	94	9%
TOTALE*	**1048**	**100%**

**Risponde chi dichiara di utilizzare la bicicletta (1.048 soggetti)*



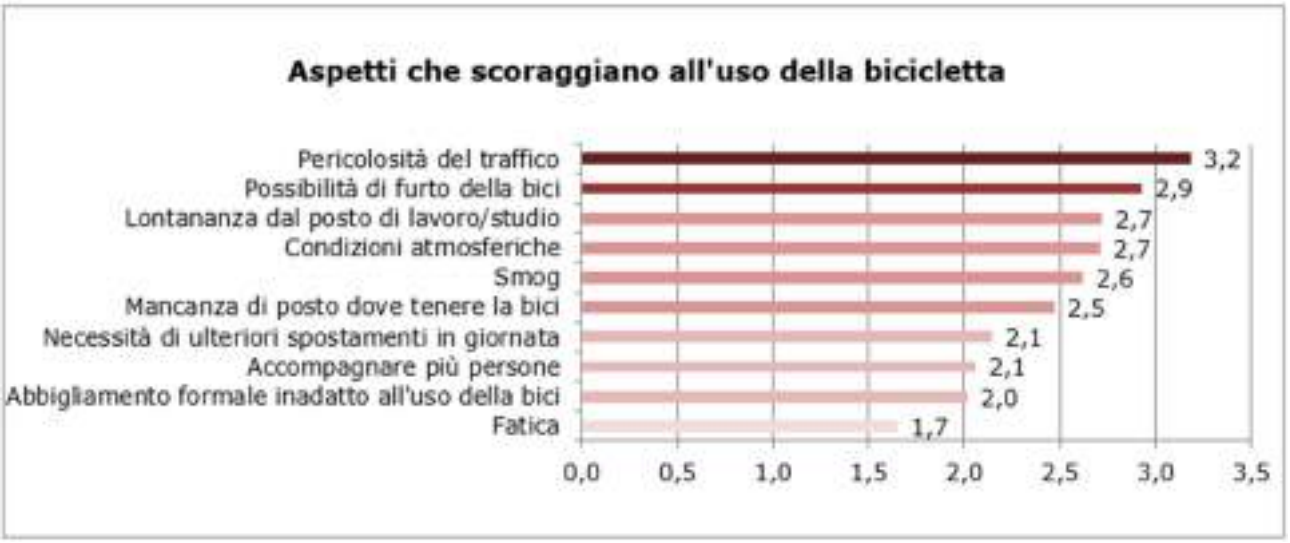
Riterrebbe utile l'installazione di nuove velostazioni per il parcheggio delle biciclette, in corrispondenza di nuove stazioni ferroviarie/ fermate metropolitana/ capolinea autobus?	VALORE	VALORE %
Si	975	93%
No	73	7%
TOTALE*	**1048**	**100%**

**Risponde chi dichiara di utilizzare la bicicletta (1.048 soggetti)*



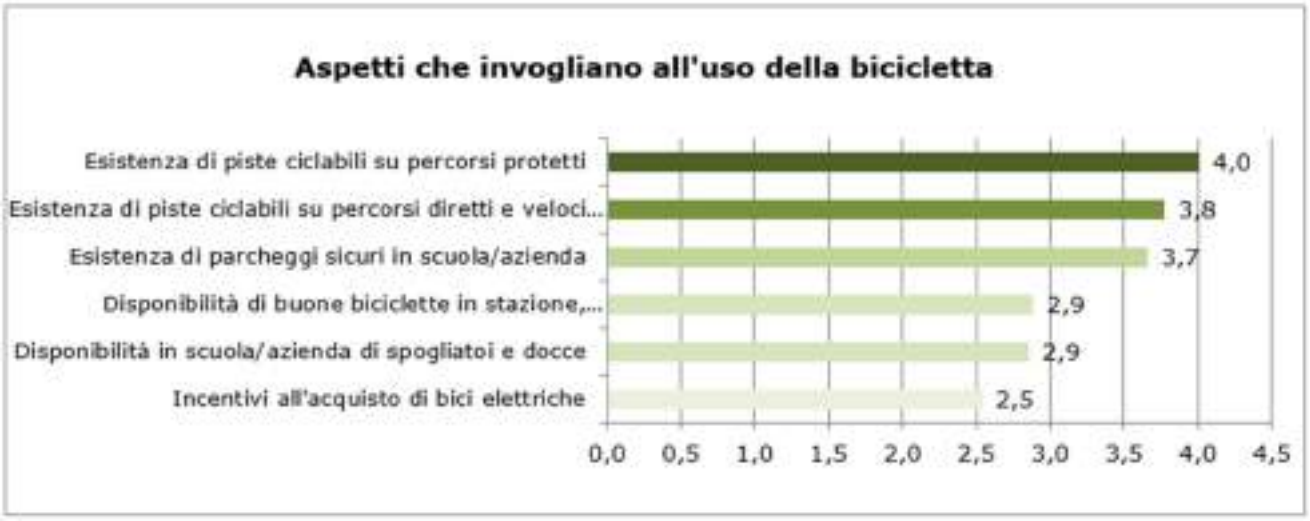
Tra i motivi che scoraggiano all'uso della bicicletta, al primo posto vi è la *pericolosità del traffico* (388 persone con voto 5), la *lontananza dal posto di lavoro* (297 persone con voto 5) e la possibilità di furto della bici (285 persone con voto 5). Minor importanza viene attribuita alla *fatica* (417 persone con voto 1).

MOTIVI CHE SCORAGGIANO ALL'USO DELLA BICI (Voto da 1 a 5)	Voto 1 (Minimo)	Voto 2	Voto 3	Voto 4	Voto 5 (Massimo)	Media ponderata
Lontananza dal posto di lavoro/studio	215	88	118	68	297	**2,7**
Pericolosità del traffico	81	66	178	173	388	3,2
Possibilità di furto della bici	120	104	174	144	285	2,9
Smog	161	147	187	116	171	**2,6**
Fatica	417	161	91	29	23	**1,7**
Condizioni atmosferiche	103	184	242	138	152	**2,7**
Mancanza di posto dove tenere la bici	227	113	161	118	156	**2,5**
Abbigliamento formale inadatto all'uso della bici	325	149	136	82	59	**2,0**
Necessità di ulteriori spostamenti in giornata	304	144	149	68	99	**2,1**
Accompagnare più persone	364	104	104	56	124	**2,1**



Tra i motivi che, invece, invogliano all'uso della bicicletta troviamo *l'esistenza di piste ciclabili su percorsi protetti* (549 persone con voto 5) e *l'esistenza di piste ciclabili su percorsi diretti e veloci anche a fianco strada* (395 persone con voto 5). Minor importanza viene attribuita agli *incentivi all'acquisto di bici elettriche* (274 persone con voto 1).

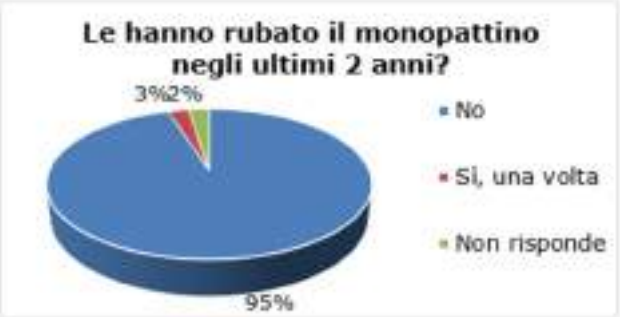
MOTIVI CHE INVOGLIANO ALL'USO DELLA BICI (Voto da 1 a 5)	Voto 1 (Minimo)	Voto 2	Voto 3	Voto 4	Voto 5 (Massimo)	Media
Esistenza di piste ciclabili su percorsi protetti	89	54	158	115	549	4,0
Esistenza di piste ciclabili su percorsi diretti e veloci anche a fianco strada	92	70	173	154	395	3,8
Disponibilità di buone biciclette in stazione, metropolitana e/o fermata del bus	191	126	204	107	154	**2,9**
Incentivi all'acquisto di bici elettriche	274	149	155	64	136	**2,5**
Esistenza di parcheggi sicuri in scuola/azienda	101	77	151	159	328	**3,7**
Disponibilità in scuola/azienda di spogliatoi e docce	220	122	157	94	173	**2,8**



Solo 82 persone delle 1783 intervistate ha dichiarato di utilizzare il monopattino. Di questi, solamente 2 persone hanno affermato di aver subito un furto del mezzo negli ultimi due anni. Sempre 2 persone intervistate hanno detto di aver avuto incidenti usando il mezzo.

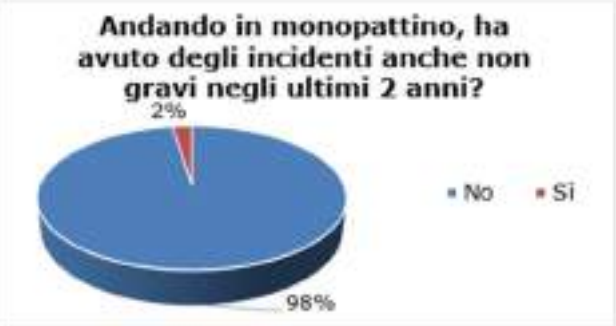
Le hanno rubato il monopattino negli ultimi 2 anni?	VALORE	VALORE %
No	78	95%
Sì, una volta	2	2%
Non risponde	2	2%
TOTALE*	**82**	**100%**

**Risponde chi dichiara di utilizzare il monopattino (82 soggetti)*



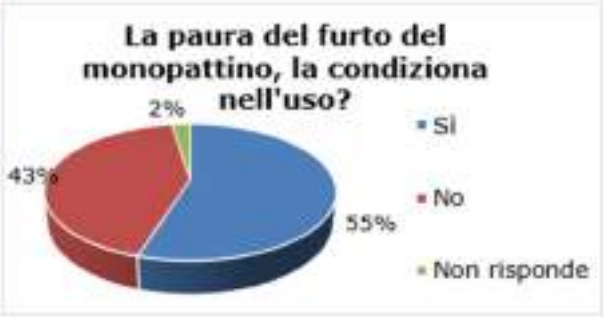
Andando in monopattino, ha avuto incidenti anche non gravi, negli ultimi 2 anni, nel Comune di Monza?	VALORE	VALORE %
No	80	98%
Sì	2	2%
TOTALE*	**82**	**100%**

**Risponde chi dichiara di utilizzare il monopattino (82 soggetti)*



La paura del furto del monopattino, la condiziona nell'uso?	VALORE	VALORE %
Sì	45	55%
No	35	43%
Non risponde	2	2%
TOTALE*	**82**	**100%**

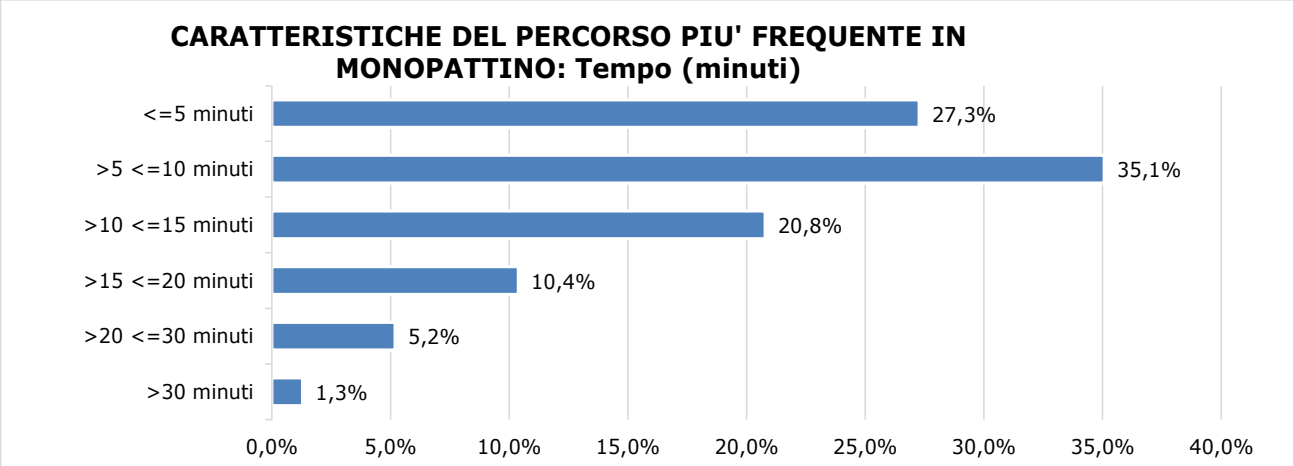
**Risponde chi dichiara di utilizzare il monopattino (82 soggetti)*



Degli 82 intervistati che utilizzano il monopattino, la maggioranza (27 persone) afferma di utilizzarlo per un tempo che va dai 5 ai 10 minuti e per una lunghezza di viaggio che va dai 2 ai 5 km.

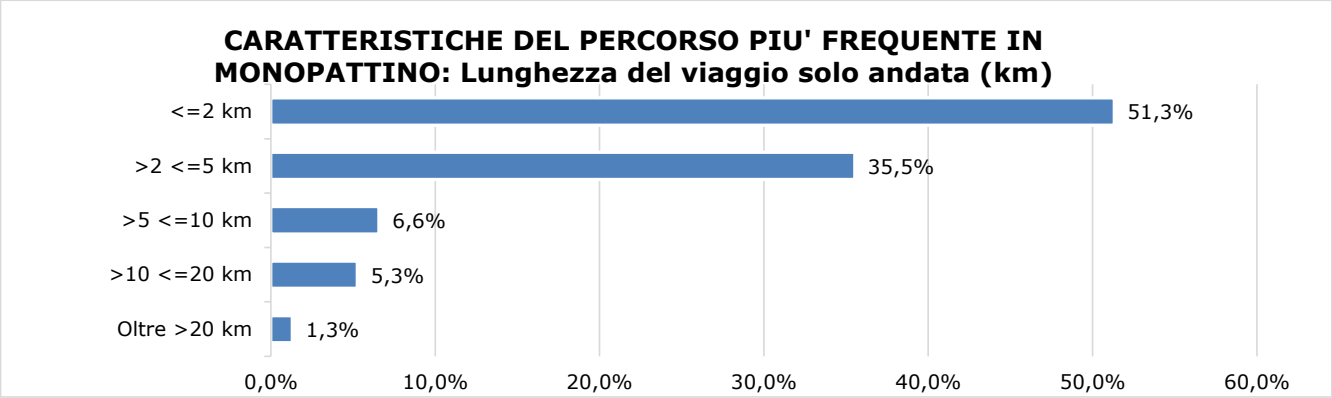
CARATTERISTICHE DEL PERCORSO PIU' FREQUENTE IN MONOPATTINO		
Tempo del viaggio solo andata (minuti)	**VALORE**	**VALORE %**
<=5 minuti	21	27,3%
>5 <=10 minuti	27	35,1%
>10 <=15 minuti	16	20,8%
>15 <=20 minuti	8	10,4%
>20 <=30 minuti	4	5,2%
>30 minuti	1	1,3%
TOTALE*	**77**	**100%**

**Risponde chi dichiara di utilizzare il monopattino (82 soggetti); Non sono considerati i Non risponde (5)*



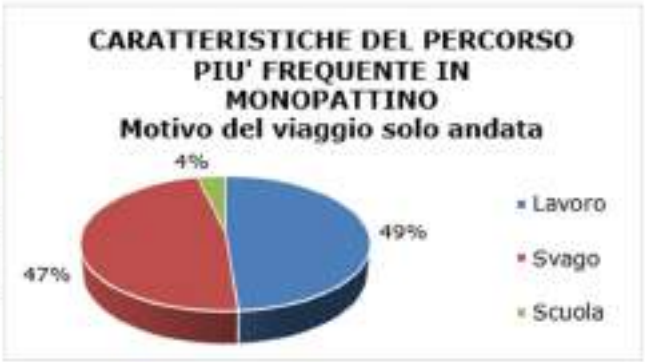
CARATTERISTICHE DEL PERCORSO PIU' FREQUENTE IN MONOPATTINO		
Lunghezza del viaggio solo andata (km)	**VALORE**	**VALORE %**
<=2 km	39	51,3%
>2 <=5 km	27	35,5%
>5 <=10 km	5	6,6%
>10 <=20 km	4	5,3%
Oltre >20 km	1	1,3%
TOTALE*	**76**	**100%**

**Risponde chi dichiara di utilizzare il monopattino (82 soggetti); Non sono considerati i Non risponde (6)*



CARATTERISTICHE DEL PERCORSO PIU' FREQUENTE IN MONOPATTINO		
Motivo del viaggio solo andata	**VALORE**	**VALORE %**
Lavoro	40	49%
Svago	39	48%
Scuola	3	4%
TOTALE*	**82**	**100%**

**Risponde chi dichiara di utilizzare il monopattino (82 soggetti)*



- **Interventi di moderazione del traffico**

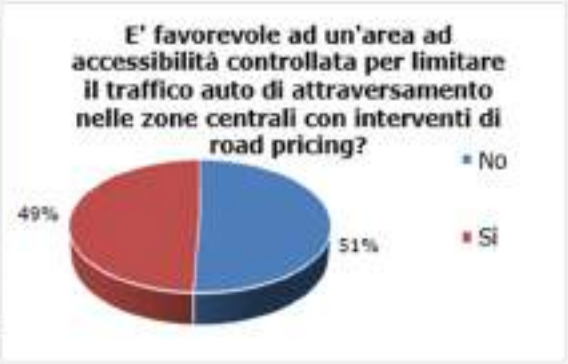
Molto alta risulta la componente dei soggetti intervistati favorevoli alla realizzazione di nuovi interventi di moderazione del traffico. La tabella che segue, e le relative percentuali, evidenziano coloro che sono favorevoli alle zone pedonali, alle zone 30 e alle zone a traffico limitato (ZTL). La maggioranza del campione intervistato si ritiene a favore di qualsiasi forma di moderazione del traffico (805 persone).

Per quanto riguarda, invece, la possibilità di realizzare un'area ad accessibilità controllata per limitare il traffico auto di attraversamento nelle zone centrali con interventi di road pricing, il 51% del campione intervistato si dichiara non a favore, mentre il 49% è favorevole a questo intervento.

E' favorevole alla realizzazione di nuovi interventi di moderazione del traffico? *(Tutti gli interventi che riducono gli effetti negativi prodotti dal traffico e dalla velocità dei veicoli: ad esempio le Zone a Traffico Limitato, le Zone a velocità massima 30km/h, le zone pedonali, ..)*	**VALORE**	**VALORE %**
Sì, sono favorevole a qualsiasi forma di moderazione del traffico	805	39%
Sì, sono favorevole a zone pedonali	531	26%
Sì, sono favorevole a zone 30	301	15%
Sì, sono favorevole a ZTL	199	10%
Non sono favorevole	217	11%
TOTALE*	**2053**	**100%**

** E' stata data la possibilità di fornire più risposte*

E' favorevole ad un'area ad accessibilità controllata per limitare il traffico auto di attraversamento nelle zone centrali con interventi di road pricing?	VALORE	VALORE %
No	904	51%
Si	879	49%
TOTALE	1783	100%

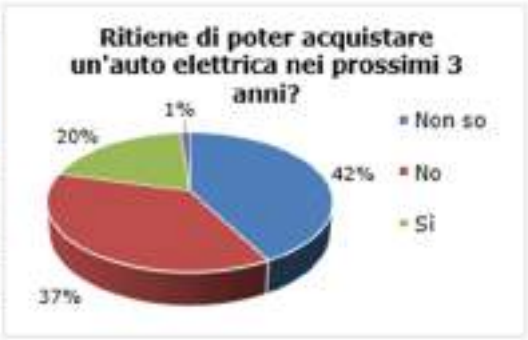


- **Mobilità elettrica e mezzi sharing**

Riguardo all'eventualità di acquistare un'auto elettrica nei prossimi 3 anni, il 42% del campione intervistato ha risposto di non sapere se in futuro acquisterà o meno un'auto elettrica, mentre il 37% ha risposto di no. Il 20% ha dato risposta affermativa.

Un discreto favore si registra, invece, a favore dei mezzi sharing dove il 55%degli intervistati si dichiara disposto ad un noleggio.

Ritiene di poter acquistare un'auto elettrica nei prossimi 3 anni?	VALORE	VALORE %
Non so	751	42%
No	658	37%
Si	352	20%
Non risponde	22	1%
TOTALE	1783	100%



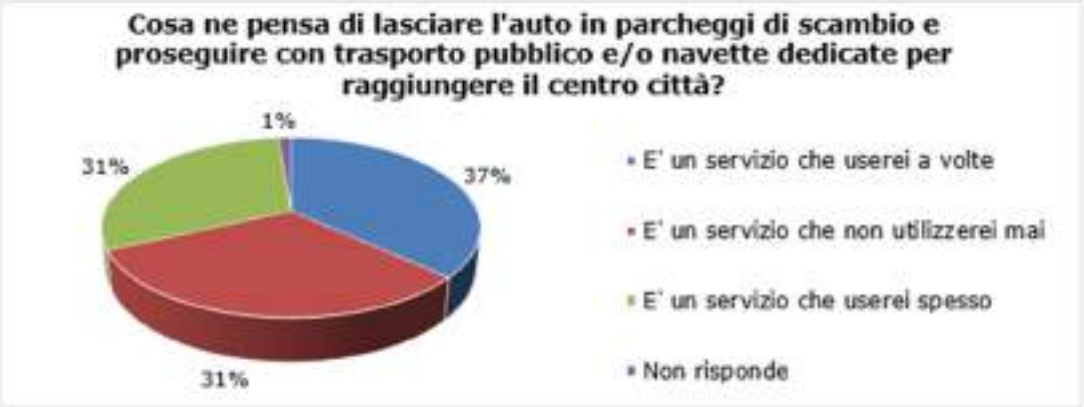
Sarebbe disposto ad utilizzare mezzi sharing: bike, scooter e/o car sharing (veicoli a noleggio)?	VALORE	VALORE %
Si	981	55%
No	786	44%
Non risponde	16	1%
TOTALE	1783	100%



- **Parcheggi di scambio**

Sul tema dei parcheggi di scambio vi è una ripartizione equa tra chi afferma che userebbe il servizio sporadicamente (655 persone, 37%), chi non lo utilizzerebbe mai (559 persone, 31%) e chi invece lo userebbe spesso (547 persone, 31%).

Cosa ne pensa di lasciare l'auto in parcheggi di scambio e proseguire con trasporto pubblico e/o navette dedicate per raggiungere il centro città?	VALORE	VALORE %
E' un servizio che userei a volte	655	37%
E' un servizio che non utilizzerei mai	559	31%
E' un servizio che userei spesso	547	31%
Non risponde	22	1%
TOTALE	**1783**	**100%**

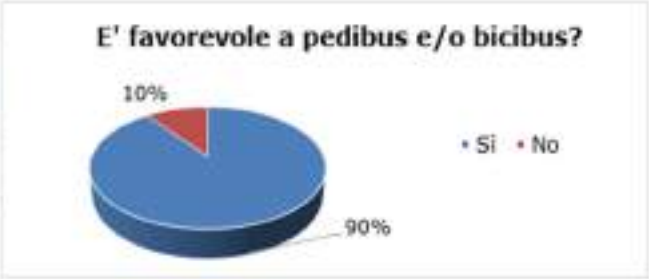


- **Pedibus, bicibus e itinerari pedonali**

Il 90% del campione si mostra favorevole a pedibus e bicibus.

E' favorevole a pedibus e/o bicibus?	VALORE	VALORE %
Si	1317	90%
No	149	10%
TOTALE*	**1466**	**100%**

**Risponde l'utenza interessata*



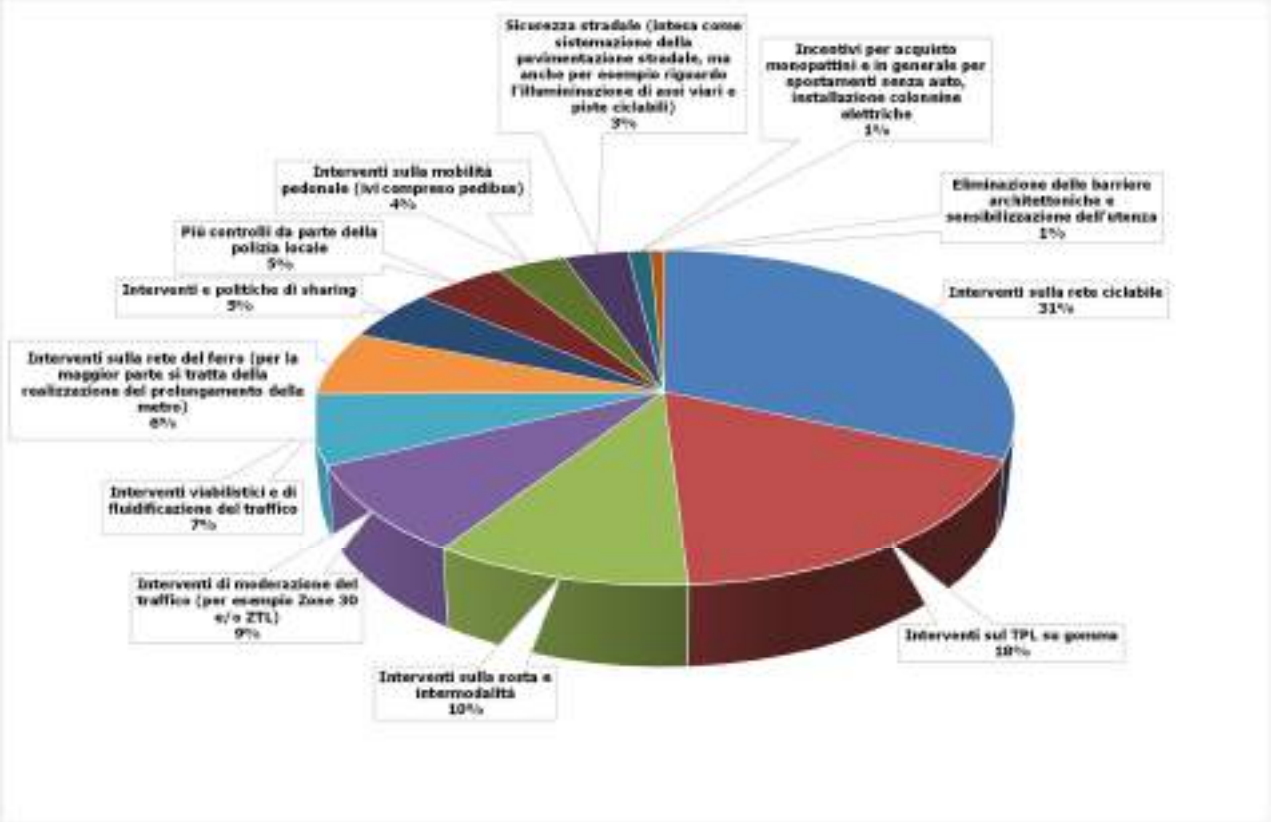
La maggior parte degli intervistati ritiene sia di maggior importanza dotare di percorsi pedonali gli itinerari che vanno dal centro ai quartieri, gli itinerari di penetrazione all'interno del centro storico e gli itinerari nelle vicinanze delle scuole.

Quali tra questi itinerari dovrebbero essere maggiormente dotati di percorsi pedonali? (max 2 risposte)	VALORE	VALORE %
Dal centro ai quartieri e viceversa	834	28%
Itinerari di penetrazione all'interno del centro storico	751	25%
Nelle vicinanze delle scuole	595	20%
In avvicinamento alle stazioni ferroviarie/fermate del TPL, ecc.	426	14%
Tra i diversi quartieri	348	12%
TOTALE*	**2954**	**100%**

**Si è data la possibilità di fornire più risposte*

- **Suggerimenti da parte dei cittadini per migliorare la mobilità di Monza**

È stato chiesto ai cittadini intervistati di proporre suggerimenti per migliorare la mobilità di Monza. La percentuale maggiore ritiene necessari interventi sulle piste ciclabili (31%).







Sede Italia - Via Roberta, 1 – 06132 S.Martino in Campo (PG)
C.F. e P.IVA 01701070540 - N.Iscriz.Trib. di Perugia 18432
Tel. 075/609071 Fax 075/6090722
Sede Lettonia – Lāčplēša Iela 37, Riga
Sede Turchia – Fetih Mah. Tahralı Sok. Tahralı Sitesi Kavakyeli Plaza 7-D Blok D:8 Ataşehir 34704 İstanbul
Sede Albania - Baer Consulting Sh.p.K, Kajo Karafili pall Bimbashi, Kati 6, AP. B., Tirana

E-mail: sintagma@sintagma-ingegneria.it - www.sintagma-ingegneria.it

Documento non inserito

Non è stato possibile inserire il documento '(10240840)1_SistemaFerroviario.jpg'

COMUNE DI MONZA

37000 - SETTORE MOBILITÀ E VIABILITÀ, PATRIMONIO
37201 - SERVIZIO MOBILITA'

37201 - SERVIZIO MOBILITA'
Responsabile: BERETTA DONATELLA

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE PER IL CONSIGLIO COMUNALE

OGGETTO: PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS). CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI ED APPROVAZIONE.

Premesso che:

con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017 n° 397:

- è stato introdotto l'obbligo, per i comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti, di dotarsi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.), quale strumento strategico di pianificazione della mobilità di persone e merci con l'obiettivo della qualità della vita nelle città, predisposto su un orizzonte temporale decennale, aggiornato almeno quinquennalmente, e soggetto a monitoraggio biennale;

- sono state individuate apposite "Linee Guida per i piani urbani di mobilità sostenibile" (successivamente aggiornate con Decreto n. 396 del 28 agosto 2019) costituite da:

a) procedura uniforme per la redazione ed approvazione dei PUMS;

b) individuazione delle strategie di riferimento, degli obiettivi macro e specifici e delle azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie, nonché degli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei PUMS;

con Determinazione dirigenziale n. 615 del 23/04/2021 è stata affidata la redazione del PUMS (e attività connesse) alla società in house Monza Mobilità s.r.l.;

con Deliberazione di Giunta Comunale n. 40/2023 del 09/02/2023 il Comune di Monza ha approvato le linee di indirizzo per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, nello specifico ha individuato il raggiungimento di obiettivi specifici e definito le strategie per la città secondo i criteri di attrattività, sicurezza, sostenibilità, inclusività;

Rilevato che:

la Parte II del D.Lgs. 152 del 3 aprile 2006 "Norme in materia Ambientale" e s.m.i., reca indicazioni e "Procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), per la Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) e per l'Autorizzazione Ambientale Integrata (IPPC)";

la L.R. Lombarda n° 12/2005 di Governo del Territorio fornisce indicazioni sulla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di Piani e Programmi;

la D.G.R. VIII/6420 del 27 dicembre 2007 “Determinazione delle Procedure per la Valutazione Ambientale di Piani e Programmi -VAS”, ha individuato e precisato le fasi metodologiche procedurali per la valutazione ambientale strategica di piani e programmi, da effettuarsi in modo concomitante, e ne ha specificato il percorso di partecipazione integrato;

la D.G.R. 10 novembre 2010 - n. 9/761 ha approvato i nuovi modelli metodologici procedurali e organizzativi della VAS, in modo coordinato rispetto a quelli precedenti;

Dato atto che:

con Deliberazione di Giunta Comunale n° 419 del 05/12/2023 si è dato avvio al procedimento di verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica relativo al Piano Urbano della mobilità Sostenibile altresì individuando, ai fini dell'espletamento della procedura VAS:

- il Proponente, quale soggetto privato che elabora il Piano – Monza Mobilità S.R.L.;

- l’Autorità Procedente, individuata nel Dirigente del *Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio* – Arch. Carlo Maria Nizzola, a cui compete l’istruttoria ai fini dell’adozione ed approvazione del Piano;

- l’Autorità Competente, cui compete l’adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità a VAS, individuata nella Dirigente del *Settore Ambiente ed Energia* – Ing. Serena Trussardi - responsabile in tema di tutela, protezione e valorizzazione ambientale e di sviluppo sostenibile, non collegato all’Autorità Procedente;

- I soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati;

- Il pubblico interessato;

in data 27/12/2023, con specifico “Avviso di messa a disposizione del pubblico” (in atti n° 228207/2023) è stato messo a disposizione il “*RAPPORTO PRELIMINARE (DOCUMENTO DI SCOPING) - P.G. 226797 del 22/12/2023*” - pubblicato sul sito web 'SIVAS' https://www.sivas.servizirl.it/sivas - a partire dal 28/12/2023 e sino al 26/01/2024, termine ultimo per la presentazione in forma scritta di osservazioni e contributi;

la “*Conferenza di verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica – VAS*” si è svolta in data 06/02/2024, come da Verbale (in atti n° 25085/2024 del 08/02/2024) riportante anche elenco contributi pervenuti;

con proprio atto n°31793/2024 del 19/02/2024 l’Autorità Competente ha decretato di:

- non assoggettare il Piano della Mobilità Sostenibile alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS);

- dare atto degli esiti della Conferenza di Valutazione tenutasi in data 6 Febbraio 2024;

- integrare gli elementi di sostenibilità ambientale propri del Piano attraverso il recepimento, nello sviluppo del procedimento di approvazione del Piano, con raccomandazioni;

della decisione di non assoggettamento a VAS è stata data comunicazione tramite invio ad Enti e Soggetti interessati oltre che tramite pubblicazione sul Portale Regionale SIVAS;

con Deliberazione di Giunta Comunale n° 110 del 28/03/2024 si è:

a) definito il percorso procedurale in accordo con quanto suggerito dalle Linee Guida ministeriali:

- adozione del PUMS tramite atto di Giunta;

- deposito e pubblicazione per 30 giorni;

- presentazione delle eventuali osservazioni entro i successivi 30 giorni;

- controdeduzioni delle osservazioni e approvazione del PUMS in Consiglio comunale.

b) adottata la proposta di Piano Urbano per la mobilità Sostenibile – PUMS, predisposto dal Proponente – Monza Mobilità, composto dai seguenti documenti (in atti n° 59080 del 27/03/2024):

- Documento di Piano;
- Elaborati grafici (1. Sistema ferroviario; 2. Rete stradale; 3a Hub multimodali – scenario Zero; 3b Hub multimodali – scenario PUMS; 4. Mobilità ciclistica; 5a TPL – Stato di fatto; 5b TPL – Scenario di progetto; 6 ZTL e isole ambientali; Quadro sinottico delle azioni);
- Allegati (1A: Le indagini di supporto al PUMS: Modello di traffico - 1B: Le indagini di supporto al PUMS: Aggiornamento Modello di Traffico - 2: Il processo di partecipazione al PUMS);

la citata deliberazione n° 110/2024 di adozione del PUMS, i suoi allegati e la relativa documentazione sono stati depositati presso la Segreteria Comunale, in libera visione al pubblico per un periodo continuativo di trenta giorni, a decorrere dal 5 aprile 2024 e sino al 4 maggio 2024 compreso, come da Avviso in atti n° 63792 del 04/04/2024; tutti tali atti sono stati altresì pubblicati nel sito web comunale www.comune.monza.it (Area tematica *Mobilita e Parcheggi - Sezione: Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Piano Urbano della Mobilità Sostenibile | Comune di Monza*) e resi consultabili presso il Servizio Mobilità e presso la sede di Monza Mobilità;

il relativo avviso è stato pubblicato all'Albo Pretorio comunale, nel sito web comunale www.comune.monza.it, Area tematica *Mobilita e Parcheggi - Sezione: Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Piano Urbano della Mobilità Sostenibile | Comune di Monza*). La documentazione è stata resa disponibile anche sul sito di Monza Mobilità https://monzamobilita.it/pums-documenti/

le osservazioni, inviate con PEC ovvero, in mancanza di casella PEC, consegnate alla Segreteria del Servizio Mobilità pervenute entro il termine di scadenza fissato il 3 Giugno 2024 sono 35, oltre ad una pervenuta fuori termine, come da elenco (allegato A, ed annesse 36 osservazioni pervenute). L'amministrazione ha determinato di trattare anche quella pervenuta fuori termine;

al fine di favorire la conoscenza del Piano Adottato e la partecipazione anche in fase di presentazione di eventuali contributi da proporre anche sotto forma di Osservazioni, dalla data di Adozione del PUMS si sono tenuti:

- una Assemblea Pubblica di presentazione il giorno 16/04/2024 presso il Centro Civico San Rocco;
- una presentazione in Commissione Consiliare Ambiente in data 02/05/2024;
- tre incontri con StakeHolders istituzionali, di categoria e professionali in data: 16/05/2024, 21/05/2024, 22/05/2024;
- un incontro con i rappresentanti delle Consulte civiche, il 29/05/2024;

Considerato che:

- le osservazioni pervenute sono esposte in sintesi unitamente alle proposte di controdeduzione alle osservazioni nel documento denominato *"Controdeduzioni alle osservazioni al P.U.M.S. adottato con D.G.C. n. 110 del 28/03/2024"*, (allegato B) al presente provvedimento per costituirne parte integrante e sostanziale; le suddette controdeduzioni riportano altresì le modifiche conseguenti alle proposte di accoglimento riferite al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e relativi allegati, in cui sono dettagliati gli aggiornamenti, le modifiche e le integrazioni da apportare al Piano adottato a seguito del recepimento di dette osservazioni;

- si rende opportuno demandare agli uffici di procedere all'aggiornamento ed all'integrazione degli elaborati del P.U.M.S. solo a seguito del recepimento di osservazioni e controdeduzioni ed eventuali emendamenti approvati in sede consiliare. Detto recepimento con Aggiornamento Elaborati dovrà essere ratificato con Determinazione Dirigenziale;

Considerato che con il presente atto si intende presentare le controdeduzioni alle osservazioni e approvare il P.U.M.S. rinviando a successiva fase esecutiva l'adeguamento degli eleborati che lo

costituiscono

Richiamati i seguenti atti: 615/2021 DET VB; 110/2024 DLG VB; 40/2023 DLG VB; 419/2023 DLG VB;

Dato atto che, per l'adozione del presente provvedimento, non risulta necessario acquisire, nell'ambito dell'istruttoria, pareri di servizi interni o di altre amministrazioni esterne

Dato atto che, per l'esecuzione del presente provvedimento non risulta necessario acquisire certificazioni o nullaosta di servizi interni o di altre amministrazioni esterne

Visti:

- la Direttiva 92/43/CEE del Consiglio del 21/05/1992 relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche;

- la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'Unione Europea del 27/06/2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;

Visti:

- il Decreto 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257."

- il D.Lgs. n. 267/2000 e s.m.i. in materia di ordinamento degli enti locali;

- il D.Lgs. 33/2013 in ambito di accesso civico e obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni;

- il D.Lgs. 3/04/2006 n.152 e s.m.i. in materia ambientale ed, in particolare, la Parte II - Procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), per la Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) e per l'Autorizzazione Ambientale Integrata (IPPC);

Vista la L.R. n.12/2005 e s.m.i.

lo Statuto dell'Ente;

il vigente Regolamento sull'Ordinamento degli Uffici e dei Servizi;

Preso atto che il responsabile del procedimento relativo al presente atto, ai sensi della L. n. 241/1990, è l'arch. Carlo Maria Nizzola, Dirigente del *Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio*;

Dato atto che il presente provvedimento costituisce attuazione del seguente obiettivo operativo del DUP:1005/3.10.17 - La rivoluzione della mobilità;

Attesa la competenza del Consiglio Comunale all'adozione del presente provvedimento ai sensi dell'art. 42, comma 2, lett. b), D. Lgs. n. 267/2000;

Visto l'allegato parere in ordine alla regolarita' tecnica, espresso sulla proposta in esame dal Dirigente responsabile del SETTORE MOBILITÀ E VIABILITÀ, PATRIMONIO, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D. Lgs. n. 267/2000;

Su proposta di: ASSESSORE GIADA TURATO

La Giunta Comunale propone all'On.le Consiglio Comunale di voler

D E L I B E R A R E

le premesse formano parte integrante e sostanziale del presente provvedimento che si intendono qui interamente riportate;

di accogliere, accogliere parzialmente ovvero non accogliere le osservazioni pervenute, come indicato nel documento "*Controdeduzioni alle osservazioni al P.U.M.S. adottato con D.G.C. n. 110 del 28/03/2024*" (Allegato B), disponendo di conseguenza le modifiche agli atti del PUMS nei modi e per le motivazioni riportati in ciascuna delle schede di controdeduzione allegate, da recepirsi da parte di Monza Mobilità e del Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio;

di approvare per conseguenza il Piano Urbano per la mobilità Sostenibile – PUMS, predisposto dal Proponente – Monza Mobilità, composto dai seguenti documenti (in atti n° 59080 del 27/03/2024), da adeguarsi in ragione del recepimento delle "Controdeduzioni" (allegato B) di cui al punto precedente:

- Documento di Piano
- Elaborati grafici (1. Sistema ferroviario; 2. Rete stradale; 3a Hub multimodali – scenario Zero; 3b Hub multimodali – scenario PUMS; 4. Mobilità ciclistica; 5a TPL – Stato di fatto; 5b TPL – Scenario di progetto; 6 ZTL e isole ambientali; Quadro sinottico delle azioni)
- Allegati (1A: Le indagini di supporto al PUMS: Modello di traffico - 1B: Le indagini di supporto al PUMS: Aggiornamento Modello di Traffico - 2: Il processo di partecipazione al PUMS)

di dare mandato agli uffici di procedere all'aggiornamento ed all'integrazione degli elaborati a seguito del recepimento di osservazioni e controdeduzioni (come da predetto Allegato B" "Controdeduzioni alle osservazioni al P.U.M.S. adottato con D.G.C. n. 110 del 28/03/2024"), ed eventuali emendamenti approvati in sede consiliare. Detto recepimento con Aggiornamento Elaborati dovrà essere ratificato con Determinazione Dirigenziale;

di dare atto che al presente provvedimento non e' associato alcun Codice Identificativo di Gara (CIG)

di dare atto che al presente provvedimento non e' associato alcun Codice Unico di Progetto (CUP)

Di dichiarare, con separata ed unanime votazione, l'immediata eseguibilita' del presente provvedimento, giusta l'art. 134, comma 4, del D. Lgs. n. 267/2000.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE P.G. N° 0160516/2024 del 11/09/2024 12:23:05, classifica 2.5 «CONFERENZA DEI CAPIGRUPPO E COMMISSIONI CONSIGLIO»

Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale, stampato il giorno 12/09/2024.

COMMISSIONE CONSILIARE II^ POLITICHE DEL TERRITORIO - MOBILITÀ E SICUREZZA - OPERE PUBBLICHE E DECORO URBANO

SEDUTA DEL 10 SETTEMBRE 2024

COMMISSIONE CONSILIARE II - SEDUTA 03 SETTEMBRE 2024 - PARERE RELATIVO A PROPOSTA DI DELIBERA N. 40 DEL 18/07/2024 - PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS). CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI ED APPROVAZIONE

COMPONENTI DELLA COMMISSIONE II^	GRUPPO CONSILIARE	PRESENZE DELEGHE	VOTO PONDERALE PRESENTI	FAVOREVOLI	CONTRARI	ASTENUTI
ERBA Michele PRESIDENTE	PARTITO DEMOCRATICO PILOTTO SINDACO		15	X		
SPEDO Lorenzo VICE PRESIDENTE	LAB MONZA	Racioppi Francesco	2	X		
GUFFANTI Ilaria Maria	PILOTTI SINDACO MONZA ATTIVA E SOLIDALE		2	X		
PARRELLA Tullio	AZIONE CON CALENDA		1	X		
CIRILLO Francesco	GRUPPO MISTO		3			X
MONGUZZI Marco Emanuele	GIORGIA MELONI - FRATELLI D'ITALIA		3			X
GALBIATI Stefano	NOI CON DARIO ALLEVI		2			
VILLA Simone	LEGA LOMBARDA - SALVINI PER ALLEVI		1			X
PIFFER Paolo	CIVICAMENTE CON PIFFER SINDACO		1			X
RAFFÈ PIER FRANCO	PER ALLEVI FORZA ITALIA		2			

La Commissione II^, in merito a Proposta di Delibera n. 40 del 18/07/2024, esprime parere: **FAVOREVOLE**

IL PRESIDENTE
Michele Erba

IL SEGRETARIO
Antonio Chiodo

SEGRETERIA PRESIDENZA C.C.
Pervenuto il 26/9/2024
alle ore 19:43

Monza, 26 settembre 2024

ORDINE DEL GIORNO OGGETTO N. 40

Con il presente ordine del giorno si impegna il Sindaco e la Giunta a dare mandato a chi di competenza di:

- redigere un piano della mobilità sostenibile "parallelo", o integrando quello già esistente e in discussione oggi, prevedendo l'eventualità della non realizzazione della metropolitana nei tempi previsti, coinvolgendo nel processo di redazione i consiglieri e i cittadini.
- portare all'attenzione dell'aula il prima possibile un nuovo PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano).
- portare all'attenzione dell'aula il prima possibile un Piano urbano dei parcheggi.

Paolo Piffer
(Civicamente con Piffer Sindaco)

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE P.G. N° 0171187/2024 del 27/09/2024 10:15:00, classifica 1.6 «ARCHIVIO GENERALE»
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale, stampato il giorno 28/10/2024.

SEGRETERIA PRESIDENZA C.C.
Pervenuto il 26/9/2024
alle ore 20:49

Alla cortese attenzione Cherubina Bertola
Presidente del Consiglio Comunale

Paolo Pilotto
Sindaco

Ordine del Giorno
ai sensi dell' articolo 63 del Regolamento del Consiglio Comunale
relativo all' oggetto n. 40

APPROVAZIONE DEL

PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (P.U.M.S.)

IL CONSIGLIO COMUNALE

CONSIDERATO CHE

Il PUMS è un "documento di pianificazione strategica con orizzonte temporale ..... di 10 anni", oltre al mandato di questa amministrazione, che indica obbiettivi strategici da raggiungere e non prevede l' individuazione di interventi strutturali e non definisce le priorità.

DATO ATTO CHE

La direttrice viale G. Marconi viale E. Fermi viale delle Industrie viale G.B. Stucchi e Strada Provinciale 60 è di fatto una "tangenziale" posta a sud est della nostra città.

Questa direttrice ha un flusso consistente di traffico veicolare, macchine mezzi pesanti, in particolare nelle ore di punta, causando code con impatti ambientali su questa parte della città anche a causa delle intersezioni/incroci presenti sul tracciato:

viale G.B. Stucchi e Strada Provinciale 60 con viale Libertà e Strada Provinciale 2
viale G.B. Stucchi con viale Sicilia e Strada Provinciale 13
viale delle Industrie e viale G.B. Stucchi con via G. Salvadori e via della Vittoria e via Sant Albino
viale E. Fermi e viale delle Industrie con via M. Buonarroti

Il volumi di traffico sono generati anche da criticità storiche che causano traffico parassita:

il Casello di A4 ad Agrate e
il Casello di A52 Tangenziale Nord a san Maurizio al Lambro

che a causa dei costi eccessivi dei pedaggi, gli utenti si riversano nella nostra "tangenziale", tramite percorsi alternativi che attraversano i quartieri, per proseguire sulla direttrice Monza, via G. Marconi, verso Sesto san Giovanni per viale Italia via Vulcano.

Questa direttrice è anche una barriera che divide/separa alcuni quartieri residenziali periferici, in particolare sant Albino e san Damiano, e zone industriali commerciali dal resto della città.

Il traffico che ha impatti ambientali, rumore e inquinamento, è mitigato in parte dalla piantumazione di alberi ad alto fusto solo nella parte centrale della "tangenziale".

Anche se le azioni previste dal PUMS, produrranno una diminuzione del traffico, per i benefici attesi in termini di cambio modale dai veicoli a motore alla mobilità sostenibile, comunque questa direttrice rimarrà interessata da flussi veicolari importanti e rimarrà l'esigenza

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE P.G. N° 0171244/2024 del 27/09/2024 10:38:08, classifica 1.6 «ARCHIVIO GENERALE»
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale, stampato il giorno 28/10/2024.

di ricucire i quartieri della città tra loro e i quartieri della città con le aree agricole e verdi lungo la direttrice e zone industriali commerciali.

VISTO CHE

La soluzione realizzata anni fa con l' interramento del viale E. Fermi e viale delle Industrie all' incrocio con via M. Buonarroti ha portato indubbi vantaggi sia sulla viabilità, sulla sicurezza che sull' impatto ambientale. Intervento coperto dalla Regione e dal Comune in parti uguali.

Soluzioni analoghe, interramento dei viali che costituiscono la "tangenziale", all'altezza delle intersezioni esistenti, sono possibili tecnicamente ma hanno un costo significativo.

TUTTO CIO' PREMESSO
Si chiede al Sindaco e agli Assessori Competenti

Di percorrere tutte le strade possibili per trovare finanziamenti, presso l' Unione Europea, presso il Governo e la Regione o pensare ad una forma di collaborazione con società pubbliche che operano nel settore delle infrastrutture, a fronte di un progetto complessivo di soluzione della viabilità della nostra "tangenziale" e di recupero dell' unitarietà territoriale dei nostri quartieri periferici con la città.

Monza, 23 Settembre 2024

Firmatari:

(PD)

(LABMONZA)

(MONZATTIVA)

(AVIONS)

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE P.G. N° 0171244/2024 del 27/09/2024 10:38:08, classifica 1.6 «ARCHIVIO GENERALE»
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale, stampato il giorno 28/10/2024.

SEGRETERIA PRESIDENZA C.C.
Pervenuto il 26/9/2024
alle ore 21:06

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE P.G. N° 0171296/2024 del 27/09/2024 11:00:10, classifica 1.6 «ARCHIVIO GENERALE»
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale, stampato il giorno 28/10/2024.

LABMONZA
LA SINISTRA CIVICA E AMBIENTALISTA

LabMonza – La Sinistra Civica e Ambientalista

ORDINE DEL GIORNO SULLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE PER IL CONSIGLIO COMUNALE N. 40 DEL 18/07/2024 AD OGGETTO: PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS). CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI ED APPROVAZIONE

OGGETTO: Realizzazione di percorsi ciclabili e standard di progettazione

Premesse:

Considerato che a pagina 146 del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) si legge la frase: "Si intende procedere con la progettazione, dove possibile con le norme attualmente in vigore, di percorsi ciclabili in sola segnaletica perché facilmente realizzabili in tempi brevi e poco onerosi".

Considerato che i percorsi ciclabili in sola segnaletica rappresentano una soluzione valida in alcuni contesti specifici, come su strade strette che non permettono la realizzazione di una ciclabile strutturata.

Rilevato, tuttavia, che tali percorsi non devono essere considerati lo standard ottimale per la mobilità ciclistica, poiché, sebbene più economici e rapidi da realizzare, non garantiscono lo stesso livello di sicurezza e fruibilità delle piste ciclabili protette o in struttura.

Considerato che la progettazione delle piste ciclabili deve tenere conto delle caratteristiche specifiche di ogni strada, privilegiando soluzioni che garantiscano la sicurezza e incentivino l'uso della mobilità sostenibile

Il Consiglio Comunale **impegna il Sindaco e la Giunta** a:

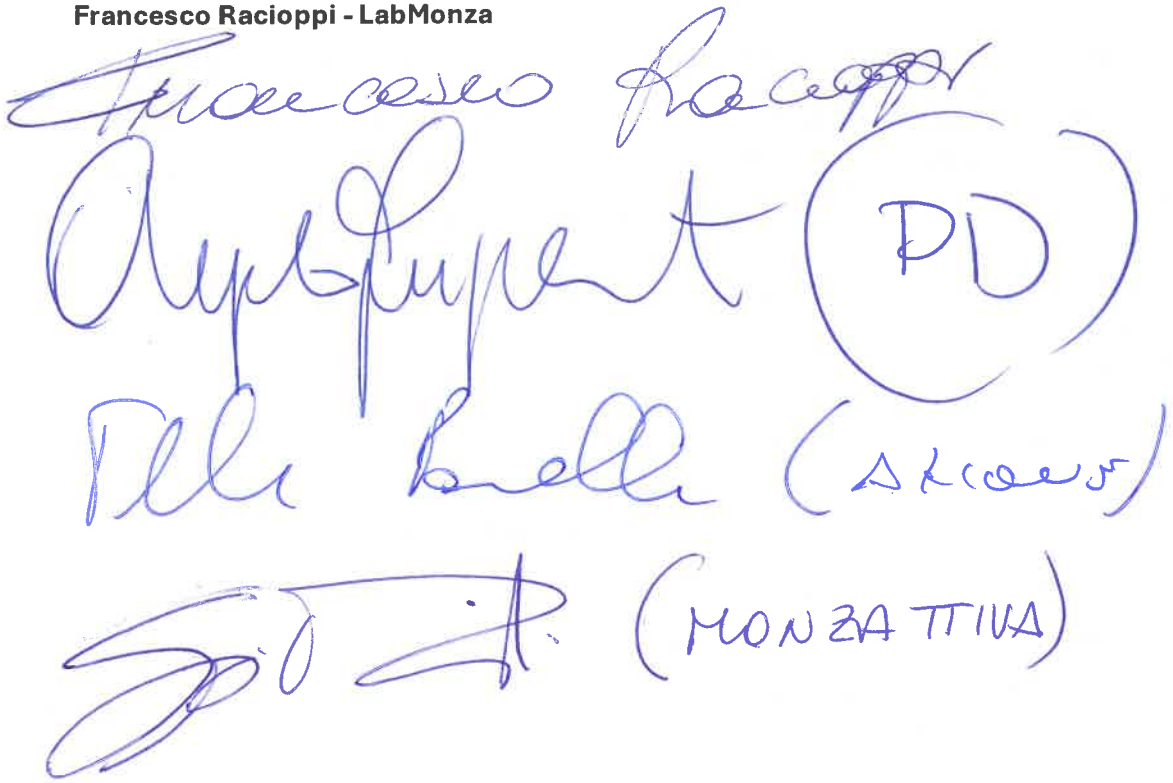
1. Assicurare che, in fase di progettazione, vengano condotte valutazioni approfondite e specifiche per ogni singolo contesto stradale, individuando

soluzioni che garantiscano il miglior equilibrio tra sicurezza, costi e tempi di realizzazione.

2. Privilegiare, laddove possibile, la realizzazione di piste ciclabili in struttura protetta, che offrono maggiori garanzie di sicurezza e fruibilità, riservando l'uso di percorsi in sola segnaletica solo a contesti in cui altre soluzioni non siano praticabili.
3. Monitorare l'efficacia dei percorsi ciclabili realizzati, con particolare attenzione alla sicurezza stradale e all'uso effettivo da parte dei ciclisti, per apportare eventuali miglioramenti alle infrastrutture esistenti.

MONZA, 26/09/2024

Francesco Racioppi - LabMonza



COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE P.G. N° 0171296/2024 del 27/09/2024 11:00:10, classifica 1.6 «ARCHIVIO GENERALE»
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale, stampato il giorno 28/10/2024.

Titolo riunione: Consiglio comunale del 26/09/2024

Data	26/09/2024
Inizio	22:04:12
Fine	22:04:29
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 7 EMENDAMENTO N.1 VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	29/29
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	0/0
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio approva

+ FAVOREVOLI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	FAVOREVOLI[+]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		FAVOREVOLI[+]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 26/09/2024

Data	26/09/2024
Inizio	22:06:27
Fine	22:06:38
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 10 EMENDAMENTO N.2 VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	29/29
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	0/0
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio approva

+ FAVOREVOLI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 26/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	FAVOREVOLI[+]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		FAVOREVOLI[+]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 26/09/2024

Data	26/09/2024
Inizio	22:08:27
Fine	22:08:42
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 16 EMENDAMENTO N.4 VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	29/29
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	0/0
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio approva

+ FAVOREVOLI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	FAVOREVOLI[+]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		FAVOREVOLI[+]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 26/09/2024

Data	26/09/2024
Inizio	22:10:30
Fine	22:10:44
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 19 EMENDAMENTO N.5 VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	29/29
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	0/0
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio approva

+ FAVOREVOLI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	FAVOREVOLI[+]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		FAVOREVOLI[+]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 26/09/2024

Data	26/09/2024
Inizio	22:12:02
Fine	22:12:15
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 28 EMENDAMENTO N.8 VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	29/29
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	0/0
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio approva

+ FAVOREVOLI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	FAVOREVOLI[+]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		FAVOREVOLI[+]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	19:13:05
Fine	19:13:43
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 4 EMENDAMENTO N. 22 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	27
Conteggio totale	27

Esito

[+] FAVOREVOLI	27/27
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	0/0
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	27/27
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	27/27
Il consiglio approva	
+ FAVOREVOLI	
Voto all'unanimità	**False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	FAVOREVOLI[+]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		FAVOREVOLI[+]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico	FAVOREVOLI[+]	1

		Pilotto Sindaco		
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	19:22:48
Fine	19:23:07
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 7 EMENDAMENTO N. 27 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	9/9
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	20/20
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1

24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	19:26:28
Fine	19:26:58
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 10 EMENDAMENTO N. 28 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	9/9
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	20/20
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	19:30:08
Fine	19:30:20
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 13 EMENDAMENTO N. 29 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	9/9
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	20/20
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29
Il consiglio non approva	
- CONTRARI	

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	19:36:56
Fine	19:37:23
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 16 EMENDAMENTO N. 30 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	30
Conteggio totale	30

Esito

[+] FAVOREVOLI	9/9
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	30/30
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	30/30

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico	CONTRARI[-]	1

		Pilotto Sindaco		
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	19:40:43
Fine	19:41:01
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 19 EMENDAMENTO N. 31 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	7/7
[0] ASTENUTI	1/1
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	ASTENUTI[0]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	19:45:54
Fine	19:46:05
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 22 EMENDAMENTO N. 33 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	30
Conteggio totale	30

Esito

[+] FAVOREVOLI	9/9
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	30/30
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	30/30

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

		Pilotto Sindaco		
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	19:48:02
Fine	19:48:14
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 25 EMENDAMENTO N. 34 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	30
Conteggio totale	30

Esito

[+] FAVOREVOLI	9/9
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	30/30
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	30/30

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico	CONTRARI[-]	1

		Pilotto Sindaco		
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	19:52:19
Fine	19:52:50
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 28 EMENDAMENTO N. 35 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	31
Conteggio totale	31

Esito

[+] FAVOREVOLI	10/10
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	31/31
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	31/31

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico	CONTRARI[-]	1

		Pilotto Sindaco		
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	19:54:05
Fine	19:54:23
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 31 EMENDAMENTO N. 36 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	31
Conteggio totale	31

Esito

[+] FAVOREVOLI	31/31
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	0/0
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	31/31
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	31/31

Il consiglio approva

+ FAVOREVOLI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	FAVOREVOLI[+]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		FAVOREVOLI[+]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

		Pilotto Sindaco		
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	19:55:45
Fine	19:56:24
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 34 EMENDAMENTO N. 37 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	31
Conteggio totale	31

Esito

[+] FAVOREVOLI	10/10
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	31/31
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	31/31

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico	CONTRARI[-]	1

		Pilotto Sindaco		
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico	CONTRARI[-]	1
		Pilotto Sindaco		
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini	FAVOREVOLI[+]	1
		per Allevi		
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza	CONTRARI[-]	1
		Attiva e Solidale		
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico	CONTRARI[-]	1
		Pilotto Sindaco		

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	20:06:31
Fine	20:07:07
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 37 EMENDAMENTO N. 38 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	30
Conteggio totale	31

Esito

[+] FAVOREVOLI	10/10
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	20/20
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	30/30
Totale non votato (delegati/carico)	1/1
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	31/31

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

		Pilotto Sindaco		
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza		1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico	CONTRARI[-]	1
		Pilotto Sindaco		
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini	FAVOREVOLI[+]	1
		per Allevi		
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza	CONTRARI[-]	1
		Attiva e Solidale		
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico	CONTRARI[-]	1
		Pilotto Sindaco		

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	20:25:53
Fine	20:26:13
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 40 EMENDAMENTO N. 39 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	31
Conteggio totale	31

Esito

[+] FAVOREVOLI	8/8
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	2/2
Totale votato (delegati/carico)	31/31
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	31/31

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	PRESENTI NON VOTANTI[--]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	PRESENTI NON VOTANTI[--]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	20:28:57
Fine	20:29:17
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 43 EMENDAMENTO N. 40 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	7/7
[0] ASTENUTI	1/1
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	ASTENUTI[0]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	20:37:22
Fine	20:37:42
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 49 EMENDAMENTO N. 45 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	7/7
[0] ASTENUTI	1/1
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	ASTENUTI[0]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	20:40:07
Fine	20:40:31
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 52 EMENDAMENTO N. 47 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	7/7
[0] ASTENUTI	1/1
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	ASTENUTI[0]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

22 *	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	20:43:55
Fine	20:44:17
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 55 EMENDAMENTO N. 49 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	7/7
[0] ASTENUTI	1/1
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	ASTENUTI[0]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	20:46:32
Fine	20:46:47
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 58 EMENDAMENTO N. 52 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	7/7
[0] ASTENUTI	1/1
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29
Il consiglio non approva	
- CONTRARI	
Voto all'unanimità	**False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	ASTENUTI[0]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	20:49:11
Fine	20:49:25
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 61 EMENDAMENTO N. 53 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	7/7
[0] ASTENUTI	1/1
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	ASTENUTI[0]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	20:50:47
Fine	20:51:00
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 64 EMENDAMENTO N. 54 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	29/29
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	0/0
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio approva

+ FAVOREVOLI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	FAVOREVOLI[+]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		FAVOREVOLI[+]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	20:52:00
Fine	20:52:12
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 67 EMENDAMENTO N. 55 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	29/29
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	0/0
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio approva

+ FAVOREVOLI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	FAVOREVOLI[+]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		FAVOREVOLI[+]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	20:53:20
Fine	20:53:36
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 70 EMENDAMENTO N. 56 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	28

Esito

[+] FAVOREVOLI	29/29
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	0/0
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio approva

+ FAVOREVOLI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	FAVOREVOLI[+]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		FAVOREVOLI[+]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	20:54:26
Fine	20:54:44
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 73 EMENDAMENTO N. 57 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	28
Conteggio totale	28

Esito

[+] FAVOREVOLI	28/28
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	0/0
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	28/28
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	28/28

Il consiglio approva

+ FAVOREVOLI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	FAVOREVOLI[+]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		FAVOREVOLI[+]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

		Pilotto Sindaco		
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	20:56:35
Fine	20:57:00
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 76 EMENDAMENTO N. 64 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	7/7
[0] ASTENUTI	1/1
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	ASTENUTI[0]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	20:57:53
Fine	20:59:01
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 79 EMENDAMENTO N. 67 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	28
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	6/6
[0] ASTENUTI	1/1
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	28/28
Totale non votato (delegati/carico)	1/1
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	ASTENUTI[0]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi		1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	21:00:41
Fine	21:00:51
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 82 EMENDAMENTO N. 70 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	27
Conteggio totale	28

Esito

[+] FAVOREVOLI	27/27
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	0/0
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	27/27
Totale non votato (delegati/carico)	1/1
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	28/28

Il consiglio approva

+ FAVOREVOLI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	FAVOREVOLI[+]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		FAVOREVOLI[+]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi		1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	21:02:24
Fine	21:02:49
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 85 EMENDAMENTO N. 72 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	27
Conteggio totale	28

Esito

[+] FAVOREVOLI	27/27
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	0/0
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	27/27
Totale non votato (delegati/carico)	1/1
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	28/28
Il consiglio approva	
+ FAVOREVOLI	
Voto all'unanimità	**False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	FAVOREVOLI[+]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		FAVOREVOLI[+]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi		1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	21:06:10
Fine	21:06:22
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 88 EMENDAMENTO N. 79 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	7/7
[0] ASTENUTI	1/1
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	ASTENUTI[0]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	21:08:47
Fine	21:09:06
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 91 EMENDAMENTO N. 80 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	7/7
[0] ASTENUTI	1/1
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	ASTENUTI[0]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	21:12:46
Fine	21:13:06
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 94 EMENDAMENTO N. 84 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	7/7
[0] ASTENUTI	1/1
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	ASTENUTI[0]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	21:16:31
Fine	21:16:57
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 97 EMENDAMENTO N. 85 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	31
Conteggio totale	31

Esito

[+] FAVOREVOLI	9/9
[0] ASTENUTI	1/1
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	31/31
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	31/31

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	ASTENUTI[0]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

		Pilotto Sindaco		
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico	CONTRARI[-]	1
		Pilotto Sindaco		
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini	FAVOREVOLI[+]	1
		per Allevi		
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza	CONTRARI[-]	1
		Attiva e Solidale		
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico	CONTRARI[-]	1
		Pilotto Sindaco		

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	21:19:21
Fine	21:19:37
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 100 EMENDAMENTO N. 91 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	31
Conteggio totale	31

Esito

[+] FAVOREVOLI	9/9
[0] ASTENUTI	1/1
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	31/31
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	31/31

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	ASTENUTI[0]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

		Pilotto Sindaco		
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico	CONTRARI[-]	1
		Pilotto Sindaco		
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini	FAVOREVOLI[+]	1
		per Allevi		
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza	CONTRARI[-]	1
		Attiva e Solidale		
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico	CONTRARI[-]	1
		Pilotto Sindaco		

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	21:23:23
Fine	21:23:49
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 103 EMENDAMENTO N. 108 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	31
Conteggio totale	31

Esito

[+] FAVOREVOLI	9/9
[0] ASTENUTI	1/1
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	31/31
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	31/31

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	ASTENUTI[0]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

		Pilotto Sindaco		
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico	CONTRARI[-]	1
		Pilotto Sindaco		
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini	FAVOREVOLI[+]	1
		per Allevi		
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza	CONTRARI[-]	1
		Attiva e Solidale		
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico	CONTRARI[-]	1
		Pilotto Sindaco		

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	22:03:44
Fine	22:04:14
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 106 EMENDAMENTO N. 109 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	30
Conteggio totale	30

Esito

[+] FAVOREVOLI	9/9
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	30/30
Totale non votato (delegati/carico)	1/1
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	31/31

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia		1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

		Pilotto Sindaco		
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico	CONTRARI[-]	1
		Pilotto Sindaco		
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini	FAVOREVOLI[+]	1
		per Allevi		
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza	CONTRARI[-]	1
		Attiva e Solidale		
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico	CONTRARI[-]	1
		Pilotto Sindaco		

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	22:10:38
Fine	22:10:50
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 109 EMENDAMENTO N. 110 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	30
Conteggio totale	30

Esito

[+] FAVOREVOLI	9/9
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	30/30
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	30/30

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	22:30:27
Fine	22:30:52
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 112 EMENDAMENTO N. 111 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	30
Conteggio totale	30

Esito

[+] FAVOREVOLI	10/10
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	20/20
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	30/30
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	30/30

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	22:50:21
Fine	22:50:48
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 115 EMENDAMENTO N. 112 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	28
Conteggio totale	28

Esito

[+] FAVOREVOLI	9/9
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	19/19
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	28/28
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	28/28

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	22:57:07
Fine	22:57:39
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 117 EMENDAMENTO N. 113 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	28
Conteggio totale	28

Esito

[+] FAVOREVOLI	8/8
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	20/20
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	28/28
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	28/28

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	23:09:03
Fine	23:09:32
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 119 EMENDAMENTO N. 114 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	28
Conteggio totale	28

Esito

[+] FAVOREVOLI	8/8
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	20/20
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	28/28
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	28/28

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

Data	30/09/2024
Inizio	23:25:15
Fine	23:25:29
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 121 EMENDAMENTO N. 115 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	28
Conteggio totale	28

Esito

[+] FAVOREVOLI	8/8
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	20/20
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	28/28
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	28/28

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
43		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
42	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 30/09/2024

52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

Data	02/10/2024
Inizio	19:20:57
Fine	19:21:32
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 4 EMENDAMENTO N.116 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	26
Conteggio totale	27

Esito

[+] FAVOREVOLI	7/7
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	19/19
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	26/26
Totale non votato (delegati/carico)	1/1
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	27/27

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1
4		BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico		CONTRARI[-]	1

		Pilotto Sindaco		
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

Data	02/10/2024
Inizio	19:32:20
Fine	19:32:32
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 110 EMENDAMENTO N. 117 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	28
Conteggio totale	28

Esito

[+] FAVOREVOLI	7/7
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	28/28
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	28/28

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1
4		BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

		Pilotto Sindaco		
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico	CONTRARI[-]	1

		Pilotto Sindaco		
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

Data	02/10/2024
Inizio	19:43:50
Fine	19:44:10
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 10 EMENDAMENTO N.118 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	28
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	8/8
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	20/20
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	28/28
Totale non votato (delegati/carico)	1/1
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1
4		BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

		Pilotto Sindaco		
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza		1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

~~1° APPELLO VERIFICA N.L~~

ED 119 S.G.

COMUNE DI MONZA CONSIGLIO COMUNALE

Seduta pubblica del **Convocazione 1°** **sessione** ☐ **ordinaria** ☐ **straordinaria**

		Presente	Assente	Note
		FAV.	CONTRARIA	
PILOTTO PAOLO	P.D.		X	
BERTOLA CHERUBINA	P.D.		X	
ALLEVI DARIO	Noi con Dario Allevi	—		
ARBIZZONI ANDREA	Fratelli d'Italia	X		
BERNASCONI PAOLA	P.D.		X	
BONETTI GIULIA	P.D.		X	
BRACCIO LEONARDO	P.D.		X	
BRIZZOLARA SARAH	P-D-		X	
CIRILLO FRANCESCO	Gruppo Misto	—	—	
DELUCA GIUSEPPE	P.D.		X	
ERBA MICHELE	P.D.		X	
GALBIATI STEFANO	Noi con Dario Allevi	X		
GALLI STEFANO	Fratelli d'Italia	—		
GENTILE LORENZO	P.D.		X	
GUFFANTI ILARIA	Monza Attiva e solidale		X	
IMPERATORI ANGELO	P.D.		X	
LONGO MASSIMILIANO	Per Allevi Forza Italia	X		
MAFFE' PIERFRANCO	Per Allevi Forza Italia	X		
MERLINI DESIREE	GRUPPO MISTO	—	—	
MONGUZZI MARCO E.	Fratelli d'Italia	X		
PACIELLO DONATELLA	P.D.		X	
PARRELLA TULLIO	Azione con Calenda		X	
PIETROBON MARCO	P.D.		X	
PIFFER PAOLO	Civicamente Con Piffer Sindaco	X		
PORRO MARIA GIOVANNA	P.D.		X	
RACIOPPI FRANCESCO	LAB MONZA		X	
RIBOLDI MARCO	P.D.		X	
SASSOLI MARTINA	Gruppo Misto	X		
SPEDO LORENZO	LAB MONZA		X	
TOSELLI STEFANO	P.D.		X	
VILLA SIMONE	Lega Lombarda	X		
VISCONTI SERGIO	Monza Attiva e solidale		X	
ZONCA PIETRO	P.D.		X	

⇨

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

Data	02/10/2024
Inizio	20:35:35
Fine	20:35:45
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 16 EMENDAMENTO N.120 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	8/8
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1
4		BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

		Pilotto Sindaco		
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

Data	02/10/2024
Inizio	20:42:36
Fine	20:42:50
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 19 EMENDAMENTO N.121 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	8/8
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1
4		BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

		Pilotto Sindaco		
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1

24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

Data	02/10/2024
Inizio	20:50:28
Fine	20:50:50
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 22 EMENDAMENTO N.122 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	8/8
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1
4		BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

		Pilotto Sindaco		
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

Data	02/10/2024
Inizio	21:01:16
Fine	21:01:28
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 25 EMENDAMENTO N.123 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	8/8
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29
Il consiglio non approva	
- CONTRARI	
Voto all'unanimità	**False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1
4		BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

		Pilotto Sindaco		
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

Data	02/10/2024
Inizio	21:21:54
Fine	21:22:15
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 28 EMENDAMENTO N.124 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	8/8
[0] ASTENUTI	1/1
[-] CONTRARI	20/20
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	ASTENUTI[0]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico	CONTRARI[-]	1

		Pilotto Sindaco		
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

Data	02/10/2024
Inizio	21:44:11
Fine	21:44:33
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 31 EMENDAMENTO N.125 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	9/9
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	20/20
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29
Il consiglio non approva	
- CONTRARI	
Voto all'unanimità	**False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
	Ospite 2			1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1

24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

Data	02/10/2024
Inizio	21:51:47
Fine	21:52:14
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 34 EMENDAMENTO N.126 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	30
Conteggio totale	30

Esito

[+] FAVOREVOLI	9/9
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	30/30
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	30/30

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

Data	02/10/2024
Inizio	22:01:46
Fine	22:02:21
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 37 EMENDAMENTO N.127 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	8/8
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	1/1
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	30/30
Il consiglio non approva	
- CONTRARI	
Voto all'unanimità	**False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia			1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

Data	02/10/2024
Inizio	22:08:57
Fine	22:09:15
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 40 EMENDAMENTO N.128 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	28
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	7/7
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	28/28
Totale non votato (delegati/carico)	1/1
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia		1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico	CONTRARI[-]	1

		Pilotto Sindaco		
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

Data	02/10/2024
Inizio	22:18:09
Fine	22:18:24
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 43 EMENDAMENTO N.129 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	30
Conteggio totale	30

Esito

[+] FAVOREVOLI	9/9
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	30/30
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	30/30

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1

22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

Data	02/10/2024
Inizio	22:28:49
Fine	22:29:03
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 46 EMENDAMENTO N.130 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	8/8
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29
Il consiglio non approva	
- CONTRARI	
Voto all'unanimità	**False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1

24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

Data	02/10/2024
Inizio	22:48:52
Fine	22:49:05
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 49 EMENDAMENTO N.131 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	30

Esito

[+] FAVOREVOLI	8/8
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	1/1
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	30/30

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia		1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

Data	02/10/2024
Inizio	22:54:08
Fine	22:54:25
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 52 EMENDAMENTO N.132 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	30

Esito

[+] FAVOREVOLI	8/8
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	1/1
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	30/30

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia		1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

Data	02/10/2024
Inizio	23:00:44
Fine	23:00:55
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 55 EMENDAMENTO N.133 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	30

Esito

[+] FAVOREVOLI	8/8
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	1/1
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	30/30

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia		1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

Data	02/10/2024
Inizio	23:06:57
Fine	23:07:13
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 58 EMENDAMENTO N.134 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	30

Esito

[+] FAVOREVOLI	29/29
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	0/0
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	1/1
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	30/30

Il consiglio approva

+ FAVOREVOLI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia		1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	FAVOREVOLI[+]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		FAVOREVOLI[+]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

Data	02/10/2024
Inizio	23:07:52
Fine	23:08:20
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 61 EMENDAMENTO N.135 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	30

Esito

[+] FAVOREVOLI	29/29
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	0/0
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	1/1
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	30/30
Il consiglio approva	
+ FAVOREVOLI	

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia		1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	FAVOREVOLI[+]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		FAVOREVOLI[+]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

Data	02/10/2024
Inizio	23:14:21
Fine	23:14:31
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 64 EMENDAMENTO N.136 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	30

Esito

[+] FAVOREVOLI	8/8
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	1/1
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	30/30

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia		1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1

22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

Data	02/10/2024
Inizio	23:23:50
Fine	23:24:21
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 67 EMENDAMENTO N.137 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	8/8
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	21/21
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	1/1
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	30/30

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
50		ALLEVI D. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		FAVOREVOLI[+]	1
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

4	BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
32	BONETTI G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia		1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
18	PARRELLA T. (AZIONE)	Azione con Calenda	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 02/10/2024

22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

Data	03/10/2024
Inizio	19:23:06
Fine	19:23:17
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 4 EMENDAMENTO N. 138 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	25
Conteggio totale	25

Esito

[+] FAVOREVOLI	25/25
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	0/0
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	25/25
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	25/25

Il consiglio approva

+ FAVOREVOLI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
47		ARBIZZONI A. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		FAVOREVOLI[+]	1
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1
4		BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico		FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

		Pilotto Sindaco		
26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		FAVOREVOLI[+]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

Data	03/10/2024
Inizio	19:31:36
Fine	19:31:48
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 7 EMENDAMENTO N. 139 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	24
Conteggio totale	24

Esito

[+] FAVOREVOLI	6/6
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	18/18
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	24/24
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	24/24

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1
4		BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1
26		BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico		CONTRARI[-]	1

		Pilotto Sindaco		
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1

34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

Data	03/10/2024
Inizio	19:38:34
Fine	19:38:45
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 10 EMENDAMENTO N. 140 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	24
Conteggio totale	24

Esito

[+] FAVOREVOLI	5/5
[0] ASTENUTI	1/1
[-] CONTRARI	18/18
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	24/24
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	24/24

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1
4		BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1
26		BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

		Pilotto Sindaco		
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	ASTENUTI[0]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1

34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

Data	03/10/2024
Inizio	20:11:38
Fine	20:11:50
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 13 EMENDAMENTO N. 141 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	26
Conteggio totale	26

Esito

[+] FAVOREVOLI	6/6
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	20/20
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	26/26
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	26/26

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1
4		BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1
26		BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico		CONTRARI[-]	1

		Pilotto Sindaco		
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	CONTRARI[-]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1

19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

Data	03/10/2024
Inizio	20:12:06
Fine	20:12:19
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 16 EMENDAMENTO N. 142 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	26
Conteggio totale	26

Esito

[+] FAVOREVOLI	6/6
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	20/20
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	26/26
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	26/26

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico - Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1
4		BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico - Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1
26		BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

		Pilotto Sindaco		
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	CONTRARI[-]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1

19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

Data	03/10/2024
Inizio	20:20:52
Fine	20:21:04
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 19 EMENDAMENTO N. 143 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	28
Conteggio totale	28

Esito

[+] FAVOREVOLI	27/27
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	1/1
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	28/28
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	28/28

Il consiglio approva

+ FAVOREVOLI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1
4		BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1
26		BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico		FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

		Pilotto Sindaco		
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		FAVOREVOLI[+]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

Data	03/10/2024
Inizio	20:28:17
Fine	20:28:40
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 22 EMENDAMENTO N. 144 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	28
Conteggio totale	28

Esito

[+] FAVOREVOLI	27/27
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	1/1
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	28/28
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	28/28

Il consiglio approva

+ FAVOREVOLI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1
4		BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1
26		BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico		FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

		Pilotto Sindaco		
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		FAVOREVOLI[+]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

Data	03/10/2024
Inizio	20:33:50
Fine	20:34:06
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 25 EMENDAMENTO N. 145 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	28
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	24/24
[0] ASTENUTI	4/4
[-] CONTRARI	0/0
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	28/28
Totale non votato (delegati/carico)	1/1
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29
Il consiglio approva	
+ FAVOREVOLI	
Voto all'unanimità	**False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1
4		BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1
26		BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico			1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

		Pilotto Sindaco		
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	ASTENUTI[0]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	ASTENUTI[0]	1
3	PILOTTO Paolo		FAVOREVOLI[+]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	ASTENUTI[0]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	ASTENUTI[0]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico	FAVOREVOLI[+]	1

		Pilotto Sindaco		
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

Data	03/10/2024
Inizio	20:37:02
Fine	20:37:15
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 28 EMENDAMENTO N. 146 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	29/29
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	0/0
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio approva

+ FAVOREVOLI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1
4		BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1
26		BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico		FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

		Pilotto Sindaco		
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		FAVOREVOLI[+]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico	FAVOREVOLI[+]	1

		Pilotto Sindaco		
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

Data	03/10/2024
Inizio	20:44:45
Fine	20:45:05
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 31 EMENDAMENTO N. 147 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	27
Conteggio totale	28

Esito

[+] FAVOREVOLI	27/27
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	0/0
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	27/27
Totale non votato (delegati/carico)	1/1
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	28/28

Il consiglio approva

+ FAVOREVOLI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1
4		BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1
26		BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico		FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

		Pilotto Sindaco		
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		FAVOREVOLI[+]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza		1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

Data	03/10/2024
Inizio	20:49:04
Fine	20:49:26
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 34 EMENDAMENTO N. 148 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	28
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	26/26
[0] ASTENUTI	2/2
[-] CONTRARI	0/0
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	28/28
Totale non votato (delegati/carico)	1/1
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio approva

+ FAVOREVOLI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico - Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1
4		BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico - Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1
26		BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico		FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

		Pilotto Sindaco		
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia		1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	ASTENUTI[0]	1
3	PILOTTO Paolo		FAVOREVOLI[+]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	ASTENUTI[0]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

		Pilotto Sindaco		
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

Data	03/10/2024
Inizio	21:19:27
Fine	21:19:54
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 37 ORDINE DEL GIORNO N. 1 - CONS. PIFFER VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	29
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	10/10
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	19/19
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	29/29
Totale non votato (delegati/carico)	0/0
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29

Il consiglio non approva

- CONTRARI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1
4		BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		CONTRARI[-]	1
26		BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico		CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

		Pilotto Sindaco		
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		CONTRARI[-]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	CONTRARI[-]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico	CONTRARI[-]	1

		Pilotto Sindaco		
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	CONTRARI[-]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	CONTRARI[-]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

Data	03/10/2024
Inizio	21:54:25
Fine	21:54:46
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 40 ORDINE DEL GIORNO N. 2 - CONS. IMPERATORI E ALTRI VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	28
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	25/25
[0] ASTENUTI	3/3
[-] CONTRARI	0/0
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	28/28
Totale non votato (delegati/carico)	1/1
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29
Il consiglio approva	
+ FAVOREVOLI	
Voto all'unanimità	**False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1
4		BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	ASTENUTI[0]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia		1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	ASTENUTI[0]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		FAVOREVOLI[+]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	ASTENUTI[0]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

Data	03/10/2024
Inizio	22:09:58
Fine	22:10:11
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 43 ORDINE DEL GIORNO N. 3 - CONS. RACIOPPI E ALTRI VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	28
Conteggio totale	29

Esito

[+] FAVOREVOLI	28/28
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	0/0
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	28/28
Totale non votato (delegati/carico)	1/1
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	29/29
Il consiglio approva	
+ FAVOREVOLI	
Voto all'unanimità	**False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1
4		BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	FAVOREVOLI[+]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia		1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		FAVOREVOLI[+]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
44	SASSOLI M. (GM)	Gruppo Misto	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	FAVOREVOLI[+]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

Data	03/10/2024
Inizio	22:49:10
Fine	22:49:39
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati
	Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 45 PROPOSTA N. 40 - VOTAZIONE
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	27
Conteggio totale	28

Esito

[+] FAVOREVOLI	19/19
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	8/8
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	27/27
Totale non votato (delegati/carico)	1/1
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	28/28

Il consiglio approva

+ FAVOREVOLI

Voto all'unanimità **False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1
4		BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1
26		BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico		FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

		Pilotto Sindaco		
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
45	CIRILLO F. (GM)	Gruppo Misto	CONTRARI[-]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi	CONTRARI[-]	1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	CONTRARI[-]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia	CONTRARI[-]	1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia		1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto	CONTRARI[-]	1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	CONTRARI[-]	1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	CONTRARI[-]	1
3	PILOTTO Paolo		FAVOREVOLI[+]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi	CONTRARI[-]	1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

Data	03/10/2024
Inizio	22:49:52
Fine	22:50:12
Tipologia Votazione	Voto 1 di 4
Chi può partecipare alla votazione?	Solo delegati con badge
Opzione Voto Segreto	Livello complessivo: Delegati Livello individuale: Delegati
Quorum	17,0000
Ordine del giorno	Vota articolo 46 PROPOSTA N. 40 - VOTAZIONE IMMEDIATA ESEGUIBILITA'
Descrizione	
Selezione a votazione multipla	False
Re-Login richiesto per votare	False

Presenza

Numero di presenze:	21
Conteggio totale	24

Esito

[+] FAVOREVOLI	21/21
[0] ASTENUTI	0/0
[-] CONTRARI	0/0
[--] PRESENTI NON VOTANTI	0/0
Totale votato (delegati/carico)	21/21
Totale non votato (delegati/carico)	6/6
Aventi diritto al voto (delegati/carico)	27/27
Il consiglio approva	
+ FAVOREVOLI	
Voto all'unanimità	**False**

(SeatID)	Titolo	Nome	Gruppo	Autorità per	Scelta di voto	peso
33		BERNASCONI P.(PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1
4		BERTOLA C. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco		FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

26	BRACCIO L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
31	BRIZZOLARA S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
36	DELUCA G.V. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
35	ERBA M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
51	GALBIATI S. (NcDA)	Noi Con Dario Allevi		1
48	GALLI S.S. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia	FAVOREVOLI[+]	1
38	GENTILE L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
20	GUFFANTI I.M. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
25	IMPERATORI A.L. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
43	LONGO M.L. (FI)	Per Allevi Forza Italia		1
42	MAFFE' P.F. (FI)	Per Allevi Forza Italia		1
46	MERLINI D.C. (GM)	Gruppo Misto		1
49	MONGUZZI M.E. (FdI)	Giorgia Meloni Fratelli d'Italia		1
23	PACIELLO D.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
37	PIETROBON M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
41	PIFFER P. (CIVICA)	Civicamente con Piffer Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
3	PILOTTO Paolo		FAVOREVOLI[+]	1
30	PORRO M.G. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
21	RACIOPPI F. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
27	RIBOLDI M.M. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1
22	SPEDO L. (LAB)	Lab Monza	FAVOREVOLI[+]	1
24	TOSELLI S. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Titolo riunione: Consiglio comunale del 03/10/2024

52	VILLA S. (LEGA)	Lega Lombarda - Salvini per Allevi		1
19	VISCONTI S.T. (MAS)	Pilotto Sindaco Monza Attiva e Solidale	FAVOREVOLI[+]	1
34	ZONCA P. (PD)	Partito Democratico Pilotto Sindaco	FAVOREVOLI[+]	1

Tavola 2 - Rete stradale

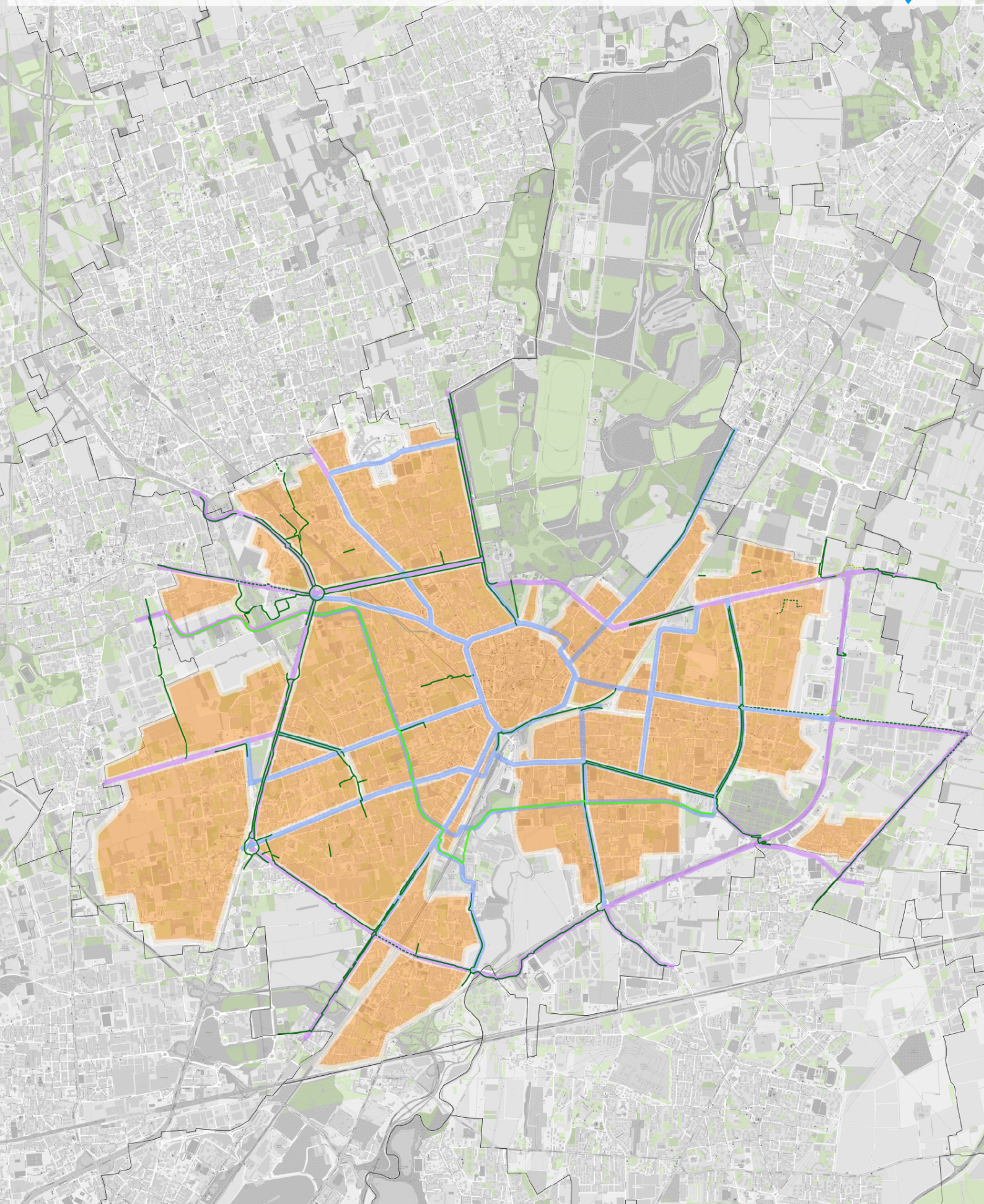
PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE
PUMS



MONZA MOBILITÀ

Tavola 4 - Mobilità ciclistica

PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE
PUMS



Rete ciclabile esistente

- Percorsi ciclabili esistenti
- Percorsi ciclabili in progetto
- CanaleVilloresi
- Percorsi ciclabili programmati (finanziati)

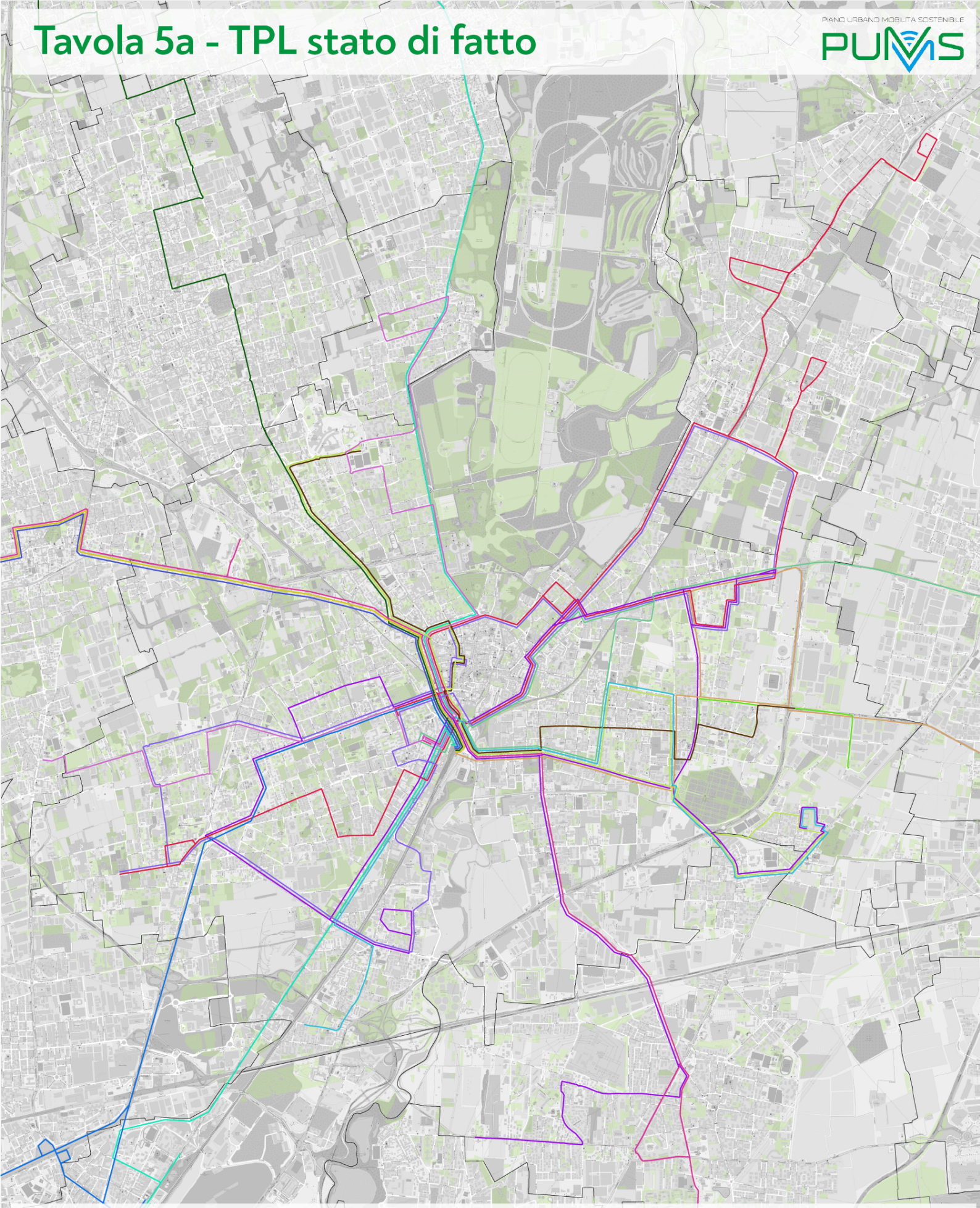
Rete ciclabile scenario PUMS

- Itinerari portanti
- Itinerari principali
- Isole ambientali

MONZA MOBILITÀ

Tavola 5a - TPL stato di fatto

PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE
PUMS



Linee TPL stato di fatto

- Z201 - S. Alessandro - S. Albino
- Z202 - D'Annunzio - Libertà
- Z203 - Muggiò Prati - Monza FS - Cologno Nord M2
- Z204 - Taccona - Vedano
- Z205 - Limbiate Mombello - Varedo FN - Nova M.se - Monza FS
- Z206 - Ospedale S. Gerardo - Della Robbia
- Z208 - S. Fruttuoso - Villasanta - Arcore FS
- Z211 - Piazza Carducci (circolare festiva A)
- Z212- Piazza Carducci (circolare festiva B)
- Z219- Paderno FN - Nova M.se - Monza FS
- Z221- Sesto FS/M1 - Monza FS - Macherio - Carate - Mariano FN/Ospedale
- Z222- Monza FS - S. Fruttuoso - Sesto FS/M1
- Z228- Seregno FS - Lissone - Monza FS
- Z314- Gessate M2 - Monza FS
- Z321- Monza FS - Trezzo d'Adda con dir Porto d'Adda e Mezzago

MONZA MOBILITÀ

Tavola 5b - TPL scenario di progetto

PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE
PUMS

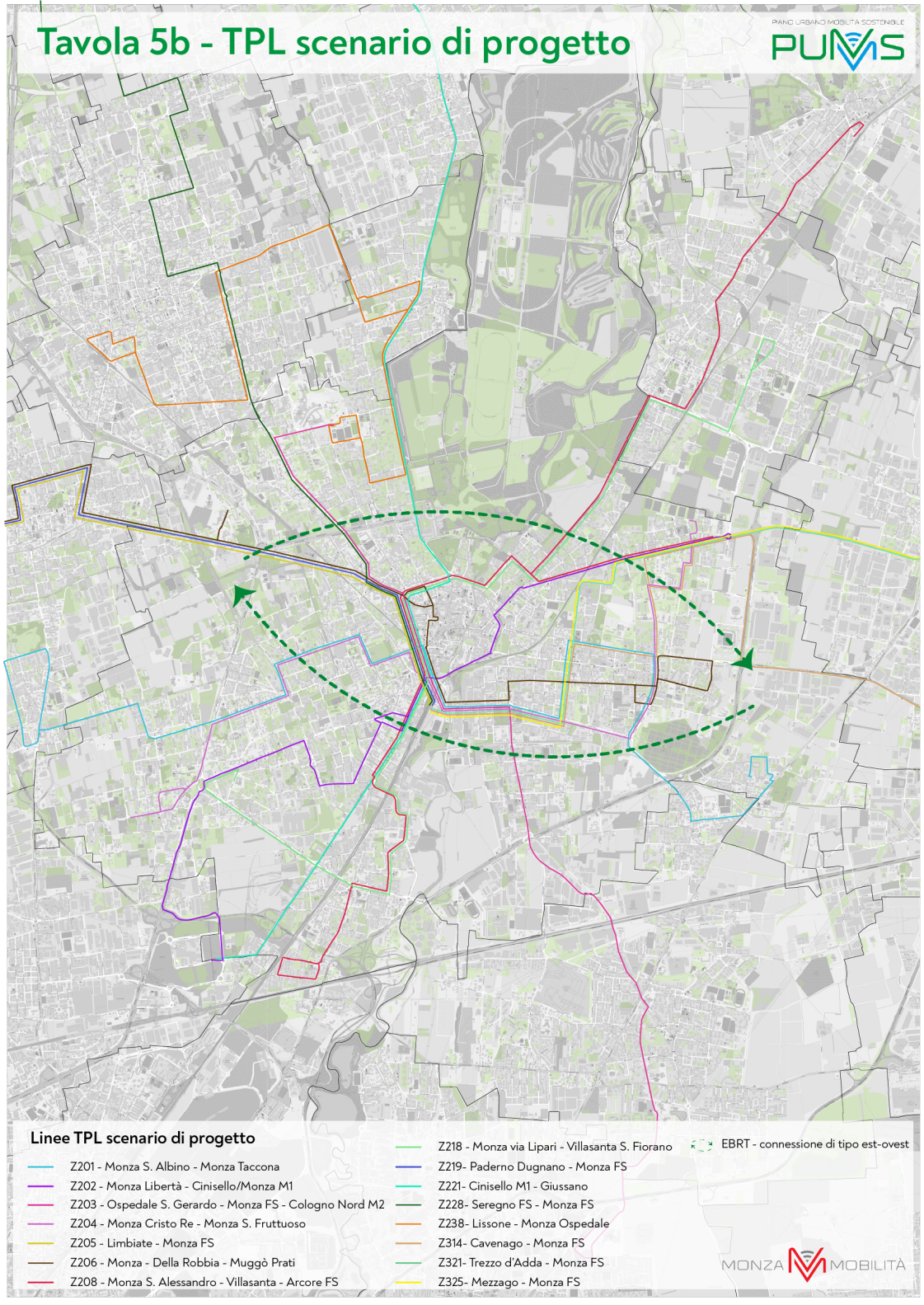
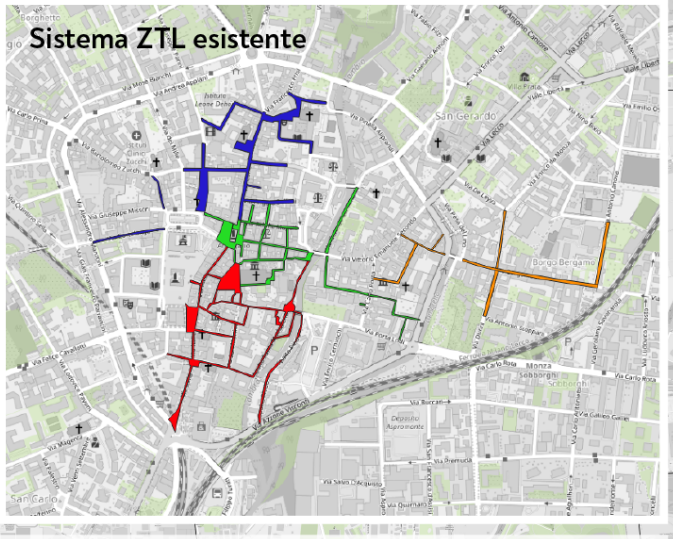


Tavola 6 - ZTL e Isole Ambientali

PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE
PUMS



Sistema ZTL esistente

- Zona Rossa - Centro
- Zona Verde - Centro
- Zona Blu- Centro
- Zona Arancione - via Bergamo e limitrofi

Scenario PUMS

- Zona a Traffico Limitato
- Isole ambientali
- Zone 30 di prima realizzazione

MONZA MOBILITÀ

MONZA MOBILITÀ

PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE

PUMS

DOCUMENTO DI PIANO

RELAZIONE TECNICA

APPROVATA CON DCC N. 47 DEL 3.10.2024

Monza Mobilità Srl
Via Cernuschi, 8 - 20900 Monza (MB) 039.209841 info@monzamobilita.it www.monzamobilita.it

Capitale Sociale € 10.000,00 i.v. - R.E.A. MB 1531267 - Cod. Fisc / Partita Iva e n. Registro Imprese di Monza e Brianza: 02689470967
Società soggetta a direzione e coordinamento da parte del Comune di Monza.

Gruppo di Lavoro

Comune di Monza – Organo decisore

Assessore alla mobilità, energia e ambiente - Giada Turato

Supporto: Consigliere comunale – Marco Pietrobon

Comune di Monza – Organo tecnico

Dirigente responsabile del Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio / Autorità procedente per la VAS | arch. Carlo Maria Nizzola

Dirigente del Settore Ambiente ed Energia / Autorità competente per la VAS | Ing. Serena Trussardi

Settore Ambiente ed Energia | Dott. ssa Verusca Fochi

Hanno collaborato alla redazione del Documento di Piano

Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio | arch. Donatella Beretta,

Servizio di Pianificazione Operativa | arch. Filomena Dato

Polizia Locale, Protezione Civile | dott.ssa Francesca Galli, dott. Giorgio Mora, dott. Paolo Anglani

Monza Mobilità

Amministratore Unico ing. Davide Mardegan

Redazione del Piano | ing. Nicola Pascale, arch. Anna Negri, ing. Sebastiano Pizzorusso

Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia

Direttore | Dott. Luca Tosi

Dott. Marco Panaro

Con la consulenza di

Sintagma srl

Ing. Tito Berti Nulli, Ing. Riccardo Berti Nulli, Agr. Filippo Berti Nulli, Ing. Claudio Rossi, Dott. ssa Benedetta Contini

INDICE

Premessa e sintesi del documento 5

1 Contesto normativo e percorso del piano 9

2 Quadro della pianificazione e della programmazione 12

2.1 Livello nazionale e regionale 12

2.1.1 Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale 12

2.1.2 Piano Generale della Mobilità Ciclistica Urbana ed Extraurbana 2022-2024 14

2.1.3 Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti 17

2.1.4 Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria 26

2.1.5 Strategia Regionale della Mobilità Elettrica 31

2.1.6 Programma dei Servizi di Bacino 32

2.2 Livello provinciale 33

2.2.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale 33

2.2.2 Piano provinciale della mobilità ciclistica 38

2.2.3 PUMS della Provincia di Monza e Brianza 41

2.3 Livello comunale 42

2.3.1 Piano di Governo del Territorio 42

2.3.2 Il Piano d'Azione per le Energie Sostenibili 48

2.3.3 Piano di Zonizzazione Acustica 50

2.3.4 Biciplan 54

3 Analisi del sistema di mobilità 56

3.1 Offerta 56

3.1.1 Rete ferroviaria 56

3.1.2 Rete di trasporto pubblico locale su gomma 58

3.1.3 Classificazione della rete stradale 62

3.1.4 Zone a Traffico Limitato 67

3.1.5 Sistema della sosta 69

3.1.6 Rete per la ricarica dei veicoli elettrici 74
3.1.7 Rete ciclabile attuale 75
3.1.8 Servizi di sharing mobility 77
3.2 Domanda 79
3.3 Parco veicolare 81
3.4 Incidentalità stradale 85
3.5 Qualità dell'aria e impatti sulla salute 91
4 Modello di simulazione 94
4.1 Zonizzazione 94
4.2 Offerta di trasporto: il grafo e la rete per il trasporto privato 96
4.2.1 Classifica funzionale e curve di deflusso 97
4.3 Domanda di mobilità 98
4.3.1 Campagne di indagine sulla mobilità dell'area di studio 99
4.3.2 Le matrici di base leggeri e pesanti 99
4.4 Calibrazione del modello 99
4.5 Sottomatrici delle O/D con spostamenti compresi nel raggio di 3, 4 e 5 km 101
4.6 Stato attuale: indicatori di prestazione 103
5 Obiettivi e strategia del piano 107
5.1 Obiettivi 107
5.1.1 Monza città innovativa e sostenibile 108
5.1.2 Monza città accessibile e inclusiva 109
5.1.3 Monza città attrattiva 111
5.1.4 Monza città sicura 111
5.1.5 Monza città policentrica 112
5.2 Strategia 113
6 Azioni del piano 115
6.1 Monza città innovativa e sostenibile 115

6.1.1 Digitalizzazione del sistema di mobilità 115
6.1.2 Elettrificazione della flotta bus 116
6.1.3 Riorganizzazione del sistema e della gestione della sosta 117
6.1.4 Favorire la cultura della mobilità condivisa, sostenibile e multimodale 119
6.1.5 Razionalizzare la logistica urbana 120
6.1.6 Limitazioni alla circolazione per i veicoli a emissioni elevate 122
6.1.7 Ridefinire le regole di accesso al centro storico e al parco e ampliare la ZTL all'interno del centro storico 123
6.1.8 Incentivare lo sviluppo di iniziative di sharing mobility 127
6.2 Monza città accessibile e inclusiva 127
6.2.1 Progettazione hub multimodale Monza centro - FFS 133
6.2.2 Realizzazione hub multimodale Monza est - FFS 135
6.2.3 Progettazione e realizzazione hub multimodali urbani: estensione della linea M5 136
6.2.4 Rendere hub multimodali urbani i parcheggi in struttura 142
6.2.5 Garantire l'accessibilità 143
6.3 Monza città attrattiva 144
6.3.1 Migliorare i servizi di trasporto pubblico locale 144
6.3.2 Gestione della mobilità per i grandi eventi 145
6.4 Monza città sicura 151
6.4.1 Rendere attrattivi e sicuri i percorsi della mobilità attiva 151
6.4.2 Mobilità scolastica sostenibile e sicura 152
6.4.3 Interventi riduzione della congestione sulla rete stradale primaria 155
6.4.4 Migliorare la sicurezza stradale 159
6.5 Monza città policentrica 161
6.5.1 Favorire l'urbanistica di vicinato 161
6.5.2 Dalle zone 30 alla città 30 164
6.5.3 Azioni di mobility management 167

7 Stima degli impatti 170
7.1 Impatto sul taglio modale 170
7.2 Impatto sul sistema emissivo 172
7.2.1 Lo stato attuale 172
7.2.2 Lo scenario di riferimento 172
7.2.3 Lo scenario di progetto (scenario di piano) 173
7.2.4 Confronto tra scenari 174
7.3 Impatto sull'inquinamento acustico 175
8 Monitoraggio del piano 177
8.1 Selezione degli indicatori 178
8.2 I soggetti del monitoraggio 178
8.3 Il percorso partecipato nella fase di monitoraggio 179
8.4 Indicatori di Monitoraggio 179
Allegato 1 – Le indagini a supporto del PUMS 186
Allegato 2 – Il processo di partecipazione al PUMS 187
Elenco Elaborati grafici 188

PREMESSA E SINTESI DEL DOCUMENTO

L'Amministrazione Comunale pone tra gli obiettivi del suo mandato l'attuazione di politiche volte al miglioramento della qualità urbana attraverso un approccio alla mobilità che mette al centro la salvaguardia dell'ambiente e della salute dei cittadini. Attraverso il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (di seguito denominato PUMS), il Comune di Monza ha deciso di dotarsi di uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

I principi ispiratori del PUMS sono il coinvolgimento e la concertazione degli stakeholders nella fase di redazione del documento di piano, il monitoraggio delle azioni realizzate e la valutazione dei risultati conseguiti. Il PUMS pone al centro le persone e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità, seguendo un approccio trasparente e partecipativo che prevede il coinvolgimento attivo dei cittadini e di tutti i soggetti che fruiscono della città (cityusers) fin dall'inizio del suo processo di definizione.

Con il PUMS si intende operare un passaggio fondamentale dalla pianificazione dei trasporti alla pianificazione del sistema di mobilità, superando l'approccio che vedeva la mobilità veicolare privata come elemento centrale e critico su cui operare, a favore della valutazione delle esigenze di spostamento delle persone e della relativa offerta di modalità di spostamento sostenibile. Ulteriore elemento che accompagna il percorso di costruzione del PUMS è la valutazione degli impatti ambientali determinati dall'attuazione del Piano.

Il documento parte dalla descrizione del contesto normativo, composto da direttive europee di settore e da norme nazionali, in cui questo strumento di pianificazione si colloca. Il percorso per la costruzione del PUMS di Monza è stato impostato in coerenza con l'Agenda 2030 sottoscritta delle Nazioni Unite nel 2015, con particolare riferimento all'obiettivo 11 (Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili), le Linee Guida di settore della Commissione Europea (*Progetto Eltis, Linee Guida – Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – Aggiornamento Giugno 2019*), la raccomandazione (UE) 2023/550 della Commissione dell'8 marzo 2023 che aggiorna il concetto di piani urbani di mobilità sostenibile. Lo schema seguente riporta il "ciclo di vita" per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile che prevede la suddivisione delle attività di preparazione, definizione e redazione dello strumento di pianificazione in 4 macro attività e 12 azioni.



Figura 1: Linee guida europea per la redazione dei PUMS (aggiornamento ottobre 2019)

Successivamente viene ricostruito il contesto di pianificazione e di programmazione degli interventi di settore a partire dal livello nazionale e regionale, composto dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e, a livello regionale, dal Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti, dal Piano degli interventi per la qualità dell'aria, dalla strategia regionale per la mobilità elettrica nonché dal programma dei servizi di bacino. Il contesto di pianificazione di livello provinciale e comunale è principalmente definito dal PUMS della provincia di Monza e Brianza e dal Piano di governo del Territorio del Comune di Monza.

Nel capitolo 3 viene effettuata l'analisi del sistema di mobilità, ovvero dell'offerta di trasporto, pubblica, privata e in sharing, e della domanda di mobilità. Questo sistema di mobilità è stato modellizzato, come descritto nel capitolo **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**, al fine di disporre di un sistema strutturato di supporto alle decisioni.

Il PUMS riconduce le azioni ad un quadro organico e integrato allo scopo di realizzare un nuovo modello di mobilità, sempre più attento al tema della sostenibilità ambientale, sociale ed economica, tanto per la mobilità delle persone che delle merci. Gli obiettivi di piano sono descritti nel capitolo **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**. Gli obiettivi sono di rendere Monza:

- **innovativa e sostenibile;**
- **accessibile e inclusiva;**
- **attrattiva;**
- **sicura;**
- **policentrica.**

Per perseguire questi obiettivi il PUMS individua una strategia che si articola nei seguenti punti:

- **ridurre la domanda di mobilità** ovvero la quantità di spostamenti e la loro lunghezza. Si tratta, per il breve periodo, di incentivare le attività e i servizi allo smart working e ai servizi on line. Nel medio lungo termine di gestire la domanda di mobilità attraverso interventi di governo della città e di assetto del territorio;
- **spostare quote di mobilità verso forme più sostenibili** promuovendo il trasferimento dall'utilizzo dell'auto privata verso i servizi di mobilità condivisa, la mobilità ciclistica e pedonale;
- **incentivare il paradigma di mobilità come servizio** nella consapevolezza che il concetto di mobilità è ancora oggi fortemente legato all'uso dell'auto propria nonostante ciò abbia impatti economici, sociali e ambientali non sostenibili;
- **incentivare la multimodalità** vista la stretta correlazione funzionale con le altre centralità urbane dell'area metropolitana milanese;
- **migliorare le prestazioni ambientali dei veicoli** incentivando l'uso di veicoli, dedicati alla mobilità condivisa e privati, a basse o zero emissioni;
- **digitalizzare i servizi** in quanto queste tecnologie consentono di ottenere significativi miglioramenti del sistema di mobilità con investimenti relativamente contenuti e tempi di realizzazione brevi;
- **razionalizzare la logistica urbana** guardando con attenzione alle innovazioni tecnologiche di questo specifico settore che consentono già oggi l'uso di mezzi a bassissimo impatto ambientale.

Per ciascuno di questi obiettivi vengono, nel capitolo **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**, indicate le azioni per perseguirli.

Per l'obiettivo di rendere la città **innovativa e sostenibile** sono in primo luogo previsti interventi volti alla digitalizzazione dell'ecosistema della mobilità urbana. Per perseguire l'obiettivo della sostenibilità sono previsti interventi di elettrificazione delle flotte bus, di riorganizzazione del sistema della sosta e attività di sensibilizzazione volte a diffondere la cultura della mobilità condivisa, sostenibile e multimodale. Completano le azioni volte a perseguire questo obiettivo la razionalizzazione della logistica urbana, la limitazione della circolazione per i veicoli a emissioni elevate e l'ampliamento della ZTL del centro storico.

Per l'obiettivo di rendere la città **accessibile e inclusiva** vengono individuate come azioni la progettazione del hub multimodale FFS di Monza centro e la creazione del nuovo hub di Monza est – parco. Le azioni finalizzate a perseguire questo obiettivo si completano con l'estensione su Monza delle linee della metropolitana a servizio della città di Milano.

L'obiettivo di rendere la città **attrattiva** sarà perseguito con il miglioramento dei servizi di trasporto pubblico locale e, per i grandi eventi che si svolgono in città, con la definizione della modalità di gestione della mobilità. Le azioni si completano con la revisione della regolamentazione degli accessi al sistema urbano.

Per perseguire l'obiettivo di rendere la città **sicura** vengono individuate azioni di ingegneria volte in primo luogo a rendere attrattivi e sicuri i percorsi della mobilità attiva e a risolvere, con soluzioni di mobilità lenta, alcuni nodi critici della rete stradale urbana. Oltre a queste sono previste azioni di sensibilizzazione in particolare rivolte alle scuole.

Infine, per rendere la città **policentrica** si prevede la creazione di isole ambientali e di spazi pedonali diffusi sul territorio in zone di particolare rilevanza urbanistica, sociale ed economica, da rafforzare con la creazione di Zone 30 di cui si propone la graduale estensione. Le azioni di mobility management, principalmente orientate a razionalizzare gli spostamenti sistematici casa – lavoro, completano gli interventi volti a rendere la città policentrica.

Nel capitolo 7 vengono riportate le stime degli impatti, in termini di variazione del taglio modale e di riduzione delle emissioni inquinanti, determinati dal Piano. Infine, nel capitolo 8 vengono descritte le attività finalizzate al monitoraggio del Piano in fase di attuazione.

1 CONTESTO NORMATIVO E PERCORSO DEL PIANO

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è stato elaborato nell'ambito sia delle direttive europee che della normativa nazionale di settore, quale documento strategico che integra le politiche per la mobilità e gli interventi sulle infrastrutture.

La Commissione Europea, con il "Piano d'azione sulla mobilità urbana" del 2009, ha voluto migliorare l'efficacia e la portata dei Piani Urbani della Mobilità - PUM superando i limiti della pianificazione tradizionale ed introducendo la nuova generazione dei "Piani Urbani della Mobilità Sostenibile" o "PUMS". Tali piani sono strategici a lungo termine (10-15 anni), raccomandati per agglomerati con almeno 100.000 abitanti, come i precedenti PUM, ma a differenza di essi, i PUMS sono concepiti in modo da affrontare e gestire la mobilità urbana in modo sistematico e correlato con gli altri strumenti esistenti, contribuendo anche al raggiungimento degli obiettivi climatici ed energetici fissati dalla Commissione Europea. Nel 2013, nell'ambito del programma comunitario Intelligent Energy Europe (IEE) è stato elaborato il documento "Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan", poi approvato dalla Direzione Generale Trasporti della Commissione Europea, che costituisce le Linee Guida per l'elaborazione e l'attuazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (Linee Guida Eltis).

A livello nazionale nel 2016, con decreto 194/2016, è stato istituito un gruppo di lavoro dal MIT (Ministero Infrastrutture e Trasporti) per definire dal punto di vista tecnico e amministrativo criteri uniformi per la predisposizione e successiva applicazione dei PUMS, avendo come base di riferimento le Linee Guida ELTIS europee. I documenti ed il risultato di tale tavolo istituzionale sono stati ripresi dal decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti 233/17 "Individuazione delle linee guida per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile".

Il DM 233/17 prevede che le città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con oltre 100.000 abitanti dovranno predisporre entro 2 anni i nuovi Piani Urbani di Mobilità Sostenibile, fatti salvi gli atti finora adottati. I PUMS avranno un orizzonte temporale di 10 anni, e verranno aggiornati con una cadenza almeno quinquennale. Inoltre, ogni 2 anni gli Enti dovranno procedere al monitoraggio degli obiettivi previsti dai Piani per valutare i risultati effettivamente ottenuti.

I dati di questa attività di revisione e monitoraggio devono in seguito essere trasmessi all'Osservatorio Nazionale per le politiche del trasporto pubblico locale, che ogni biennio informerà il Parlamento sugli effetti prodotti a livello nazionale dai PUMS. Negli allegati la legge declina le procedure per la redazione ed approvazione del PUMS ed elenca gli obiettivi, le strategie e le azioni di minime.

In tema di mobilità sostenibile, un ulteriore tassello normativo, a livello nazionale, è costituito dalla Legge 2/2018 "*Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica*". La legge, all'articolo 6, sancisce che i comuni non facenti parte di città metropolitane predispongono e adottano il BICIPLAN inteso come Piano Urbano della Mobilità Ciclistica: in particolare, per i comuni che predispongono il PUMS, esso ne costituisce piano di settore e quindi sua componente. Tali piani sono "*...finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessari a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni."* Vengono quindi definiti i contenuti di massima del BICIPLAN, specificando che tale elaborato costituisce un atto di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere di competenza dei rispettivi enti e che, di conseguenza, deve essere redatto in coerenza ed organicità con gli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale.

Il percorso per la redazione del PUMS ha avuto inizio a maggio 2019 con la pianificazione delle attività da svolgere per comporre il piano: la raccolta dei dati, il coinvolgimento nei lavori del tavolo tecnico, il confronto con i tecnici del settore viabilità del Comune di Monza, le indagini di traffico, sulla sosta e sul trasporto pubblico e l'elaborazione dei dati; la definizione del modello di traffico, la delineazione del percorso partecipato, la definizione degli obiettivi e dei target di piano, la scelta delle strategie e delle azioni per definire gli scenari di piano. Lo schema seguente mostra l'articolazione delle attività per la redazione del PUMS.

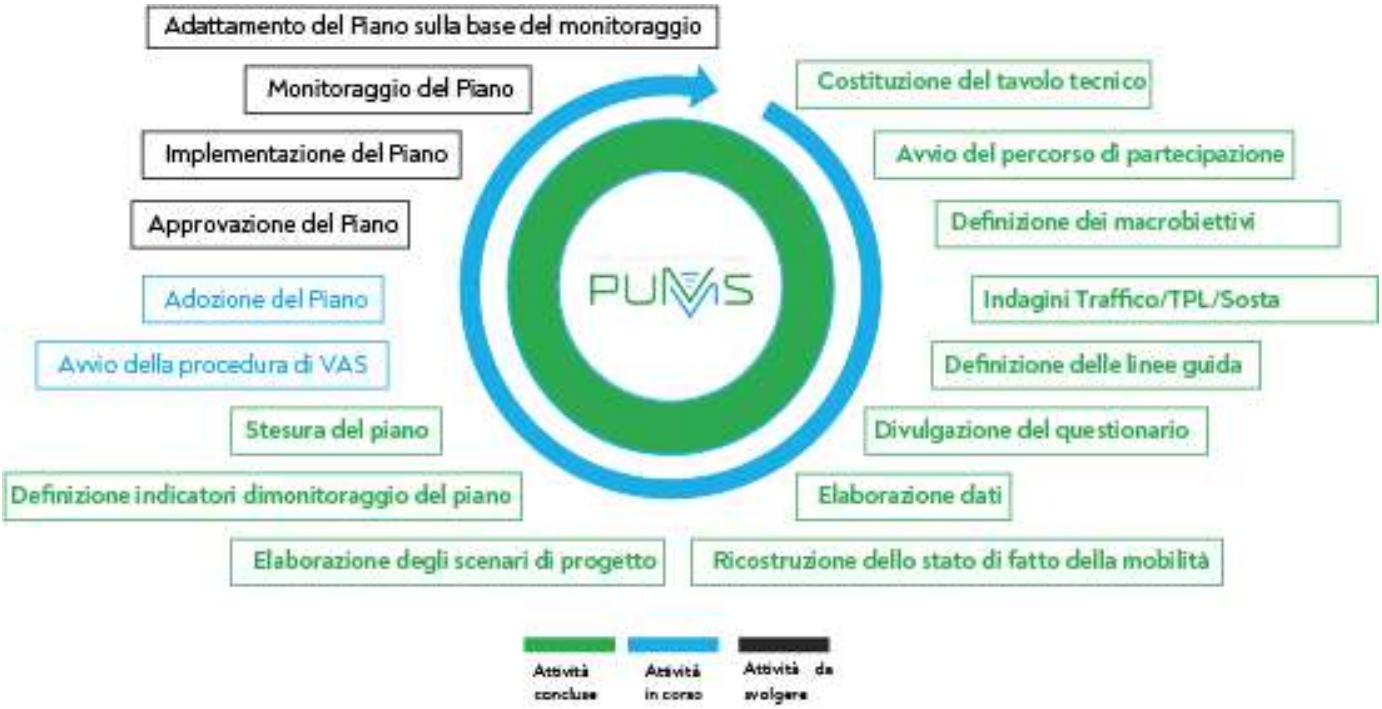


Figura 2: Articolazione delle attività per la redazione del PUMS in relazione al loro grado di completamento

2 QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE E DELLA PROGRAMMAZIONE

In questo capitolo vengono riportati e sistematizzati le politiche e gli interventi inseriti nel quadro della pianificazione e programmazione in essere relativamente al territorio comunale di Monza e della sua area vasta. Ciò al fine di individuare il quadro degli obiettivi definito negli strumenti di pianificazione sovraordinati, affinché il PUMS sia coerente con i piani già in essere.

L'analisi considera i seguenti livelli di pianificazione:

- **Livello nazionale e regionale**:
  - Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale;
  - Piano Generale della Mobilità Ciclistica 2022-2024;
  - Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti;
  - Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria;
  - Strategia Regionale della Mobilità Elettrica;
- **Livello provinciale:**
  - Programma dei Servizi di Bacino;
  - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale;
  - Piano Strategico provinciale per la Mobilità Ciclistica;
  - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Provincia di Monza e Brianza;
- **Livello comunale**:
  - Piano di Governo del Territorio;
  - Piano d'Azione per le Energie Sostenibili;
  - Piano di Zonizzazione Acustica.

2.1 Livello nazionale e regionale

2.1.1 Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale

Di seguito si riportano sinteticamente gli obiettivi del Piano Nazionale di Sicurezza Stradale, orizzonte 2020 (PNSS) e i contenuti del *"Documento di lavoro dei servizi della commissione – Quadro dell'UE 2021-2030 per la sicurezza stradale – Prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime" (Vision Zero),* pubblicato nel 2019.

Il PNSS orizzonte 2020, per i diversi livelli di gestione della sicurezza stradale, stabilisce:

- obiettivi generali di riduzione della mortalità totale;
- obiettivi specifici per categorie di utenze a rischio;
- obiettivi relativi alle prestazioni di sicurezza del sistema stradale;

- obiettivi relativi al monitoraggio dell'implementazione del PNSS Orizzonte 2020.

Il PNSS Orizzonte 2020, inoltre, stabilisce un ulteriore principio guida nell'azione di miglioramento della sicurezza sulle strade per i bambini, una categoria particolarmente importante dal punto di vista sociale; infatti, il Piano adotta la vision di lungo termine "*Sulla strada: Nessun bambino deve morire*".
Per raggiungere gli obiettivi fissati, il PNSS Orizzonte 2020, oltre a individuare le linee strategiche indirizzate a rimuovere o mitigare i fattori di rischio associati alle categorie di utenza più colpite, pone particolare attenzione sul miglioramento del sistema di gestione della sicurezza stradale.
La Commissione Europea ha deciso di basare il Quadro per la sicurezza stradale per il decennio 2021-2030 sull'approccio "Safe System": tale approccio, derivato dalle migliori pratiche europee e ora raccomandato a livello mondiale dall'Organizzazione Mondiale della Sanità, rielabora la politica della sicurezza stradale concentrandosi sulla prevenzione dei decessi e delle lesioni gravi. Secondo l'approccio "Safe System", decessi e lesioni gravi a seguito di incidenti stradali non sono un prezzo inevitabile da pagare per la mobilità. Anche se gli incidenti continueranno a verificarsi, decessi e lesioni gravi possono essere in buona parte evitati. L'approccio "Safe System" mira a ridurre la pericolosità del sistema stradale. Non escludendo l'errore umano, pone l'accento sulla necessità di una combinazione a più livelli di misure per evitare decessi dovuti a tali errori. Ad esempio, una migliore costruzione dei veicoli, un'infrastruttura stradale più avanzata e velocità inferiori sono fattori che possono contribuire a ridurre gli effetti degli incidenti. Nel loro complesso, i livelli di protezione dovrebbero essere tali da garantire che, qualora uno di essi venga meno, un altro possa compensarne la mancanza, in modo da prevenire gli esiti peggiori. Questo approccio comporta un'azione multisettoriale e multidisciplinare e una gestione per obiettivi, con scadenze temporali e un monitoraggio delle prestazioni.

Tutte le attività "Safe System" si basano su un quadro delle prestazioni con una gerarchia di obiettivi, al cui vertice c'è l'obiettivo a lungo termine dell'UE di avvicinarsi **all'azzeramento del numero di vittime sulle strade entro il 2050**, aggiungendo che **lo stesso obiettivo dovrà essere raggiunto per i feriti gravi.** Sono stati inoltre proposti nuovi obiettivi intermedi relativi alla **riduzione del 50 % del numero di vittime e di feriti gravi sulle strade tra il 2020 e il 2030.**

Affinché l'approccio "Safe System" possa funzionare, tutti gli attori devono svolgere il proprio ruolo in modo coordinato. È necessaria la stretta collaborazione, a tutti i livelli, delle autorità pubbliche di tutti i settori attinenti agli obiettivi di sicurezza stradale, fra cui i trasporti e le infrastrutture, l'ambiente, l'istruzione, le forze di polizia, la sanità pubblica, la giustizia e il turismo. Inoltre, tutti i portatori di interessi hanno un ruolo cruciale da svolgere: l'industria (comprese le compagnie di assicurazione), le associazioni di utenti, le ONG, le scuole, i ricercatori e molti altri ancora.

2.1.2 Piano Generale della Mobilità Ciclistica Urbana ed Extraurbana 2022-2024

Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica (di seguito PGMC) previsto dalla legge 2/2018 ha una programmazione di lungo periodo per migliorare e potenziare i sistemi di mobilità ciclistica urbana e interurbana, in linea con le indicazioni europee. Nel testo vengono specificati tutta una serie di obiettivi tra cui "aumento della sicurezza dei ciclisti, miglioramento della segnaletica, creazione di uno spazio condiviso tra i diversi utenti della strada".

In particolare, per l'ambito urbano e metropolitano, il piano definisce l'obiettivo strategico di aumentare la quota di spostamenti in bicicletta, perseguibile attraverso i seguenti obiettivi generali:

- Consolidare la rete infrastrutturale ciclabile in ambito urbano e metropolitano;
- Promuovere, incentivare e sviluppare la mobilità ciclistica in ambito urbano e metropolitano;
- Accrescere l'accessibilità ciclabile sicura negli ambiti urbani e metropolitani.

Di seguito si riportano, sinteticamente, gli **obiettivi specifici (OSP_1) di processo per l'azione istituzionale a supporto della mobilità in ambito urbano**:

- **Dare attuazione alle attività di pianificazione della mobilità ciclistica urbana e metropolitana:** (Biciplan) a cui assegnare il compito di definire il ruolo strategico che la mobilità ciclistica deve svolgere nello sviluppo sostenibile (economico, sociale e ambientale) territoriale e trasportistico della città. Il Biciplan è redatto in integrazione al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), ove previsto, per il coordinamento con le politiche e le strategie generali di tutte le modalità del sistema dei trasporti a livello urbano e metropolitano, e con il PRMC e il PGMC in relazione agli attraversamenti urbani e metropolitani delle ciclovie di interesse regionale e nazionale e alle interconnessioni intermodali. In particolare, i Biciplan dei Comuni interessati dalla RCN - Bicitalia dovranno prioritariamente individuare, di concerto con la Regione di appartenenza, ciclovie di interesse nazionale che convergono nel nodo;
- **aggiornare gli standard della legislazione urbanistica ed edilizia** con uno specifico riferimento alla mobilità ciclistica e alla introduzione di servizi per la ciclabilità urbana;
- **definire il programma di lungo periodo dei finanziamenti statali a supporto della mobilità ciclistica** urbana e metropolitana nel quadro dei finanziamenti erogati per la mobilità in generale;
- **definire un modello nazionale di calcolo della ripartizione modale in ambito urbano e in ambito metropolitano**, promuovendo l'uso e la definizione dei target di incremento della

quota modale della mobilità ciclistica come indicatore di efficacia delle politiche di ciclabilità rivolte alle città;

- **aggiornare periodicamente il Codice della Strada e il regolamento di attuazione** per favorire lo sviluppo della ciclabilità in ambito urbano e la sicurezza di pedoni e ciclisti con attenzione in particolare alla definizione della disciplina della sosta dedicata ai veicoli a due ruote, tanto privati che in sharing;
- **adottare metodologie di sperimentazione progettuali** utili a pianificare, progettare e realizzare un sistema di mobilità ciclistica di buona qualità infrastrutturale, facilitando l'assimilazione dei concetti di "spazio condiviso" e "priorità all'utenza stradale vulnerabile";
- **promuovere la condivisione delle buone pratiche internazionali e nazionali** nel campo delle politiche di sviluppo della mobilità sostenibile, e specialmente ciclistica, e delle soluzioni tecniche e legislative adottate.

Gli obiettivi specifici (OSP_2) per le politiche di incentivazione della mobilità ciclistica urbana:

- **favorire la realizzazione un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano e metropolitano** in tutti gli Enti Locali, intervenendo in modo integrato su tutte le componenti strutturali della mobilità ciclistica quale elemento essenziale per lo sviluppo di un modello di mobilità modale e sostenibile;
- **incrementare il numero di utenti che utilizzano la bicicletta** per gli spostamenti entro i 5-10 km, compiuti durante la giornata per diverse motivazioni (vita quotidiana, lavoro, studio, shopping, cultura, assistenza sanitaria, affari personali, ecc.), rendendo la mobilità attiva (ciclistica e pedonale) la scelta prevalente per gli spostamenti a corto raggio;
- **aumentare il numero di studenti** (scuole superiori e universitarie) **che utilizzano la bicicletta negli spostamenti casa-studio** e incrementare sistemi di mobilità attiva (bicibus e pedibus), anche sostitutivi o complementari del sistema di trasporto con bus scolastici, per gli studenti delle scuole primaria e secondaria di primo grado negli spostamenti casa-scuola;
- **attivare strumenti e strutture per la promozione, la pubblicizzazione e il marketing della mobilità ciclistica** promuovendo la riconoscibilità delle reti ciclabili e il coinvolgimento di comunità, associazioni, operatori, Organismi Sportivi, Enti del Terzo Settore, ecc. nella programmazione e gestione delle attività di sviluppo della mobilità ciclistica;
- **incentivare una logistica urbana sostenibile**, in particolare il cosiddetto "ultimo miglio", basata sull'utilizzo di biciclette e bici, tricicli e quadricicli cargo (ciclo-logistica);
- **promuovere la diffusione delle nuove tecnologie** (e-bike, ecc.) come fattore di ampliamento la platea di utenti, l'uso della bicicletta per spostamenti più lunghi e in contesti morfologicamente complessi;

- **creare cicloparcheggi** con istallazione di apposite rastrelliere che permettano di assicurare con catena, o altro sistema di ritenuta, il telaio delle biciclette, considerando anche mezzi speciali quali quadricicli, cargo bike, ecc.

Gli obiettivi specifici (OSP_3) **per l'infrastrutturazione ciclabile per gli spostamenti sistematici e di piacere in ambito urbano:**

- **incrementare lo sviluppo delle infrastrutture ciclabili in ambiti urbani che consentono una condivisione sicura dello spazio stradale** tra pedoni, ciclisti e veicoli motorizzati a velocità moderata (Città 30 km/h, isole ambientali, "zone 30 km/h", zone residenziali), aumentando la sicurezza, riequilibrando lo spazio stradale da considerare come bene pubblico al servizio di tutti i potenziali utenti (con strade progettate in modo efficiente, per consentire a persone di tutte le età una mobilità, ove possibile, non segregata e senza pericoli);
- **consentire l'accessibilità attraverso la rete ciclabile urbana e metropolitana**, Comuni, frazioni, principali poli attrattori e luoghi di interesse (scuole, università, luoghi di lavoro, servizi pubblici, impianti e spazi sportivi, ecc.) per favorire il mezzo a due ruote negli spostamenti brevi;
- **incrementare i nodi e i luoghi di interscambio e di integrazione modale**, tra la rete ciclabile urbana e metropolitana e altre reti e servizi di mobilità favorendo lo shift modale;
- **migliorare e accrescere il livello di sicurezza delle infrastrutture ciclabili**, degli attraversamenti e delle intersezioni (intervenendo sulle esistenti e progettando in modo efficiente i nuovi) per elevare gli standard di sicurezza, reali e percepiti;
- **identificare modelli standard di itinerario ciclabile** per la qualificazione delle diverse tipologie, definendo modelli e privilegiando, nelle progettazioni, percorsi brevi, diretti e sicuri;
- **superare, ove possibile, il modello di itinerario promiscuo ciclopedonale**, promuovendo:
    - la distinzione, salvo casi eccezionali, dei percorsi tra pedoni e ciclisti lungo le direttrici principali;
    - l'uso delle corsie auto e bici con priorità ciclabile laddove non vi sia spazio per infrastrutture ciclabili separate, tutelando i marciapiedi che debbono poter rimanere in uso a pedoni e disabili;
    - nelle zone a traffico limitato prevedere la creazione di ambiti ad uso promiscuo, con diversi utenti abilitati ma con priorità pedonale e ciclabile garantendo il massimo di fruizione e sicurezza per pedoni e ciclisti (ad esempio nei Centri storici);
    - **favorire la multifunzionalità e la connettività attraverso la mobilità ciclistica** delle infrastrutture verdi di ambito urbano e metropolitano (parchi, giardini, zone boschive, aree umide, aree verdi residenziali e commerciali ecc.), quali ambiti

privilegiati per la ciclabilità ricreativa e del tempo libero in ambito urbano e circonvicino.

2.1.3 Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti

Regione Lombardia, con DCR n. X/1245/2016 ha approvato il PRMT - Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti con cui ha individuato gli obiettivi, le strategie, le azioni per la mobilità e i trasporti sul territorio regionale, indicando, in particolare, l'assetto fondamentale delle reti infrastrutturali e dei servizi. Il Piano ha come orizzonte temporale di riferimento il breve-medio periodo (indicativamente 5 anni) con un orizzonte di analisi e di prospettiva di medio-lungo termine. Si prevede un aggiornamento del PRMT con cadenza almeno quinquennale, fatta salva l'opportunità di considerare modifiche/integrazioni annuali in una logica dinamica del tipo piano-processo, valorizzando in particolare l'attività di monitoraggio.

Il PRMT è coerente e sinergico con il Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria, di cui al paragrafo successivo 2.1.4. Tra i principali **obiettivi** da raggiungere al 2025 il PRMT annovera anche la riduzione degli impatti sull'ambiente con particolare riferimento all'inquinamento atmosferico e alla qualità dell'aria, con **riduzioni stimate del PM10 del 20%, del NOx del 35%, dei COV del 25% e delle emissioni climalteranti del 6%**. Il Piano stima i benefici che deriveranno dagli interventi programmati entro il 2020:

- ridurre la congestione stradale, principalmente nelle aree e lungo gli assi più trafficati;
- migliorare i servizi del trasporto collettivo;
- incrementare l'offerta di trasporto intermodale;
- contribuire a ridurre gli impatti sull'ambiente;
- favorire la riduzione dell'incidentalità stradale rispettando gli obiettivi posti dalla UE.

L'approccio integrato del Programma lo rende uno strumento attento alle relazioni tra mobilità e territorio, ambiente e sistema economico. Tale approccio ha determinato la scelta di due livelli correlati di obiettivi: generali, a forte valenza trasversale, correlati ad un set di obiettivi specifici che affrontano in modo più dettagliato le tematiche del settore trasportistico, mantenendo comunque un approccio integrato tra le differenti modalità di trasporto. Dagli obiettivi specifici discendono strategie e azioni. Gli obiettivi generali del PRMT sono:

- migliorare la connettività della Lombardia, al fine di rafforzarne la competitività e lo sviluppo socioeconomico, all'interno del contesto nazionale e internazionale di relazioni di trasporto e di mercato;
- assicurare la libertà di movimento a cittadini e merci e garantire l'accessibilità del territorio. La mobilità viene quindi considerata nella sua dimensione sociale e territoriale

di “diritto per tutti” e come condizione necessaria per la coesione, l’attrattività e la competitività dei territori;

- garantire la qualità e la sicurezza dei trasporti e lo sviluppo di una mobilità integrata costruendo un sistema di mobilità di qualità, sicuro e integrato. La qualità e la sicurezza sono elementi che vanno affrontati in modo complessivo e che pongono al centro l’utente. Il tema dell’integrazione presenta una vasta gamma di accezioni: integrazione tra diversi modi di trasporto, integrazione tra reti lunghe e reti corte, integrazione organizzativa/gestionale tra operatori della mobilità e dei trasporti, integrazione delle politiche tariffarie, integrazione tra diversi livelli di pianificazione/programmazione dei trasporti, integrazione tra infrastrutture e servizi, integrazione con il paesaggio, l’ambiente e il territorio, integrazione con le scelte insediative, integrazione con i sistemi socio-economici;
- promuovere la sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti ponendo l’accento sulla necessità che l’intero sistema dei trasporti si orienti verso una dimensione complessiva di attenzione all’ambiente. Si fa principalmente riferimento alla necessità di concorrere alla riduzione delle emissioni di inquinanti locali e climalteranti e dell’esposizione della popolazione all’inquinamento atmosferico e acustico nonché di minimizzare gli impatti del sistema dei trasporti e della mobilità su quello paesistico-ambientale.

Questi obiettivi generali sono stati declinati negli obiettivi specifici e nelle strategie riportate di seguito

Obiettivo specifico	Strategie
Migliorare i collegamenti della Lombardia su scala nazionale e internazionale: rete primaria	▪ accompagnare il percorso di sviluppo dei collegamenti ferroviari di valenza nazionale e internazionale ▪ adeguare e completare la rete autostradale ▪ supportare il potenziamento del sistema aeroportuale lombardo, favorendo lo sviluppo di Malpensa come aeroporto di riferimento per il nord Italia
Migliorare i collegamenti su scala regionale: rete regionale integrata	▪ preservare e incrementare la funzionalità della rete regionale ▪ realizzare interventi di adeguamento e completamento della rete regionale e di integrazione con la rete primaria
Sviluppare il trasporto collettivo e integrare le diverse modalità di trasporto	▪ promuovere l’evoluzione del modello di governance ▪ sviluppare il servizio offerto ▪ **integrare i modi di trasporto**

Realizzare un sistema logistico e dei trasporti integrato e competitivo su scala nazionale e internazionale	▪ promuovere il rafforzamento del sistema delle infrastrutture e degli interscambi ▪ promuovere migliorie gestionali e tecnologiche per incrementare la competitività ▪ promuovere iniziative per incrementare l'efficacia e la sostenibilità della City Logistics
Migliorare le connessioni con l'area di Milano e con altre polarità regionali di rilievo	▪ sgravare il nodo dagli attraversamenti ▪ rafforzare le linee ferroviarie suburbane ▪ favorire lo sviluppo dei nodi di interscambio tra mobilità pubblica e mobilità privata e le sinergie di rete nella mobilità pubblica
Sviluppare ulteriori iniziative di promozione della mobilità sostenibile e azioni per il governo della domanda	▪ **dare impulso al mobility management** ▪ **promuovere l'utilizzo di tecnologie innovative** ▪ sviluppare azioni per la regolamentazione e la tariffazione della circolazione ▪ **attivare azioni di educazione, sensibilizzazione e ricerca sulla mobilità sostenibile**
Intervenire per migliorare la sicurezza nei trasporti	▪ migliorare la sicurezza del trasporto pubblico ▪ ridurre l'incidentalità stradale in coerenza con gli obiettivi UE

Tabella 1: Obiettivi generali per la definizione del piano

Il tema della sicurezza stradale è di fondamentale importanza e per questo risulta essere trasversale a tutte le azioni previste dal PRMT per raggiungere gli obiettivi prima elencati.
Per raggiungere gli obiettivi generali previsti dalla UE, in coerenza con le azioni del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, si perseguono i seguenti obiettivi specifici:

- **migliorare la formazione e l'educazione degli utenti della strada**;
- rafforzare l'applicazione delle regole della strada;
- migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali;
- **armonizzare e applicare tecnologie per la sicurezza stradale;**
- elaborare una strategia d'azione organica per gli interventi in caso di gravi incidenti stradali e per i servizi di emergenza;
- tenere in particolare considerazione gli utenti vulnerabili.

Sarà monitorata l'evoluzione del fenomeno sia a livello generale sia con riferimento alle categorie a maggior rischio:

- bambini (fino a 14 anni)
- utenti delle due ruote a motore (motociclisti e ciclomotoristi);

- ciclisti;
- pedoni;
- utenti coinvolti in incidenti in itinere (spostamento casa-lavoro).

E per ognuna di queste categorie saranno perseguiti gli obiettivi numerici riportati nella seguente tabella.

Categoria di utenza a rischio	Obiettivo (riduzione %)	Morti al 2010	Morti al 2020
1 – Bambini (fino a 14 anni)	-100 %	22	0
2 - Due Ruote a motore	-45%	162	89
3 - Ciclisti	-60%	42	17
4 – Pedoni	- 60%	97	39
5 - Utenti in incidenti in itinere	-50%	45	22

Tabella 2: Obiettivi di sicurezza stradale: Dati elaborati da Regione Lombardia sugli obiettivi al 2020 del PNSS

Le azioni del PRMT che interessano il Comune di Monza e il territorio della Brianza sono riportate nella tabella che segue.

Azioni che ricadono sul territorio di Monza e di area vasta
Infrastrutture ferroviarie e servizio ferroviario regionale
F3. Linea Chiasso-Como-Seregno-Monza-Milano (adeguamento)
F5. Linea Seregno-Bergamo e innesto sulla linea Bergamo-Treviglio (Gronda Est)
F7. Collegamento Ferroviario Orio al Serio
F18. Interventi tecnologici e infrastrutturali nel Nodo ferroviario di Milano (secondo Passante): Corridoio Monza e Brianza: ▪ servizi indicati nella precedente azione F3; ▪ completare il cadenzamento semiorario della linea S7, valutando i necessari interventi infrastrutturali finalizzati alla velocizzazione dei servizi e prevedendo l'allungamento delle banchine nelle stazioni laddove le stesse risultino essere inadeguate; ▪ prolungare a Bovisa l'attuale linea S8 e la futura linea S18;

- arretrare la linea S9 da Albairate a S. Cristoforo;
- Fermata Monza Est Parco;
- il miglioramento dell'accessibilità Greco, Monza e Seregno, eventuali nuove fermate a Monza.

F19. Interventi tecnologici e infrastrutturali su altri nodi ferroviari del sistema

- Seregno - Il nodo di Seregno attualmente consente l'interscambio tra ferrovia e TPL su gomma. Quando sarà ultimata la riqualificazione della metrotranvia Milano-Seregno, con attestamento in corrispondenza della stessa stazione ferroviaria, l'intermodalità sarà completa. Gli interventi sono funzionali ad una più fluida gestione degli attuali servizi già insistenti sul nodo e permetteranno, assieme alla realizzazione del raddoppio della Baruccana-Seregno (rif. F12), l'introduzione di una nuova relazione di tipo RE Bergamo-Seregno-Saronno-Gallarate.
- Monza – Gli interventi potranno essere funzionali a: assicurare l'estensione del servizio RE Milano-Lecco; accorciare la linea S8 a Cernusco Merate e la linea S18 a Paderno d'Adda; istituire le nuove linee R Milano-Cernusco-Lecco e Milano-Paderno-Bergamo. Sarà inoltre possibile realizzare in particolare le seguenti nuove fermate: Monza Est Parco (per i servizi S7, in prima fase, e poi S8 e S18); Monza Ovest (per i servizi S9 e S11); nonché riqualificare le stazioni di Villasanta e Monza Sobborghi, attualmente servite dalla linea S7, al fine di permettere la fermata anche ai treni della linea suburbana S8. Contestualmente sarà approfondita la possibilità di realizzare una nuova fermata a sud di Monza a servizio del quartiere San Rocco.

F20. Eliminazione passaggi a livello

Servizio auto-filo-metro-tranviario, impianti a fune e mobilità complementare

T3. Prolungamento linee metropolitane Milano

- Prolungamento linea metropolitana M1 da Sesto FS a Monza Bettola - Il prolungamento verso nord dell'attuale linea metropolitana M1 Sesto FS – Rho Fiera/Bisceglie ha una lunghezza di circa 1,8 km completamente interrati, con due stazioni (Sesto Restellone e Cinisello-Monza) e prevede l'acquisizione di 9 treni aggiuntivi, con caratteristiche analoghe a quelli attualmente impiegati sulla linea M1.
- Prolungamento linea M2 da Cologno Nord a Vimercate (Alla luce delle valutazioni espresse dal PUMS di Milano, tale intervento può essere oggetto di ulteriori valutazioni) - L'intervento - 9,7 km e 5 stazioni - consente di realizzare un'importante infrastruttura di trasporto nel settore nord – est dell'area metropolitana milanese, per migliorare le connessioni interpolo e con aree di rilevante peso insediativo. Il tracciato proposto ha un'area di influenza diretta con caratteri tipicamente urbani ed elevata densità abitativa. Il

progetto prevede, oltre alla realizzazione dell'infrastruttura, anche l'acquisizione di 6 nuovi treni. Interessa i Comuni di Cologno Monzese, Brugherio, Carugate, Agrate Brianza, Concorezzo, Vimercate.

- si ritiene possano essere oggetto di opportuni approfondimenti i seguenti prolungamenti:
  - prolungamento M5 da Bignami verso i centri abitati di Bresso, Cusano Milanino e Cinisello Balsamo, fino a Monza Bettola (interconnessione con M1);
  - prolungamento M5 da Monza Bettola a Monza Parco;

T9. Sviluppo di tecnologie innovative e dei sistemi di bigliettazione elettronica
T10. Integrazione tariffaria
T11. Agevolazioni tariffarie
T12. Integrazione della rete del trasporto pubblico con nuove forme di mobilità sostenibile (ad es. bike sharing, car sharing)
T13. Interventi di miglioramento infrastrutturale ed efficientamento gestionale TPL su gomma

Sistema viabilistico autostradale e stradale e mobilità privata su gomma
V1. Completamento Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo (Pedemontana)
Oltre alle già completate tratte autostradali:

- primo Lotto della Tangenziale di Varese con sviluppo di 4,9 km;
- primo Lotto della Tangenziale di Como con sviluppo di 3 km;
- Tratta A da Cassano Magnano (A8) a Lomazzo (A9), lunga 14,3 km, a due corsie per senso di marcia;

il Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo comprende anche altre tratte necessarie per il collegamento tra la A8 la A4 e che rappresentano l'asse principale dell'opera:

- Tratta B1 (completata): lunga 7,5 km, a due corsie per senso di marcia sino a Lentate sul Seveso (ex SS35);
- Tratta B2: lunga 9,5 km, a due corsie per senso di marcia sino a Meda; poi tre corsie sino a Cesano Maderno;
- Tratta C: lunga 16,6 km, da Cesano Maderno alla A51 (Tangenziale est) a Vimercate(a tre corsie per senso di marcia);
- Tratta D: lunga 16,8 km, a due corsie per senso di marcia, da Vimercate alla A4(Brembate).

Il sistema si lega pertanto a rete con l'A4 MI-VE, la Tangenziale Est di Milano, la Valassina (SS36), la Milano - Meda (ex SS35), le autostrade A9 e A8. Oltre all'opera autostradale è prevista la realizzazione di opere connesse per circa 58 km (oltre a 9,5 km di viabilità locale).

Il Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo ricomprende altresì i secondi Lotti delle Tangenziali di Varese e Como, quest'ultimo ricompreso nell'ambito dell'autostrada regionale Varese-Como-Lecco.
Sono inoltre previste significative opere di compensazione ambientale, quali, in particolare la Greenway (sistema ciclopedonale di 90 km collegante il Parco dell'Olona e il Parco del Lambro attraverso Parchi regionali e PLIS).

V12. Completamento Tangenziale Nord di Milano/Rho-Monza

Il progetto complessivo di completamento della Tangenziale Nord Milano prevede il potenziamento a livello autostradale del collegamento stradale esistente Rho – Monza nella tratta A8 (Baranzate) – A52 (Paderno Dugnano), con la realizzazione di una strada a doppia corsia per senso di marcia più emergenza e una complanare per gli spostamenti locali. Rispetto all'attuale sede della provinciale S.P. 46, il nuovo itinerario si svilupperà in variante a nord dell'abitato di Baranzate e proseguirà riqualificando l'attuale itinerario provinciale fino a Paderno Dugnano, affiancandosi nella parte finale all'attuale ex SS 35 "Milano – Meda" fino a raccordarsi direttamente con la Tangenziale Nord - A52.

V26. Applicazione del Free – Flow alla rete autostradale lombarda (PRIA)

V39. Migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali

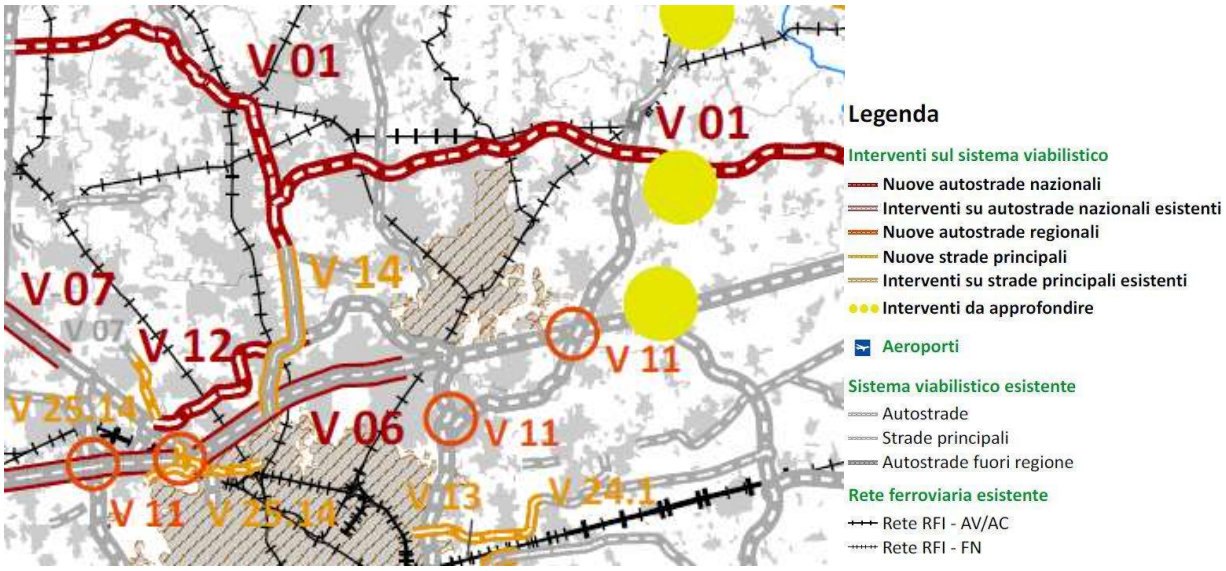


Figura 3: Stralcio tavola e legenda PRMT – TAV. 3 – Interventi sulla rete viaria

Logistica e intermodalità delle merci

L10 Diffusione e applicazione delle Linee Guida per la distribuzione urbana delle merci. L'azione è orientata a incentivare i Comuni lombardi alla loro applicazione attraverso l'adozione di interventi volti a migliorare la logistica urbana, all'armonizzazione di misure già in essere a livello intercomunale e alla stabilizzazione di tali interventi entro un arco temporale di medio-lungo periodo. In particolare la Regione, incentiva i Comuni a sviluppare delle politiche di mobilità compatibili con le necessità delle diverse filiere attive in ciascun contesto urbano, coinvolgendoli in un progetto di coordinamento intercomunale in grado di realizzare una maggiore omogeneità del quadro normativo di riferimento su territori in cui sono presenti contesti urbani con dimensioni e caratteristiche significative per il trasporto merci.

L11. Modelli di city logistics

Lo sviluppo di progetti sperimentali per la diffusione di modelli di city logistic per la distribuzione delle merci con mezzi a basso impatto ambientale, guardando in particolare alle best practices che hanno dimostrato di poter essere finanziariamente autonome e a un reale coinvolgimento con gli attori della distribuzione urbana, sarà una delle azioni regionali per una mobilità delle merci in linea con gli obiettivi di salvaguardia della qualità dell'aria, sottesi alla specifica pianificazione di settore (PRIA).

L12. Monitoraggio del traffico merci pericolose e sviluppo di strumenti per la prevenzione del rischio

In continuità con le attività sviluppate nell'ambito del progetto "Destination" per il monitoraggio delle merci pericolose su strada, l'azione prevede il mantenimento e lo sviluppo della rete di monitoraggio del trasporto di sostanze pericolose, in un'ottica intermodale (con particolare riferimento al trasporto su ferro), e l'implementazione di strumenti volti alla prevenzione dei rischi antropici e ambientali connessi.

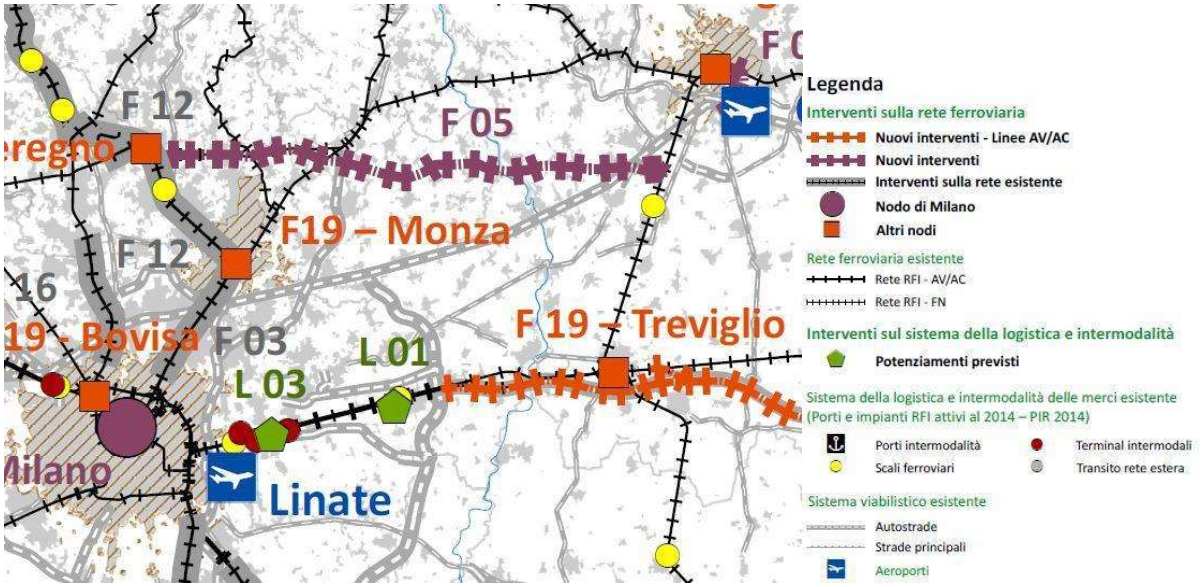


Figura 4: Stralcio tavola e legenda PRMT - TAV. 1 – Interventi sulla rete ferroviaria e sul sistema della logistica e intermodalità delle merci

Mobilità ciclistica

C1. Realizzazione/completamento dei percorsi ciclabili di interesse regionale e loro interconnessione con il sistema di trasporto collettivo. I percorsi ciclabili di interesse regionale - individuati valorizzando le infrastrutture in sede propria esistenti/consolidate e la pianificazione sovraordinata (EuroVelo e Bicitalia) e sottordinata (piani provinciali) - costituiscono la dorsale principale a cui si aggancia la rete ciclabile più propriamente locale. L'azione mira a rendere questi itinerari percorribili in sicurezza realizzando i tratti mancanti e risolvendo i punti critici. Molta importanza viene data, nell'ambito del Piano, all'accessibilità a questi percorsi tramite trasporto collettivo, con particolare riferimento al Servizio Ferroviario Regionale.

C2. Connettere e integrare il sistema ciclabile di scala regionale con i sistemi ciclabili provinciali e comunali

ovvero rendere i percorsi ciclabili sempre più capillari fino ad assumere la stessa valenza di "rete" che hanno le altre modalità di trasporto.

C3. Interventi per migliorare l'intermodalità bici-trasporto collettivo ovvero utilizzare, lungo i percorsi in sede propria, la segnaletica dedicata ai ciclisti prevista dal PRMC (Piano

Regionale Mobilità Ciclistica), al fine di garantire l'accessibilità, la riconoscibilità dei percorsi ciclabili e l'uniformità delle informazioni per l'uso in sicurezza dei percorsi ciclabili.
C4. Segnaletica per i ciclisti ovvero utilizzare, lungo i percorsi in sede propria, la segnaletica dedicata ai ciclisti prevista dal PRMC, al fine di garantire l'accessibilità, la riconoscibilità dei percorsi ciclabili e l'uniformità delle informazioni per l'uso in sicurezza dei percorsi ciclabili.

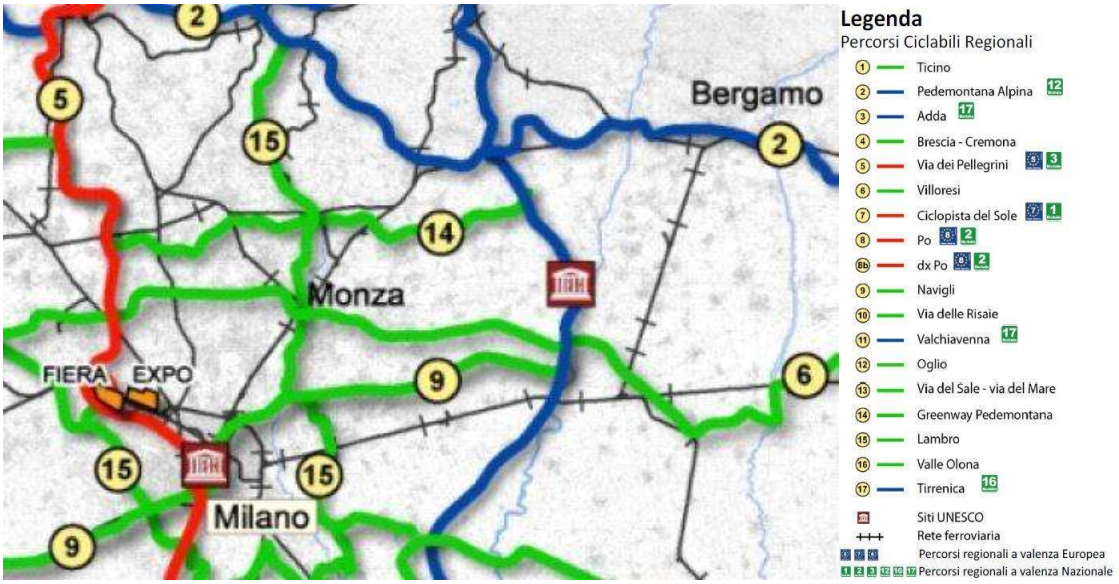


Figura 5: Stralcio tavola e legenda PRMT - TAV. 4– Percorsi ciclabili regionali

Tabella 3: Azioni del PRMT che ricadono nel territorio di Monza

2.1.4 Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria

Regione Lombardia ha approvato con Deliberazione XI/449/2018, l'aggiornamento del Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA), lo strumento di pianificazione per il raggiungimento dei valori limite e dei valori obiettivo di concentrazione degli inquinanti in atmosfera: biossido di zolfo, biossido di azoto, benzene, monossido di carbonio, piombo, PM10, PM2,5, arsenico, cadmio, nichel e benzo(a)pirene. Il Piano rappresenta, inoltre, lo strumento per il raggiungimento dei valori obiettivo previsti per l'ozono.

Il PRIA 2018 individua l'anno 2025 quale data per il possibile rientro di tutti gli inquinanti monitorati conseguentemente all'attuazione delle misure di Piano individuate e all'evoluzione della legislazione corrente. Con l'aggiornamento del 2018 del PRIA, la Regione conferma i tre macrosettori su cui agire per ridurre gli inquinanti:

- i trasporti su strada e la mobilità;

- le sorgenti stazionarie e uso razionale dell'energia;
- le "attività agricole e forestali".

Per quanto attiene in particolare il macrosettore "Trasporti su strada e mobilità" l'aggiornamento delle azioni segue e conferma gli indirizzi, gli obiettivi e le tipologie di misure contenuti nel PRIA 2013 e nel PRMT 2016. Le misure dell'aggiornamento del PRIA 2018, relativamente a quelle per il trasporto pubblico locale, per le opere infrastrutturali e per il trasporto merci, rappresentano un'articolazione più approfondita delle misure PRIA 2013 e si rifanno alla programmazione sulla mobilità e i trasporti definite nel PRMT e negli atti che ne stabiliscono la sua applicazione e lo sviluppo.
Le azioni di questo macrosettore si articolano in azioni per:

- trasporto privato;
- trasporto pubblico;
- trasporto merci.

Per quanto attiene al trasporto privato l'azione regionale prosegue con le misure di limitazione progressiva della circolazione dei veicoli più inquinanti (in particolare diesel) che arriveranno ad interessare progressivamente i veicoli fino alla classe emissive di più recente omologazione. Le limitazioni sono prioritariamente rivolte agli ambiti urbani dei Comuni con maggiore popolazione e aventi disponibilità di servizi alternativi di trasporto pubblico. Il PRIA 2018 definisce un set di azioni, strettamente legate al settore del trasporto privato. Di seguito si elencano sinteticamente le azioni:

- azioni TP-1n - veicoli privati commerciali e per il trasporto persone: la **misura è orientata alla sostituzione progressiva dei veicoli più inquinanti (in particolare diesel) attraverso l'introduzione di limitazioni alla circolazione permanenti e temporanee, incentivazione o premialità per il rinnovo o la trasformazione dei veicoli, potenziamento dei sistemi di controlli e campagne di comunicazione;**
- azione TP-2n – Azioni per la mobilità sostenibile in ambito urbano: con l'individuazione dei criteri per **l'istituzione di zone pedonali e di Zone a Traffico Limitato (ZTL**) nei Comuni (con particolare riferimento a quelli ad elevata densità abitativa) e dei criteri di accesso per i veicoli nelle ZTL (tempi di carico/scarico, tipologia di veicoli che possono accedere, controlli) oltre alla individuazione dei **criteri per l'istituzione di zone urbane a bassa velocità.** In questo ambito ricadono le azioni di regolamentazione dell'accesso ai centri urbani che devono essere caratterizzate da omogeneità e coerenza territoriale e in linea con l'Accordo sovraregionale di bacino padano. La centralità del ruolo svolto dai Comuni nell'attuazione di misure a tutela della qualità dell'aria è realizzata anche tramite scelte

urbanistiche per la mobilità sostenibile o che contribuiscono a ridurre il fabbisogno di mobilità con mezzo privato;

- azione TP-3n – Miglioramento dell'utilizzo dei veicoli: si prevede la costruzione di misure per l'ottimizzazione dell'utilizzo delle flotte pubbliche o private (promozione dell'utilizzo del car sharing o del car pooling), il coinvolgimento dei **Mobility Manager aziendali e d'area** con finalità di ridurre anche gli spostamenti casa-lavoro (promozione del telelavoro e dello smart working) e la promozione di stili di guida a minor consumo di carburante;
- azione TP-4n – Controlli su strada: è necessario il potenziamento dei controlli su strada per la piena efficacia delle misure, regionali e locali, di limitazione all'utilizzo dei veicoli più inquinanti e si esplica tramite l'incremento dei controlli su strada ottenibile anche con l'uso di dispositivi elettronici che potranno essere utilizzati dai Comuni;
- azione TP-5n – **Mobilità elettrica**: costituisce la tipologia di mobilità da privilegiare, almeno in ambito urbano. La mobilità elettrica è un **tema trasversale che interessa congiuntamente i temi relativi alla mobilità e quelli inerenti all'infrastrutturazione** energetica delle aree urbane. Secondo gli scenari internazionali al 2030 il parco veicolare potrà essere costituito al 15% da veicoli elettrici puri e al 30% da veicoli ibridi. Per arrivare a questo risultato occorre lavorare su più fronti e in particolare sull'infrastrutturazione delle colonnine elettriche per la ricarica, sull'incremento delle flotte veicolari di enti locali e imprese, sull'attivazione di forme di informazione/formazione e diffusione della nuova mobilità, sullo sviluppo e formazione di nuove figure professionali. La mobilità elettrica potrà contribuire a ridurre le emissioni diffuse di inquinanti atmosferici che vengono generate in ambiti urbani, centralizzando le emissioni, più controllate, presso i siti di produzione energetica. Parallelamente, incrementando la produzione di energia elettrica rinnovabile attraverso sistemi fotovoltaici e idroelettrici, il fattore di emissione si abbasserà ulteriormente;
- azione TP-6n – Sviluppo della rete metano e biometano anche in forma liquida (GNL): anche la diffusione dei combustibili gassosi per autotrazione contribuisce al perseguimento dell'obiettivo verso una mobilità a basso impatto emissivo, con particolare attenzione alla diffusione al metano e al biometano, anche in forma liquida (GNL). L'azione regionale si esplica attraverso l'impulso al trasporto commerciale pesante su GNL unito allo sviluppo della rete distributiva di GNL / biometano nei principali snodi della rete autostradale e ordinaria ad elevato traffico merci, il potenziamento della rete regionale di distribuzione carburanti attraverso la realizzazione di nuovi impianti con il prodotto metano anche in forma liquida (GNL), l'aumento del numero percentuale dei veicoli circolanti a gas pubblici e privati anche tramite misure di sostegno economico a favore delle imprese per il trasporto in conto proprio, l'incremento dell'utilizzo del biometano,

nel campo dell'autotrazione, l'azione di informazione e comunicazione per lo sviluppo dell'utilizzo dei combustibili gassosi anche in forma liquida (GNL, biometano) per autotrazione.

- azione TP-7n – Misure temporanee: l'istituzione di misure temporanee omogenee nelle Regioni del bacino padano, al verificarsi di condizioni di accumulo e di aumento delle concentrazioni degli inquinanti, correlate all'instaurarsi di condizioni meteo sfavorevoli alla loro dispersione, contribuisce alla riduzione delle emissioni locali e consente una presa di coscienza da parte dei cittadini circa l'agire di comportamenti virtuosi a tutela dell'ambiente e della salute;
- azione TP-8n – Campagna di comunicazione sociale: si tratta di comunicazione e informazione ai cittadini per aumentare la consapevolezza sui temi della qualità dell'aria, adottare comportamenti virtuosi attraverso un'informazione ambientale, promuovere stili di vita e mutamento di abitudini generando ricadute positive per la salute e la vivibilità delle città e del territorio regionale, con particolare riferimento alla mobilità individuale.

Per quanto attiene al trasporto pubblico locale e opere infrastrutturali, le strategie regionali sono volte alla valorizzazione e all'incremento dei servizi e dell'utenza nell'ottica dello sviluppo dell'integrazione fra le diverse modalità di trasporto. Ciò in attuazione della legge regionale di riforma del TPL (l.r. 6/12) e attraverso le Agenzie del TPL cui è demandato:

- lo sviluppo del modello funzionale attuale che vede, su scala regionale, il Servizio Ferroviario Regionale (SFR) come elemento cardine di riferimento per le altre forme di trasporto collettivo (in particolare il trasporto auto-filo-metro-tranviario e la navigazione);
- la valorizzazione/promozione, in una logica intermodale e, per la gestione del primo e dell'ultimo miglio, di sistemi innovativi e/o sostenibili.

Di seguito si elencano sinteticamente le azioni previste dal PRIA 2018 inerenti al TPL:

- azione TPL-1n – Programmi di intervento nel settore metropolitano e metrotranviario – prevede entro l'orizzonte temporale 2025 che siano realizzati e riqualificati complessivamente in Lombardia ulteriori 52,9 Km di rete. Gli interventi che interessano il territorio Monzese sono il prolungamento della M1 da Sesto FS fino a Monza Bettola (1,8 km) e la realizzazione della metrotranvia Milano – Desio – Seregno (14,3 km).
- azione TPL-3n – Interventi sulla rete ferroviaria e sulla rete ferroviaria in concessione, fra cui azioni infrastrutturali, di riqualificazione, di potenziamento tecnologico;
- azione TPL-4n – Nuovi treni per servizi ferroviari regionali – prevede investimenti per nuovi treni per Servizi Ferroviari Regionali, per il rinnovo della flotta esistente e capaci di garantire un incremento dei servizi;

- azione TPL-5n – **Accessibilità e integrazione di stazioni e interscambi - misure volte al miglioramento e potenziamento delle possibilità di interscambio per gli utilizzatori del trasporto pubblico che raggiungono stazioni, fermate e capolinea, con le autolinee o con l' auto o bicicletta, attraverso la realizzazione di nuove fermate attrezzate per le autolinee e corsie preferenziali, realizzazione di strutture e di parcheggi di interscambio per utenti del trasporto pubblico, interventi per la riqualificazione degli spazi per l'attesa, informazioni al pubblico e sicurezza, percorsi ciclabili e pedonali di accesso alle stazioni**.
- azione TPL-6n – **Mobilità ciclistica** - la Regione, nell'ambito dell'attuazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) individua gli interventi prioritari da realizzare per completare la rete ciclistica regionale, al fine di migliorare la fruibilità, **la continuità e la sicurezza del sistema**. Con il PRMC si prevede inoltre di collegare e integrare i percorsi ciclabili regionali con i sistemi ciclabili provinciali e comunali, oltre che di valorizzare l'integrazione tra bici e TPL. Lo sviluppo della mobilità ciclistica dovrà essere promosso come forma di mobilità alternativa al veicolo a motore e privilegiata anche in ambito urbano, con la progettazione e realizzazione delle reti ciclabili locali passanti per i nodi del TPL. Nella sua accezione cicloturistica sarà valorizzata anche come un'importante opportunità per un rilancio economico sostenibile dei territori.
- azione TPL-7n – **Rinnovo autobus e sviluppo servizi innovativi** - si prevede il rinnovo dalla flotta attraverso l'erogazione di risorse alle Agenzie per il TPL per **l'acquisto di nuovi autobus a minore impatto ambientale** e dotati di adeguati sistemi di controllo degli inquinanti o assenza di emissioni (**elettrici**); in relazione a quanto previsto dalla programmazione sulla mobilità e i trasporti si prevede altresì l'attivazione di nuove linee di bus RLink, per l'integrazione dei servizi ferro-gomma, unitamente a interventi per il miglioramento delle infrastrutture alle fermate per l'attesa dei passeggeri e della velocità commerciale dei mezzi.
- azione TPL-8n – Taxi ecologici - si prevede una quota incrementale premiale di aumento delle tariffe del bacino aeroportuale per il raggiungimento di una quota di autovetture "ecologiche" (GPL, metano, ibride, elettriche, diesel e benzina omologate nella categoria prevista dall'ultimo standard)
- azione TPL-9n – free flow rete autostradale - iniziative volte a favorire lo sviluppo di sistemi innovativi di mobilità autostradale a ridotto impatto emissivo. L'applicazione del free-flow alla rete autostradale lombarda può contribuire a decongestione del traffico ai caselli
- azione TPL-12n – **tariffe integrate e sistemi di bigliettazione intelligenti – funzionali a semplificare l'accesso ai servizi di mobilità condivisa e a migliorare il monitoraggio del servizio per una sua ottimale programmazione e gestione**.

Per quanto attiene al trasporto delle merci il Piano punta alla realizzazione di un sistema logistico e del trasporto merci integrato, competitivo e sostenibile valorizzando la multimodalità (strada-ferrovia-acqua) e promuovendo il rafforzamento del sistema delle infrastrutture e dei terminal, operando anche su una scala sovraregionale. Le azioni introdotte da Regione Lombardia attraverso il PRIA sono:

- azione TM-1n – Tavolo Regionale per la mobilità delle merci – per il confronto di tutti gli attori a vario titolo coinvolti nel settore con l'obiettivo di definire un programma di azioni regionali condiviso con gli operatori ed individuare un insieme di istanze da trasferire a livello nazionale;
- azione TM-2n – Multimodalità del trasporto merci - l'intermodalità ferro-gomma ha trovato attuazione mediante la condivisione con il soggetto gestore della rete ferroviaria nazionale (RFI) di un documento di programmazione condivisa, riferito a interventi non solo in Lombardia, ma anche in Piemonte e Liguria, funzionali ad incrementare le prestazioni del trasporto merci ferroviario e a renderlo economicamente più conveniente ("Protocollo d'intesa per il miglioramento delle condizioni del trasporto merci ferroviario mediante interventi infrastrutturali sulla rete delle Regioni del Nord Ovest" – Roma, 19 ottobre 2017), di cui viene seguito e monitorato l'intero processo di programmazione, finanziamento e realizzazione secondo tempistiche concordate.

2.1.5 Strategia Regionale della Mobilità Elettrica

La strategia Regionale della Mobilità Elettrica, approvata con DGR n. 12/2017 si configura come uno strumento attuativo del PRMT. Il documento descrive tre ambiti prioritari nei quali si esercitano le scelte regionali di politica per lo sviluppo della mobilità elettrica:

- mobilità in area urbana, extraurbana, lacuale e fluviale;
- educazione, formazione ed informazione;
- ricerca, sviluppo e innovazione.

In particolare, vengono declinati gli obiettivi e le strategie connessi allo sviluppo della mobilità elettrica:

- sollecitare le amministrazioni comunale, affinché gli strumenti urbanistici generali e di programmazione territoriale comunali e sovracomunali siano adeguati con la previsione di uno **standard minimo di dotazione di impianti pubblici di ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica ad uso collettivo** a corredo delle attività commerciali, terziarie e produttive di nuovo insediamento eventualmente prevedendo premialità e incentivi;

- favorire misure ed azioni atte a introdurre linee di indirizzo, attraverso incentivi di ricambio mezzi e alla creazione di sistemi logistici intermodali (city logistic) con scambio tra modalità endotermica/elettrica;
- **favorire ed incentivare il servizio di car sharing esclusivamente elettrico**;
- sviluppare azioni pubbliche di finanziamento, utilizzando lo strumento del POR (Programma Operativo Regionale), atte a favorire le imprese per attività di produzione di sistemi e kit collegati alla trasformazione di veicoli endotermici (retrofit);
- accelerare l'applicazione delle linee guida approvate in particolare per il sistema di ricarica elettrica "fastpower" sulle principali arterie ad altra percorribilità e scorrimento;
- sollecitare il governo alla concessione di contributi economici per la rottamazione dei vecchi veicoli (moto/auto) euro 0, 1, 2, 3.

2.1.6 Programma dei Servizi di Bacino

Il Programma di Bacino dei servizi di trasporto pubblico locale è lo strumento introdotto dalla L.R. 6/2012 per la definizione della rete e dell'offerta dei servizi di Bacino, allo scopo di realizzare un sistema di trasporto pubblico unitario. Il Programma di Bacino costituisce la base per le procedure di affidamento e per i contratti di servizio con gli operatori di TPL, regola la gestione dei servizi e definisce gli obiettivi e i parametri qualitativi. Il Programma di Bacino dell'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia è stato approvato dall'Assemblea il 10 gennaio 2019.

L'Agenzia persegue l'obiettivo generale di gerarchizzare la rete del TPL extraurbana e di integrarla con i servizi ferroviari, secondo quanto disposto dalla normativa regionale. In particolare, con il Programma di Servizi di Bacino si intende attivare politiche volte a:

- mantenere e migliorare, laddove possibile, i livelli raggiunti di sostenibilità economica del sistema;
- aumentare la domanda complessivamente servita, migliorando l'attrattività del TPL;
- rinforzare i segmenti di offerta oggi non pienamente rispondenti alle esigenze della domanda, utilizzando le modalità di trasporto più efficaci;
- operare attraverso mirate razionalizzazioni finalizzate all'eliminazione delle duplicazioni di offerta;
- individuare soluzioni alternative ed integrative per i segmenti di offerta dove la limitata domanda attuale e prospettica pone vincoli di sostenibilità complessiva.

Questi obiettivi verranno comunque perseguiti dal Programma avendo cura di assicurare un miglioramento delle prestazioni rese all'utente dalla rete integrata rispetto a quella attuale, entro un quadro di compatibilità economico-finanziaria rispetto al totale di risorse utilizzabili dal sistema.

2.2 Livello provinciale

Tra gli strumenti vigenti o in corso di redazione da parte della Provincia di Monza e Brianza si citano il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) approvato con DCP 16/2013 il 23.10.2013 e le successive varianti: quella approvata con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 16 del 25 maggio 2023 (già adottata con DCP n. 26 del 26/5/2022), in materia di infrastrutture per la mobilità, e quella per l'adeguamento alla soglia regionale di riduzione del consumo di suolo ai sensi della LR 31/2014.

Gli altri piani di scala provinciale presi in considerazione sono: il Piano Strategico provinciale della mobilità ciclistica (approvato con DGP 14/2014 del 29/05/2014), il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) provinciale approvato con DCP n. 23 del 4/7/2023. Nei paragrafi seguenti se ne riporta una sintesi

2.2.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il PTCP rappresenta il principale strumento a disposizione della comunità provinciale per il governo del territorio, finalizzato a delineare obiettivi ed elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale, in coerenza con gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico e con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle sue caratteristiche geologiche, geomorfologiche, sismiche, idrogeologiche, paesaggistiche e ambientali. Il PTCP assume due ordini di obiettivi e due orizzonti temporali:

- promuovere la sostenibilità, favorendo l'uso appropriato e integrato dei diversi modi di trasporto, e in particolare per **sostenere la competitività del trasporto pubblico e la diffusione della mobilità attiva;**
- proporre soluzioni anche puntuali per superare le difficoltà di spostamento che i cittadini e le imprese devono affrontare ogni giorno e i disagi che gli utenti soffrono a causa della mobilità veicolare privata.

Gli obiettivi di mobilità che il PTCP intende perseguire riguardano principalmente il soddisfacimento delle esigenze di spostamento a breve raggio che, oggi, si sovrappongono indistintamente a quelli di più lunga percorrenza, con reciproche interferenze e ricadute sulla densa trama insediativa che contraddistingue il territorio della Brianza. In linea generale, le azioni

da intraprendere per migliorare le condizioni dell'offerta di carattere locale e intercomunale devono essere rivolte a:

- articolazione gerarchica della maglia stradale, attribuendo importanza strategica anche ai legami che sussistono tra sistema infrastrutturale e sistema insediativo, che si traducono in politiche di riqualificazione della rete secondaria (con interventi sui nodi e tratti critici per migliorarne ulteriormente le condizioni di sicurezza) ed in obiettivi territoriali di governo della domanda;
- costruzione di un'efficiente rete di trasporto pubblico, in grado di garantire un servizio capillare interno alla Brianza e le necessarie interazioni con gli ambiti esterni;
- organizzazione di centri di interscambio per la mobilità delle persone e delle merci che consentano l'integrazione delle reti e dei servizi e, per il trasporto di passeggeri, favoriscano il trasferimento modale verso il trasporto pubblico, coerentemente con gli obiettivi di scala regionale e nazionale. Il PTCP di Monza e Brianza, nell'ambito delle Politiche insediative del Piano definisce alcune linee di indirizzo per valutare la compatibilità logistica degli insediamenti produttivi. La compatibilità logistica presuppone la possibilità, per quelle attività produttive che generano flussi significativi di traffico pesante e/o flussi di traffico leggero ad ampio raggio, di accedere alla rete stradale di grande comunicazione e alle piattaforme logistiche intermodali senza attraversare centri abitati e zone residenziali. La compatibilità infrastrutturale presuppone l'adeguatezza del sistema viario interessato a sostenere il traffico indotto dal nuovo insediamento, mantenendo congrui standard prestazionali e di sicurezza della circolazione, ovvero l'individuazione delle necessarie opere di adeguamento o potenziamento infrastrutturale cui subordinare l'attivazione degli insediamenti stessi. Considera inoltre le condizioni di accessibilità al trasporto pubblico per gli addetti e al sistema ferroviario per le merci.

Nelle tavole di seguito i principali interventi sulla rete viaria e ferroviaria programmati.

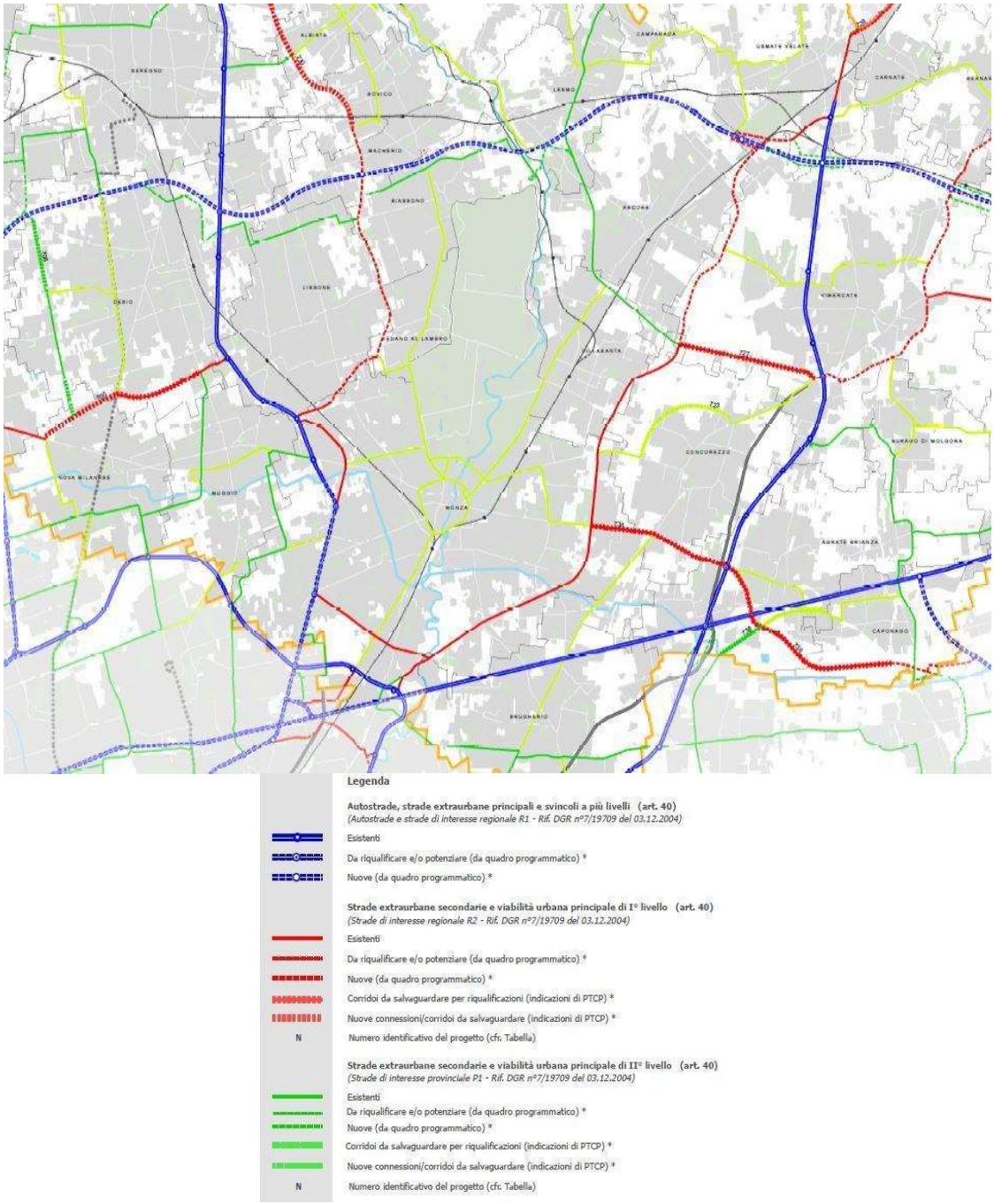


Figura 6: Stralcio tavola e Legenda PTCP tavola 12 – Schema di assetto della rete stradale nello scenario di piano

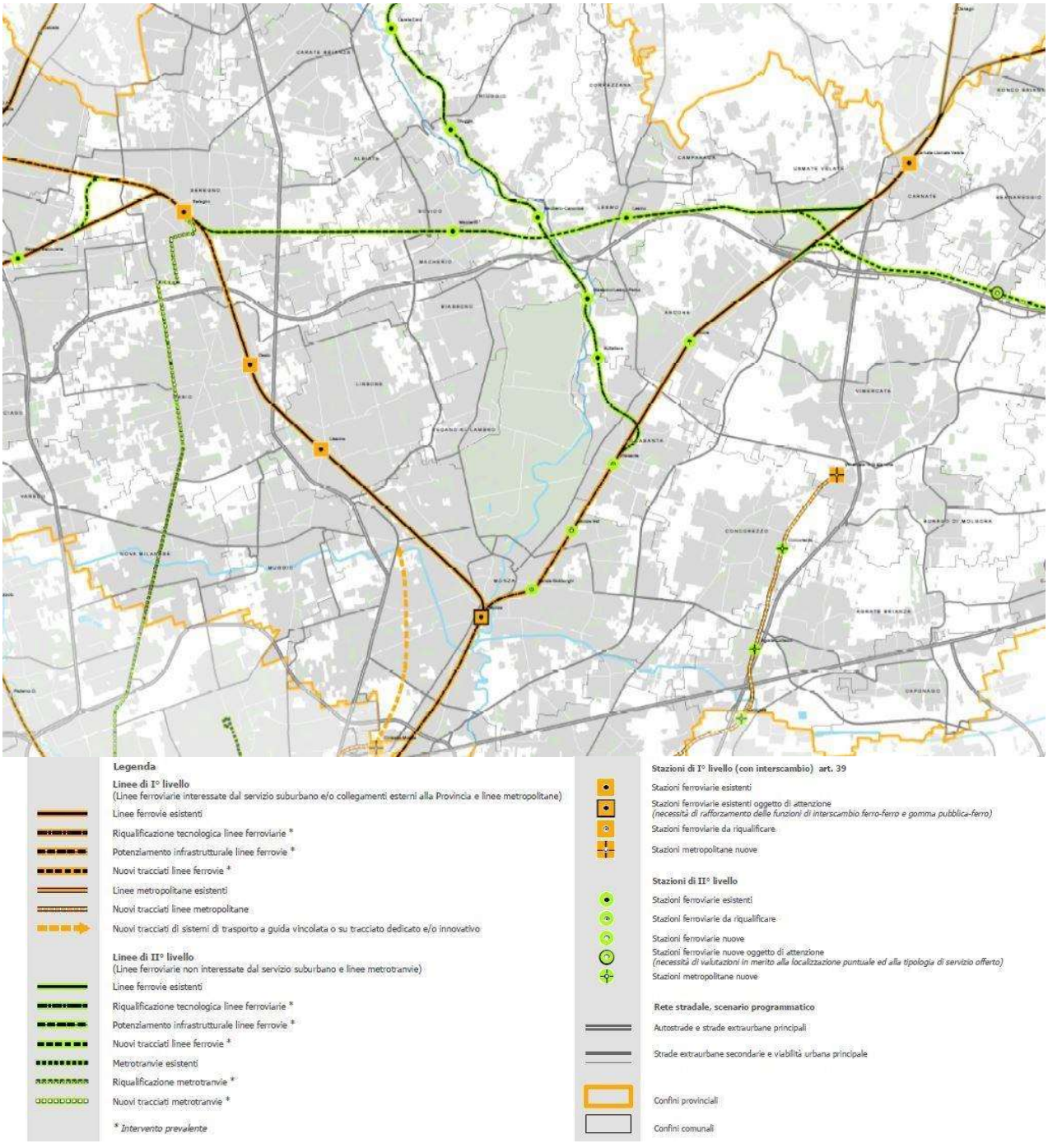


Figura 7: Stralcio tavola e Legenda PTCP tavola 13 – Schema di assetto della rete del trasporto su ferro nello scenario di piano

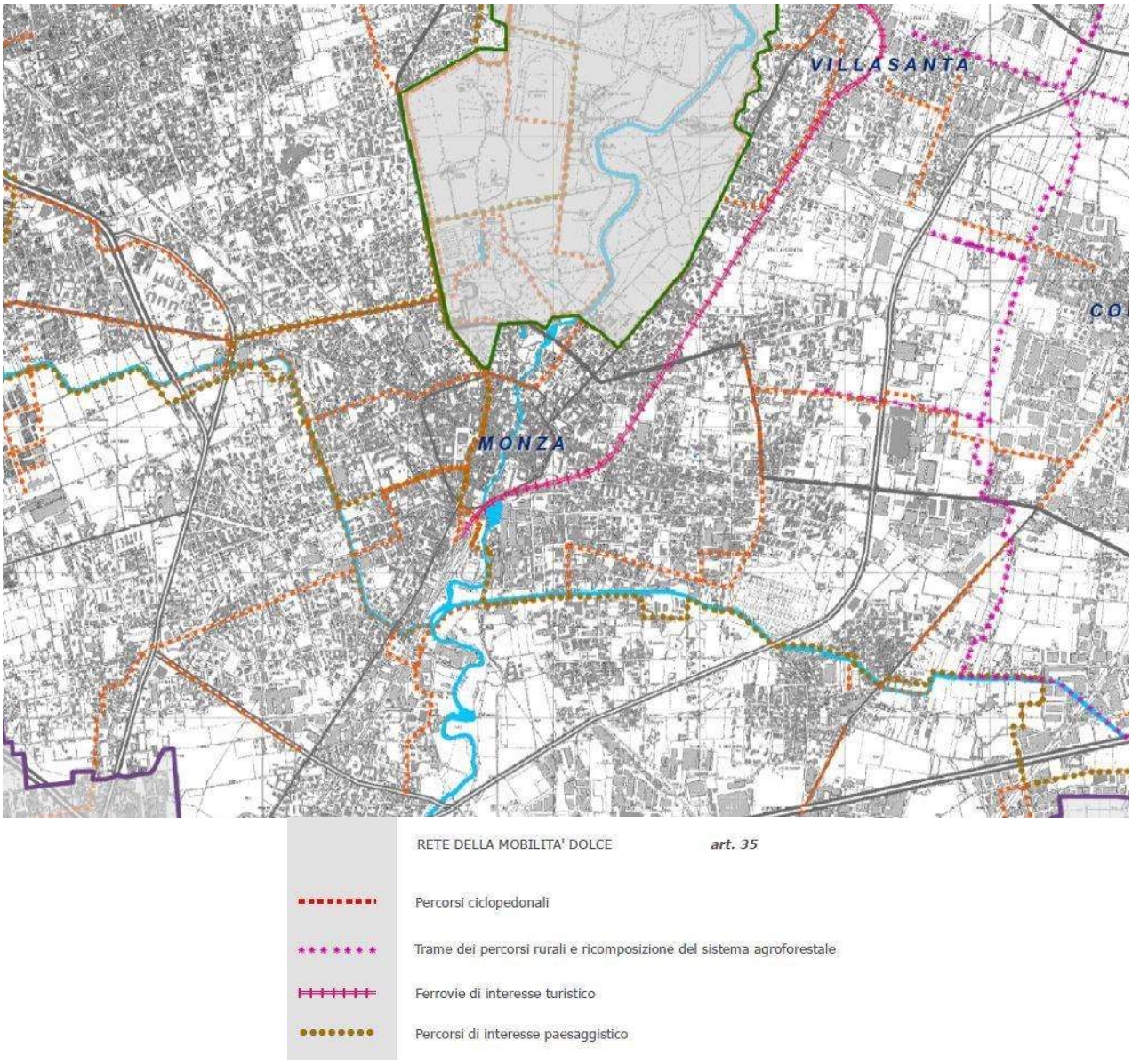


Figura 8: Stralcio tavola e Legenda PTCP tavola 3b – Rete della mobilità attiva

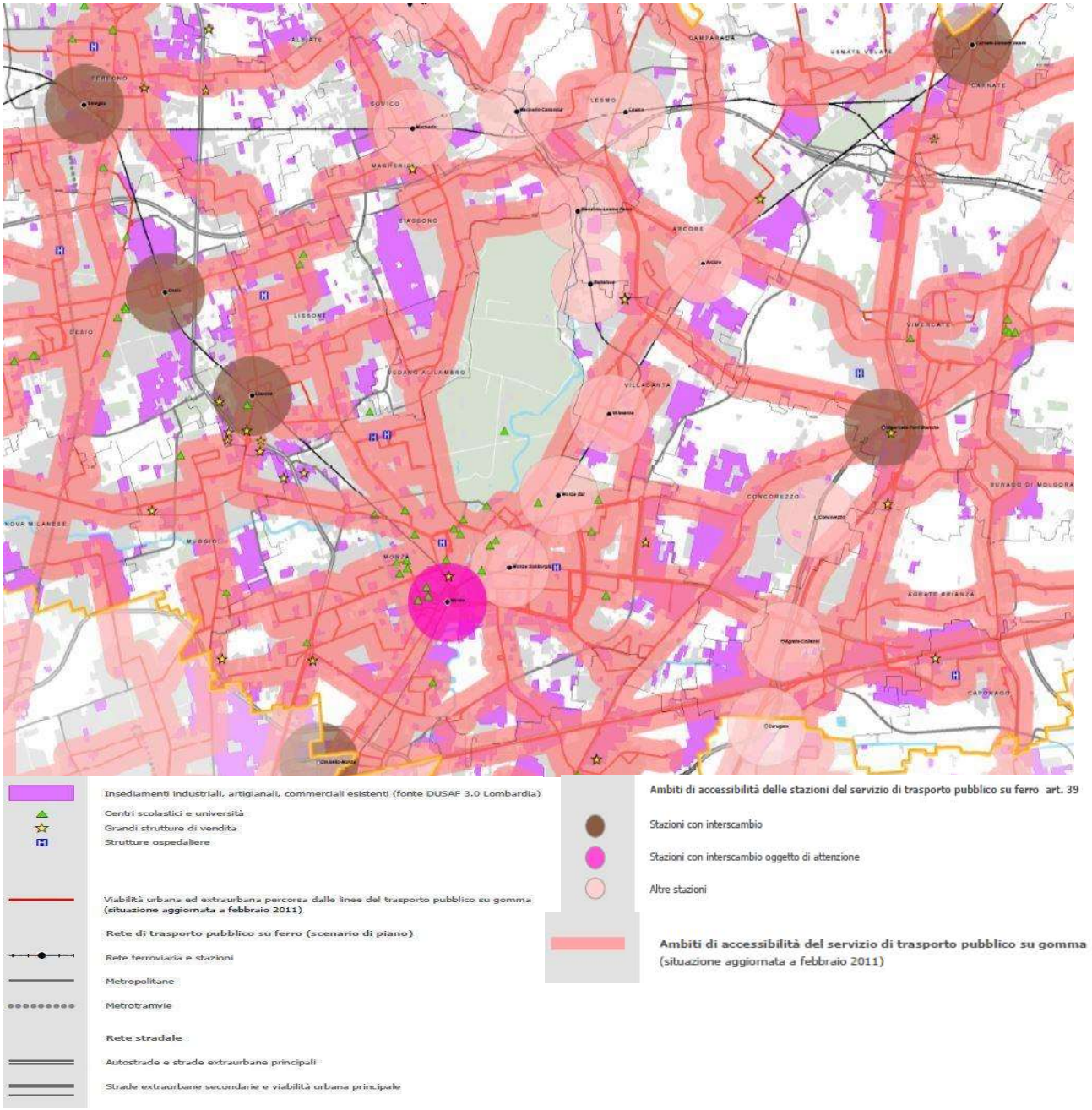


Figura 9: Stralcio tavola e Legenda PTCP tavola 3b – Rete della mobilità attiva

2.2.2 Piano provinciale della mobilità ciclistica

Il Piano della mobilità ciclistica approfondisce le dinamiche della mobilità (offerta e domanda di mobilità, bisogni e caratteristiche degli spostamenti, ecc.) sul territorio provinciale e definisce le

strategie per una mobilità più sostenibile, in ordine ad un miglioramento dei livelli di congestione stradale, un innalzamento della qualità del servizio di trasporto pubblico, una riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera e una riduzione dei consumi energetici per l'autotrazione. Il Piano intende superare la diffusa concezione che vede la bicicletta come mezzo dall'uso limitato al tempo libero, proponendo una serie di obiettivi e di progetti finalizzati a promuovere la ciclabilità come modalità di spostamento per la mobilità quotidiana in ambito urbano e complementare al trasporto pubblico. Il Piano è fondato su due principi:

- **mobilità ciclistica come forma di spostamento complementare al trasporto pubblico**, che integri azioni innovative e tradizionali;
- **mobilità ciclistica come forma di "micromobilità" legata agli spostamenti** brevi.

Di seguito si elencano gli obiettivi che si prefigge il piano:

- promuovere lo shift modale dal mezzo motorizzato, sia automobile (privata, aziendale, in car-sharing, in car-pooling, ecc.) che scooter/moto, alla bicicletta;
- **potenziare l'intermodalità bici-ferro e bici-gomma**;
- favorire l'uso della bici negli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-studio;
- promuovere la rete di bike sharing, sia tradizionale che elettrico, al fine di incentivare l'utilizzo della bicicletta non di proprietà;
- individuare funzioni e ambiti tematici (delle stazioni ferroviarie, dell'istruzione, della mobilità pubblica su gomma, del benessere e della salute, del commercio, del tempo libero, ecc.), la cui fruizione può avvenire tramite tipologie di spostamento che prevedano l'utilizzo della bicicletta di proprietà o in sharing;
- incentivare azioni (progetti e politiche) di diffusione e promozione dell'uso della bici;
- fornire un supporto alle scelte dei Comuni nella realizzazione di itinerari ciclabili.

La cartografia di seguito riportata evidenzia i percorsi ciclabili regionali, recepiti dalla pianificazione provinciale che interessano il territorio di Monza. In particolare, si riportano:

- percorso 6 "Villoresi": il progetto ha la finalità di riqualificare il canale dal punto di vista idraulico, naturalistico e paesaggistico - ambientale, offrendo soluzioni qualificanti anche sotto il profilo fruitivo. Attraverso le opere di sistemazione delle alzaie e delle sponde scoperte del canale, si avvierà il primo tassello del corridoio ecologico del Boulevard Villoresi, attraverso il quale si otterrà contestualmente il potenziamento dell'infrastruttura per la mobilità attiva.

- percorso 14 “Greenway, Pedemontana” anche se l’infrastruttura non ricade entro i confini amministrativi del comune di Monza, si ritiene importante segnalarne la presenza in quanto il percorso si configura come un’asta che scorre in direzione est-ovest, al quale sarà necessario raccordare i percorsi esistenti o in progetto al fine di rendere fruibile l’opera.
- percorso 15 “Lambro, Abbazie, Expo” il percorso di interesse regionale e inserito nella pianificazione provinciale segue il percorso del fiume Lambro dal comune di Costa Masnaga (in provincia di Lecco) fino a Peschiera Borromeo dove si dirama per raggiungere l’Adda nel comune di Paullo o immettersi nel Naviglio Grande nel comune di Milano. Nel territorio di Monza, il percorso corre all’interno del Parco, attraversa il centro storico, incrocia il percorso 6 del canale Villoresi, proseguendo lungo il corso del fiume Lambro, fino a Cologno Monzese.

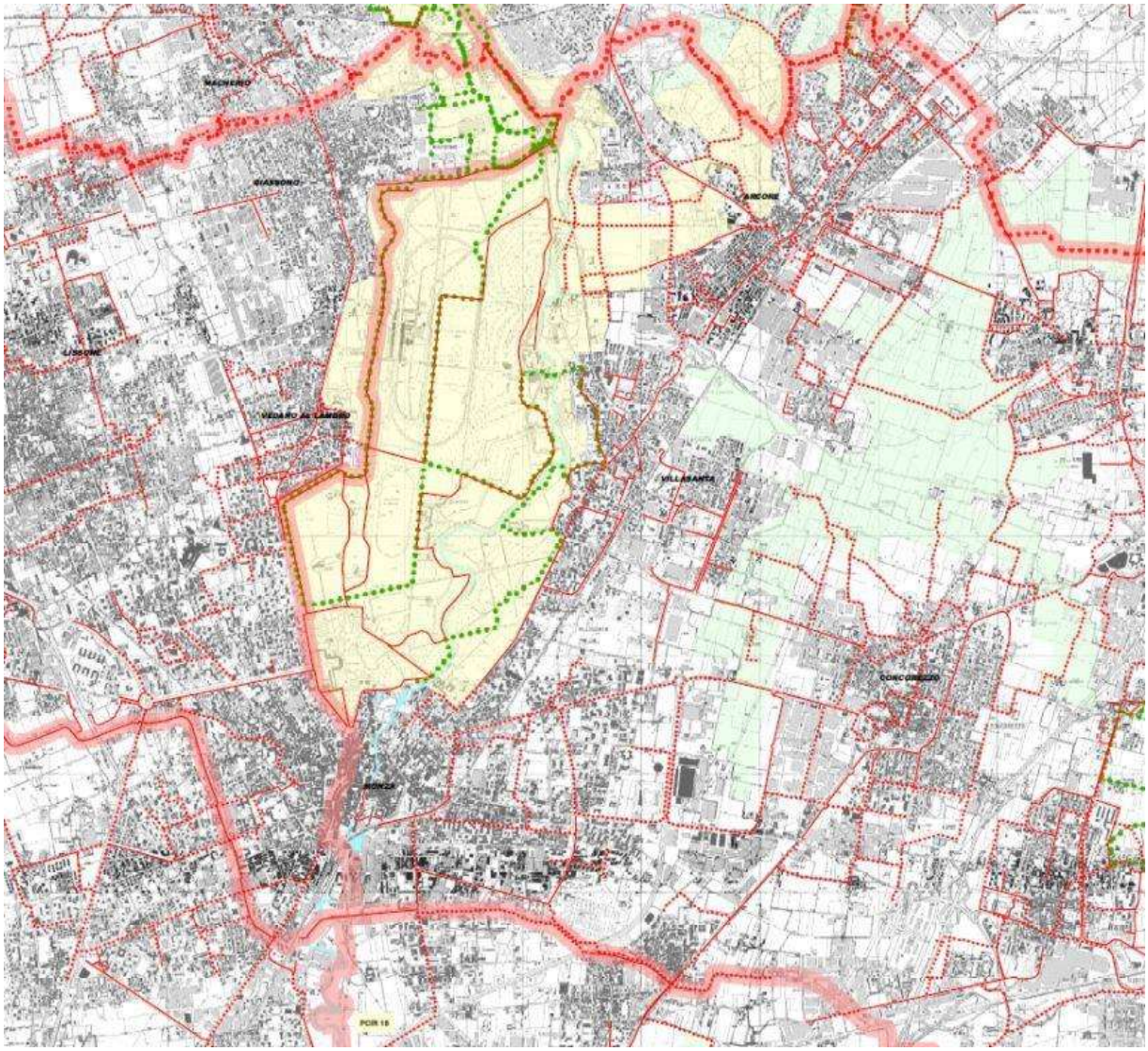


Figura 10: Tavola 1.b – Piano strategico provinciale della mobilità ciclistica

2.2.3 PUMS della Provincia di Monza e Brianza

La visione del Piano è che le infrastrutture di trasporto, sia privato che pubblico dovrebbero costituire elementi ordinatori del territorio su cui concentrare lo sviluppo insediativo, prestando particolare attenzione ai temi dell'intermodalità e ragionando su processi di rilocalizzazione e/o potenziamento di funzioni in relazione ai bisogni e ai modi d'uso del territorio. Gli interventi infrastrutturali in previsione per i prossimi anni (prolungamento delle linee M1 e M5 a Monza, M2 a Vimercate, la riqualificazione delle metrotranvia Milano-Limbiate e Milano-Seregno, l'entrata in esercizio del nuovo Programma di Bacino del Trasporto Pubblico Locale e l'attivazione del

Sistema Tariffario Integrato del Bacino di Mobilità di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo) potranno portare a riconfigurare, almeno in parte, gli assetti di porzioni del territorio provinciale, modificare le linee di desiderio e incidere sul cambio modale delle popolazioni brianzole.

Il PUMS comunale assume come riferimento il PUMS provinciale: evidentemente per la gerarchia tra i due enti e per massimizzare gli effetti che questi due piani porteranno sui propri territori, è necessario un raccordo tra le due istituzioni al fine di delineare delle scelte di tipo strategico sul territorio provinciale che possano avere delle ricadute positive sulla città capoluogo.

A tal proposito si ritiene particolarmente strategico, a livello sovralocale, il tema della sosta in relazione al trasporto ferroviario. Come noto, il territorio della Brianza è interessato da un vastissimo fenomeno di sprawl metropolitano, che nella sua genesi non è stato supportato da un adeguato sviluppo infrastrutturale e che ha quindi consolidato nelle abitudini dei residenti e dei lavoratori una necessaria dipendenza dal veicolo privato su cui oggi è difficile agire per modificare il taglio modale a vantaggio del trasporto ferroviario.

Anche il tema delle connessioni ciclabili tra i diversi comuni si ritiene di importanza strategica su cui un ente sovraordinato come la Provincia possa dare delle indicazioni al fine di creare una rete di itinerari ciclabili sovralocali che poi si raccorderanno con la maglia ciclabile locale all'interno di ciascun territorio comunale.

2.3 Livello comunale

2.3.1 Piano di Governo del Territorio

Il Piano di Governo del Territorio è stato approvato con Delibera di Consiglio Comunale 8/17; successivamente c'è stata una Variante al Piano di Governo del Territorio (PGT) finalizzata alla revisione della relativa normativa e degli atti conseguenti - comprendente l'Adeguamento della Componente Geologica, Idrogeologica e Sismica al Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA) - approvata con Deliberazione di Consiglio Comunale n.98 del 20/12/2021. Tra gli obiettivi del Documento di Piano, circa le politiche per la mobilità, si evidenzia l'intenzione del piano di riqualificare e contenere le previsioni di nuove strade, in ragione di un principio di ottimizzazione dell'esistente, che caratterizza trasversalmente le scelte di tutto il piano.

Di seguito si citano gli ambiti su cui il PGT ha già svolto un importante lavoro di analisi e propone alcune tipologie di interventi sulla viabilità, rimandandone la progettazione agli strumenti di pianificazione di settore.

2.3.1.1 La rete dell'urbanità e della naturalità diffusa

Il Documento di Piano del PGT definisce la cosiddetta *"Rete dell'urbanità e della naturalità diffusa" come la griglia dello spazio collettivo della città che orienta i contenuti strategici di tutte le componenti del PGT di cui ne costituisce un "contenuto comune".*

Questa griglia si configura come una nuova fondamentale infrastruttura che si estende in tutta la città e che connette tra loro le principali attrezzature collettive della città (culturali, scolastiche e sportive) pubbliche e private, i luoghi di maggiore socialità oggi riconoscibili, i centri di vita attuali e quelli potenzialmente realizzabili nel futuro, i monumenti più noti e quelli riscoperti attraverso gli interventi proposti, le più significative eredità del paesaggio industriale e del paesaggio rurale. Per le aree disciplinate dal Piano dei Servizi, infine, la Rete è lo strumento per la pianificazione, la programmazione e il disegno dello spazio della città pubblica.

È lo strumento di orientamento per l'estensione della rete ciclabile, la definizione delle "zone ZTL" e delle "zone 30", la connessione delle attrezzature pubbliche, l'ampliamento dei giardini e parchi urbani, la realizzazione di piantumazioni lungo assi di viabilità e all'interno degli spazi pubblici, il superamento delle cesure urbane rappresentate dalle infrastrutture, il rafforzamento dei centri di vita dei quartieri.

2.3.1.2 I principali ambiti di intervento sulla viabilità stradale

Il Documento di Piano definisce dei macroambiti di intervento sulla viabilità stradale per i quali suggerisce delle tipologie di azioni:

- previsioni di interventi infrastrutturali: all'interno del Documento di Piano i temi della viabilità urbana vengono affrontati relazionando le esigenze tecniche di funzionamento della rete viaria, con il paesaggio urbano, la natura degli spazi attraversati, la definizione degli Ambiti di trasformazione, le politiche di riqualificazione dello spazio stradale, le politiche di mobilità sostenibile, cercando di interpretare lo **spazio stradale come un elemento complesso di supporto della vita pubblica, dei quartieri, del commercio**. Monza si trova in un tratto cruciale sia per i collegamenti nord- sud che per i collegamenti est-ovest. La rete viaria monzese si articola su un sistema radio centrico definito dalle mura del centro storico e dalle principali radiali. Questa morfologia unitamente ai ridotti calibri stradali e alla presenza a nord del Parco di Monza (che rende difficile il collegamento est ovest nella parte settentrionale del territorio comunale), definisce alcuni punti di criticità del sistema, in particolare negli assi di penetrazione del centro storico. Il sistema infrastrutturale di viale Lombardia - viale delle Industrie - tangenziale nord garantisce l'indipendenza del sistema tangenziale da quello urbano, che verrà completato a nord con il raccordo fra Nuova Valassina e l'Ospedale e la TRMI 10 connessione Pedemontana. La

gestione dei nodi critici della rete verrà affrontata all'interno dei Piani della mobilità attraverso un approccio di regolazione, piuttosto che con la realizzazione di nuovi tracciati, mediante regolazioni semaforiche, sensi unici, interventi di adeguamento della sezione stradale, piccoli interventi di completamento e l'istituzione di aree 30km/h.

- ricuciture della viabilità di quartiere: il sistema complesso della viabilità di quartiere, si è spesso organizzato per fondi ciechi, in particolare nei quartieri a sud, San Rocco, San Alessandro e San Donato, San Fruttuoso, Sant'Albino, ambiti maggiormente connotati da una crescita urbanistica spontanea, realizzata sul sistema di vicinali agricole. Per garantire un sistema razionale di viabilità interna ai quartieri e migliorare le connessioni con le strade principali, sono necessari alcuni completamenti e ricuciture di dimensione limitata;
- realizzazione delle strade parco: ad ovest ed a est del centro urbano a margine fra l'edificato e le aree agricole esistono oggi dei percorsi, in origine strade agricole, utilizzati intensamente dal traffico locale per accedere a viabilità di rango maggiore. In alcuni casi la sezione limitata e la sinuosità dei percorsi rende l'attraversamento pericoloso. La necessità di un adeguamento della sezione deve trovare una sintesi fra una esigenza viabilistica ed una paesaggistica. La natura di questi percorsi, spesso affiancati da siepi o setti boscati, oltre che in parte in ambiti agricoli strategici, suggerisce un approccio particolarmente delicato. La riqualificazione e l'adeguamento della sezione stradale deve essere l'occasione per ridefinire la relazione fra strada e paesaggio attraverso una nuova alberatura a filare e la realizzazione di un percorso ciclabile in affiancamento per poter fruire del paesaggio agricolo periurbano, divenendo in futuro gli assi portanti del progetto di fruizione dei nuovi parchi.
- **ripensamento dello spazio stradale** come elemento urbano e di naturalità diffusa: per alcune localizzazioni di funzioni urbane (nuovo ospedale e centro direzionale), il sistema diffuso di aree verdi, in particolare nelle spalle est ed ovest della città, e soprattutto per le scelte di radicale ridefinizione della rete stradale, che avrebbe dovuto risolvere le criticità dell'attraversamento urbano e l'eliminazione delle storiche barriere (ferrovia e canale Villoresi). Alcune scelte viabilistiche hanno strutturato un paesaggio urbano di qualità in particolare nel settore ovest della città. La localizzazione del centro direzionale è forse la scelta di Piano che, nonostante la sua, ad oggi, non completa attuazione, ha orientato in forme del tutto diverse dall'atteso una parte rilevante della città. Le grandi strade che dovevano garantire massima accessibilità al centro direzionale hanno lasciato in eredità alla città spazi irrisolti, slarghi, tratti di strade a doppia corsia e filari, che si interrompono improvvisamente davanti ad aree verdi recintate, o che si riducono di sezione diventando sinuose stradine. Oggi questi spazi irrisolti possono rappresentare delle occasioni per

realizzare spazi ibridi, spazi pubblici lineari complessi, fatti di strade di quartiere, ma anche di aree a parcheggio, aree verdi, spazi pubblici pavimentati, percorsi di mobilità lenta. Spazi che meritano un attento e coordinato progetto di suolo, per divenire assi portanti dello spazio pubblico all'interno della "Rete dell'urbanità e della naturalità diffusa".

- ripensare il paesaggio della circonvallazione verde: Monza è cinta da un sistema di circonvallazione composito, realizzato in tempi diversi, che ha visto nel tempo varianti importanti. Viale Lombardia, viale Elvezia ad ovest, viale Campania, via Aquileia e via Monte Santo a sud, via Marconi, via delle Industrie, via Stucchi ad est ed un sistema più complesso a nord, viale Battisti, via Boccaccio, via Cantore, viale Libertà. Pur nella estrema eterogeneità paesaggistica del sistema della viabilità di circonvallazione, si può individuare un sistema potenzialmente unitario, una circonvallazione verde, in grado di dare una forte riconoscibilità, per chi percorre il sistema tangente a Monza, del centro urbanizzato e di separazione fra la città più prettamente residenziale e la città del lavoro e del Parco a nord.

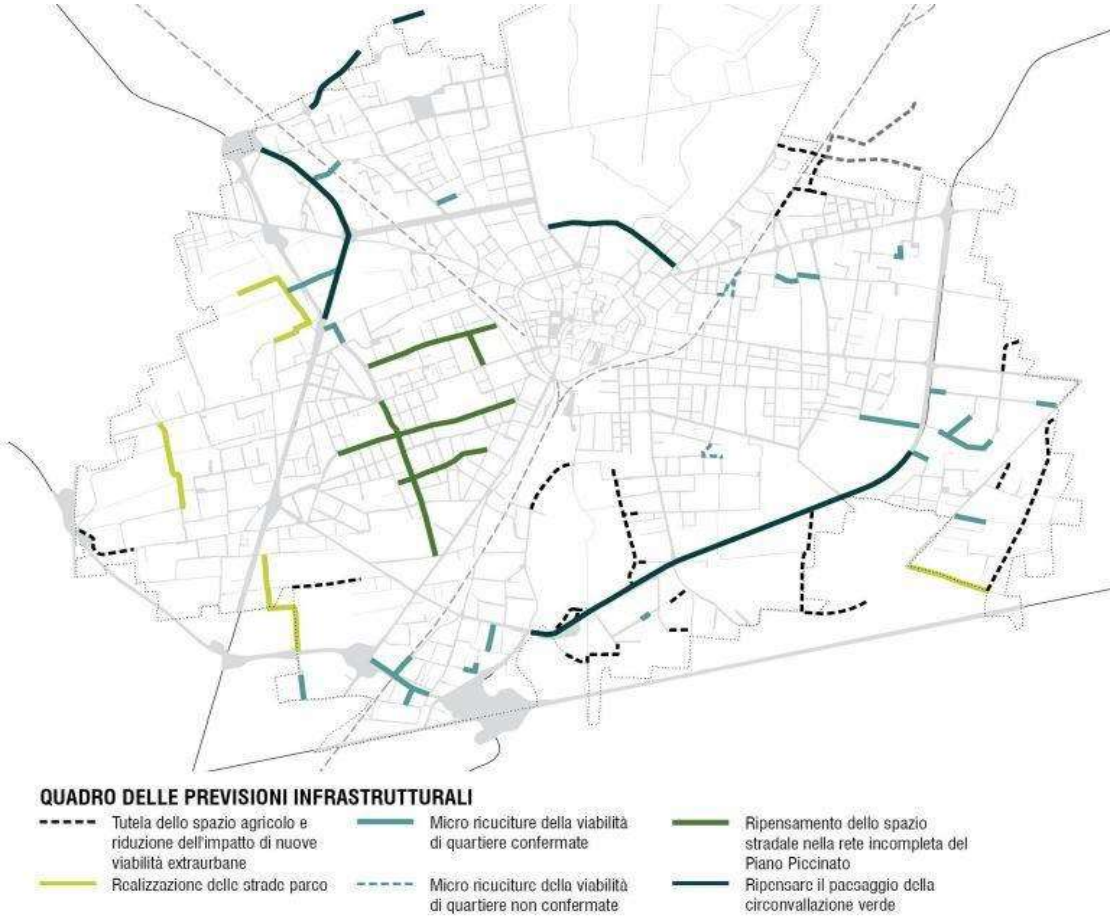


Figura 11: Stralcio tavola e legenda, "Quadro delle previsioni infrastrutturali"

2.3.1.3 La mobilità attiva

Il PGT, nel delineare la rete della mobilità attiva, ha svolto un fondamentale lavoro di raccordo tra i livelli di pianificazione a livello sovralocale: la rete ciclabile regionale e quella provinciale, assumendo come punto di partenza anche il Biciplan. Il documento analizza lo stato di fatto della rete ciclabile, identifica i nodi problematici e di carattere strumentale, la presenza di barriere fisiche, naturali e artificiali. Lo studio identifica come elemento di criticità la discontinuità dei tracciati e propone come azioni prioritarie il completamento dei tracciati esistenti.

Nello studio è presente un repertorio relativo alle modalità di progettazione dei percorsi ciclabili, "*Abaco della ciclabilità urbana: criteri costruttivi e soluzioni per la realizzazione dei percorsi ciclabili*", che definisce gli standards da applicare alla progettazione nel contesto comunale. Il documento identifica i cardini del progetto di nuova rete ciclabile:

- il centro storico rappresenta la centralità geografica e funzionale della città;
- è strategica la realizzazione di un sistema di piste radiali convergenti verso il centro, che, partendo dalle periferie e dalle frazioni più esterne, fungeranno anche da collegamenti tra quartieri della prima e seconda cintura. Alcune tracce di queste radiali sono già realizzate (via Foscolo a est, viale Brianza e viale Regina Margherita a nord, via Sempione a ovest, via Carnia a sud). Gli assi radiali prioritari da realizzare sono: viale Libertà, via Lecco, via Rota, la prosecuzione di via Buonarroti per San Donato, via Salvadori e via Sant'Albino, via Borgazzi, viale Romagna e via Marsala, via Cavallotti e/o via M. Bianco, via Boito;
- la pista del Villoresi rappresenta la spina dorsale di un sistema tangenziale al centro, che passa strategicamente sul limite tra i quartieri della prima e della seconda cintura. Possono essere studiati puntuali miglioramenti e l'aggiunta di nuovi tratti di pista verso est, da via Buonarroti verso la frazione di Sant'Albino;
- alla pista del Villoresi andranno aggiunte altri percorsi tangenziali al centro, con la funzione di raccordare i quartieri della seconda cintura e collettare i flussi ciclabili dalla periferia convogliandoli verso le radiali che li intersecano.
- il superamento delle barriere naturali e artificiali dovrà dare garanzie al ciclista in termini di sicurezza e in termini di lunghezza degli itinerari, per cui occorrerà cercare di non determinare allungamenti eccessivi che possano portare i ciclisti a non utilizzare i percorsi. Con una logica analoga va affrontato il tema degli attraversamenti di nodi e intersezioni;
- dato il ruolo di Monza capoluogo di Provincia, non vanno trascurati i collegamenti con i Comuni limitrofi e la ricerca di un coordinamento nelle fasi pianificatorie e progettuali.

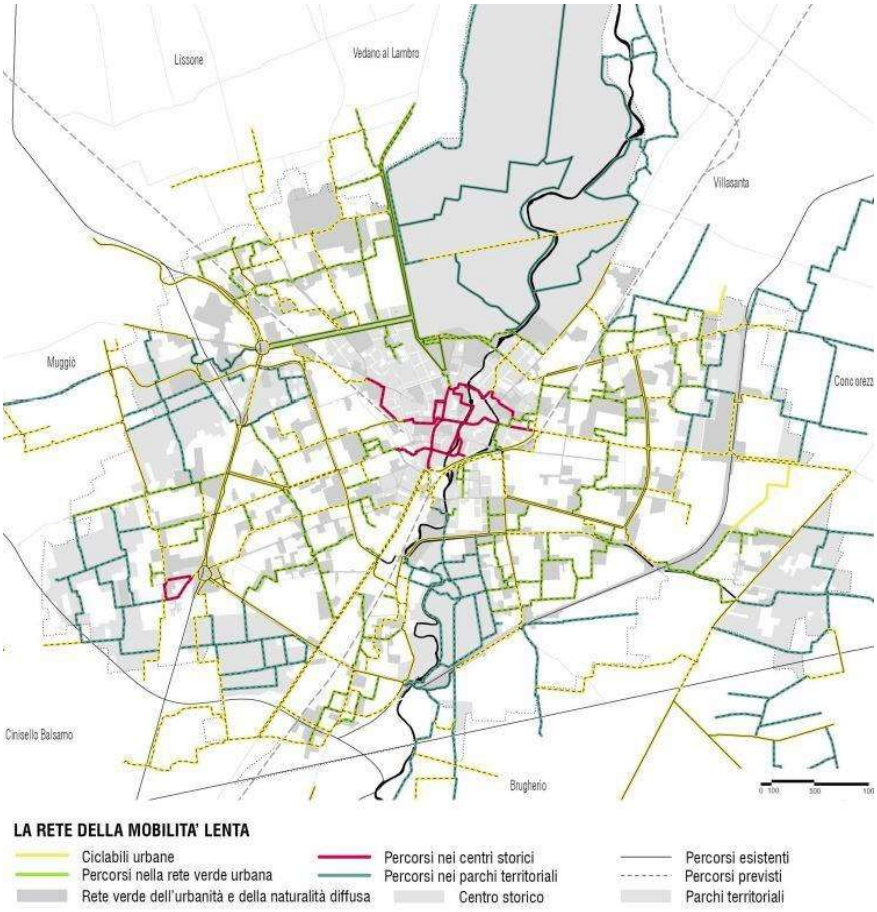


Figura 12: Stralcio tavola e legenda "La rete della mobilità lenta"

2.3.2 Il Piano d'Azione per le Energie Sostenibili

Il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES), approvato con Delibera di Consiglio comunale n. 18 del 10.03.2014, definisce le politiche energetiche che il Comune di Monza intende adottare al fine di ridurre le emissioni di CO_2. Il PAES individua quali sono i settori e con quale percentuale influiscono sulle emissioni di CO_2 al fine di raggiungere l'obiettivo citato:

- settore residenziale (incide per il 40% circa sulle emissioni totali);
- settore produttivo (che ha un'incidenza di circa il 22%);
- settore terziario (incide per il 20%);
- settore dei trasporti (con un'incidenza del 15,8%);

- settore pubblico: edifici, attrezzature e impianti del Comune e illuminazione pubblica (incide circa per il 2%).

Di seguito si riportano, in sintesi, le azioni previste dal PAES, per la riduzione delle emissioni di CO_2 legate al settore dei trasporti:

- **rottamazione autovetture EURO 0, 1 e 2**: a livello nazionale e regionale sono state promosse iniziative rivolte alla rottamazione dei veicoli più inquinanti o alla loro riconversione verso l'uso di tecnologie di trazione meno inquinanti (elettrico, GPL, metano);
- **adozione autovetture a basse emissioni e autovetture elettriche:** nell'ambito delle politiche nazionali, regionali e locali di contenimento dei consumi nel settore trasporti, si intende promuovere il miglioramento dell'efficienza del parco veicolare privato nella sostituzione naturale delle autovetture. L'azione consiste nella sostituzione del vecchio veicolo con un nuovo mezzo a basso fattore di emissione di CO_2 al km;
- biocarburanti: l'azione considera gli effetti che deriveranno dall'applicazione della Direttiva Europea 2009/28/CE recepita dal Dlgs n. 28 del 3 marzo 2011, la quale prevede l'obbligo di sostituire il 10% dei combustibili fossili ad uso trasporti con biocarburanti a filiera corta;
- **pedibus:** i ragazzi di alcune scuole primarie, vengono accompagnati a scuola a piedi da un gruppo di volontari facente funzione di custodi. L'obiettivo è ridurre gli spostamenti effettuati in automobile per il tragitto casa-scuola ed evitare il congestionamento fuori dagli istituti. Il progetto è ripetibile, e porta non solo benefici all'ambiente in termini di riduzione delle emissioni evitando il ricorso all'automobile ma anche benefici alla salute fisica dei ragazzi.
- **mobilità ciclabile:** per incoraggiare la riduzione dell'uso dell'auto è fondamentale creare una **rete di collegamenti ciclabili continua, sicura e ben riconoscibile, nonché integrata con altre forme di mobilità** optando per una condivisione sicura della viabilità (zone 30 km/h). Il bike sharing completa le politiche per la mobilità ciclabile;
- car-sharing: l'Amministrazione Comunale ha attivato il servizio di car sharing che prevede numerose forme e modalità di applicazione delle politiche di mobilità sostenibile, in questo caso con una particolare attenzione ai giovani. Il car sharing offre ai cittadini di Monza la possibilità di usufruire dell'automobile come mezzo di trasporto urbano, prediligendo la forma condivisa piuttosto che la proprietà privata;

- mezzi di proprietà pubblica: nell'azione si è valutato l'effetto del ricambio veicolare effettuato negli ultimi anni nella flotta di proprietà pubblica. Emerge dai dati analizzati una tendente riduzione dei consumi finali e delle emissioni, anche se ovviamente con incidenza relativamente piccola rispetto al totale del settore trasporti. Tra gli interventi introdotti dall'Amministrazione pubblica c'è anche la richiesta di ammodernamento dei mezzi veicolari utilizzati per la raccolta dei rifiuti.

2.3.3 Piano di Zonizzazione Acustica

L'inquinamento acustico ha un impatto significativo sulla qualità della vita nelle città. La Legge Quadro 447 del 26/10/1995 definisce inquinamento acustico "*l'introduzione di rumore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno tale da provocare fastidio o disturbo al riposo ed alle attività umane, pericolo per la salute umana, deterioramento degli ecosistemi, dei beni materiali, dei monumenti, dell'ambiente abitativo o dell'ambiente esterno o tale da interferire con le legittime fruizioni degli ambienti stessi*". Il rumore in ambito urbano è dovuto alla presenza di numerose sorgenti quali le infrastrutture di trasporto (strade, ferrovie, aeroporti, porti) e le attività rumorose (ad esempio attività industriali e artigianali, presenza di discoteche, etc.). La città di Monza, come ogni realtà urbana ad alto sviluppo economico e ad elevato tasso di motorizzazione, è esposta al rumore ambientale la cui sorgente prevalente è il traffico veicolare.

Tra i compiti assegnati dalla normativa vigente ai Comuni vi è l'adozione della Classificazione Acustica del Territorio ovvero la suddivisione del territorio in aree acusticamente omogenee, in base alla destinazione d'uso prevalente, alla densità insediativa, alla presenza di infrastrutture di trasporto ed associa, a ciascuna di esse, una classe acustica alla quale corrispondono specifici valori limite di rumore per l'ambiente esterno. Detti limiti sono fissati dalla legge e si differenziano per il periodo diurno (dalle 6.00 alle 22.00) e per il periodo notturno (dalle 22.00 alle 6.00), come evidenziato nella tabella seguente.

Classe	LAeq Diurno	LAeq Notturno
I. Aree particolarmente protette	47	37
II. Aree prevalentemente residenziali	52	42
III. Aree di tipo misto	57	47
IV. Aree di intensa attività umana	62	52
V. Aree prevalentemente industriali	67	57
VI. Aree esclusivamente industriali	70	70

Tabella 4: Valori diurni e notturni di Qualità fissati dal DPCM 14/11/97

Il Piano di Zonizzazione Acustica, preso in esame nel presente elaborato, è stato approvato dal Comune di Monza con delibera del Consiglio Comunale n. 81/2014. La normativa non fissa una

scadenza entro cui i comuni devono aggiornare il Piano di Zonizzazione Acustica. Compete ai comuni attuare i piani di risanamento acustico limitatamente al rumore derivante dalle infrastrutture viarie gestite dai comuni stessi.

Il Decreto legislativo 194/2005 prevede, inoltre, l'obbligo da parte degli enti gestori degli assi stradali e ferroviari principali, degli aeroporti principali e degli agglomerati urbani con più di 100.000 abitanti, di elaborare la Mappatura Acustica Strategica nonché i Piani d'Azione per l'abbattimento del rumore ambientale in recepimento alla Direttiva Europea 2002/49/CE. La mappa acustica strategica permette la determinazione globale dell'esposizione al rumore in una zona esposta a varie sorgenti di rumore. L'obiettivo della Comunità Europea è la valutazione dell'esposizione della popolazione al rumore generato dalle sorgenti, nelle zone edificate, nei parchi pubblici o in altre zone silenziose degli agglomerati, nelle zone silenziose in aperta campagna, nei pressi delle scuole, degli ospedali e di altri edifici e zone particolarmente sensibili.

Di seguito si riporta la tabella con i valori percentuali della popolazione esposta al rumore da traffico, ferrovia e aeroporto e lo stralcio della mappa del piano di Zonizzazione Acustica.

	% popolazione esposta al rumore (LAeq 6.00- 22.00)		
Esposizione diurna	Da traffico su gomma	Traffico ferroviario	aeroportuale
< 55 dB (A)	39.6	90.2	-
55-60 dB (A)	21.7	5.2	-
60-65 dB (A)	19.1	2.9	-
65-70 dB (A)	12.8	1.3	0.6
70-75dB (A)	5.5	0.3	0.35
>75 dB (A)	1.3	0.03	0.05

Tabella 5: Dati riportati nelle tabelle nella Relazione Illustrativa del Piano di Zonizzazione Acustica

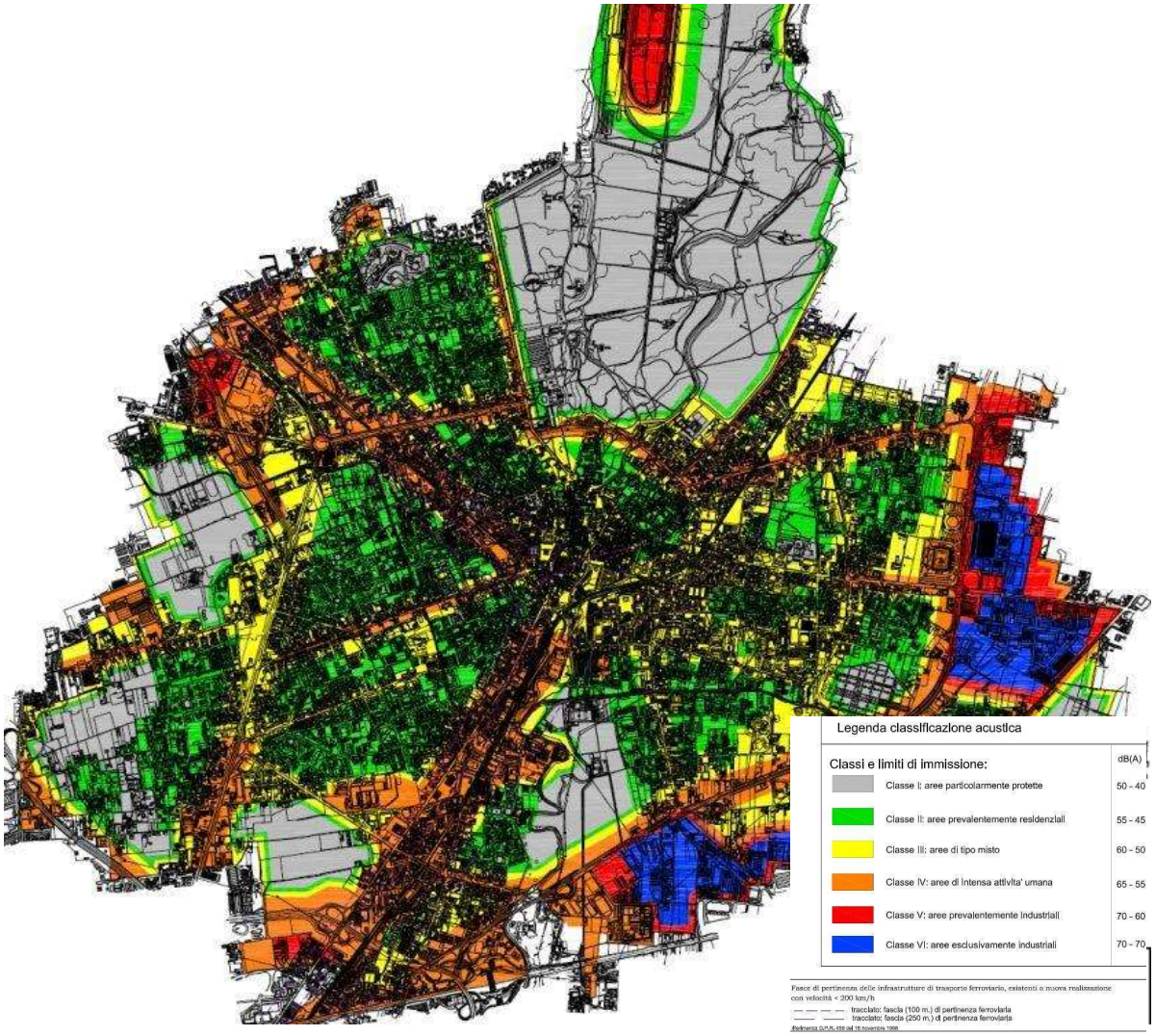


Figura 13: Classificazione acustica nel comune di Monza

2.3.3.1 Clima acustico legato alla viabilità di Monza e relazioni con gli strumenti di Pianificazione della Mobilità

La rete stradale di Monza sopporta flussi di traffico consistenti sia di attraversamento che di destinazione. Alcuni assi sono interessati da traffico intenso durante le 24 ore, mentre altri vedono ampie oscillazioni dei flussi. Il traffico dei mezzi pesanti in attraversamento si svolge soprattutto sulla SS 36, la Nuova Valassina, e sulla circonvallazione est di viale delle Industrie e via Stucchi. Se l'attraversamento è indirizzato sulle arterie principali citate, intenso è anche il traffico di destinazione interna, sia per il traffico pesante sia per quello leggero.

Il centro storico non è interessato da rilevanti flussi di traffico grazie alle dimensioni delle strade e alle limitazioni alla circolazione vigenti. La struttura di molte di queste strade, come detto, di ridotte dimensioni, produce però livelli sonori abbastanza consistenti, a causa delle riflessioni multiple delle onde sonore sulle pareti degli edifici. Le regolamentazioni del traffico che agiscano sugli elementi descritti, possono influenzare positivamente i livelli sonori ambientali.

Ai fini del contenimento delle emissioni sonore, vi sono, in prima battuta, le strategie per la regolazione della velocità veicolare e la riduzione dell'entità dei flussi. **Nel breve periodo, è possibile proporre la creazione di "zone 30"**, gruppi omogenei e delimitati di vie nelle quali porre il limite di velocità di 30 km/h, allo scopo di ridurre le immissioni sonore verso ricettori ben identificati. **Si indicano come realizzabili zone 30 in corrispondenza di alcune scuole, dell'ospedale, in alcuni quartieri residenziali.**

2.3.3.2 La ferrovia

Secondo le indicazioni del Decreto sul rumore ferroviario, il rumore prodotto dalle ferrovie è soggetto a una specifica regolamentazione. Il Decreto individua due fasce di pertinenza entro le quali sono stati fissati limiti validi esclusivamente per il rumore di origine ferroviaria. Al di fuori di queste due fasce, anche per l'infrastruttura ferroviaria valgono i limiti di zona assegnati. All'interno delle fasce, per le sorgenti di diversa origine, non stradali, valgono invece i limiti stabiliti dal Piano di zonizzazione acustica. Sono fatte salve le indicazioni della delibera regionale riguardanti la classe da attribuire alle fasce attorno al sedime ferroviario. Si tratta di due tronchi con livelli di traffico differenziati, con tracciati all'interno dell'abitato: verso Lecco un traffico minore e verso la Svizzera uno maggiore: al primo è stata attribuita la III classe, al secondo ramo la IV classe, per 100 m su ogni lato. Per le ferrovie nuove la fascia di pertinenza è una sola, dalla profondità di 250 m dal binario più esterno. Nel caso di costruzione di nuovi binari in affiancamento esterno rispetto agli esistenti, la fascia di pertinenza rimane quale è attualmente.

2.3.4 Biciplan

Nel 2015, prima dell'uscita delle linee guida per la redazione dei Biciplan, il comune ha approvato il Piano Urbano della Mobilità Ciclistica (Biciplan) con la previsione di uno schema di rete di itinerari interconnessi. Si riportano riferimenti al suddetto piano e l'inquadramento dei percorsi e delle infrastrutture di mobilità ciclistica nello stato di fatto.

L'art. 6 della Legge 2 del 2018, definisce i Biciplan come piano di settore dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile *finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessari a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni.*

Il Biciplan definisce la **rete degli itinerari ciclabili prioritari** o delle **ciclovie** del territorio comunale destinata all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo infrastrutture capaci, dirette e sicure; la **rete secondaria** dei percorsi ciclabili all'interno dei quartieri e dei centri abitati; la **rete delle vie verdi ciclabili**, destinata a connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale e le stesse con gli itinerari ciclabili e con la rete secondaria; i **raccordi tra le reti** prima citate e le zone a priorità ciclabile, le isole ambientali, le strade 30, le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato.

Il Biciplan ha una relazione molto stretta con il piano della sicurezza stradale, poiché la realizzazione della rete degli itinerari ciclabili ha, di fatto, lo scopo di garantire uno spazio più sicuro per una forma di mobilità vulnerabile e, per ciò stesso, esposta a maggiori gradi di rischio.

Il Comune di Monza con delibera di Giunta Comunale del 2015, precedentemente all'entrata in vigore della Legge 2/2018, ha approvato il Biciplan, uno strumento con il quale ha inteso definire gli interventi sulla ciclabilità cittadina, mettendo a sistema la rete dei percorsi esistenti e in progetto individuando nove itinerari prioritari, come si leggono nello stralcio della tavola di seguito riportata.

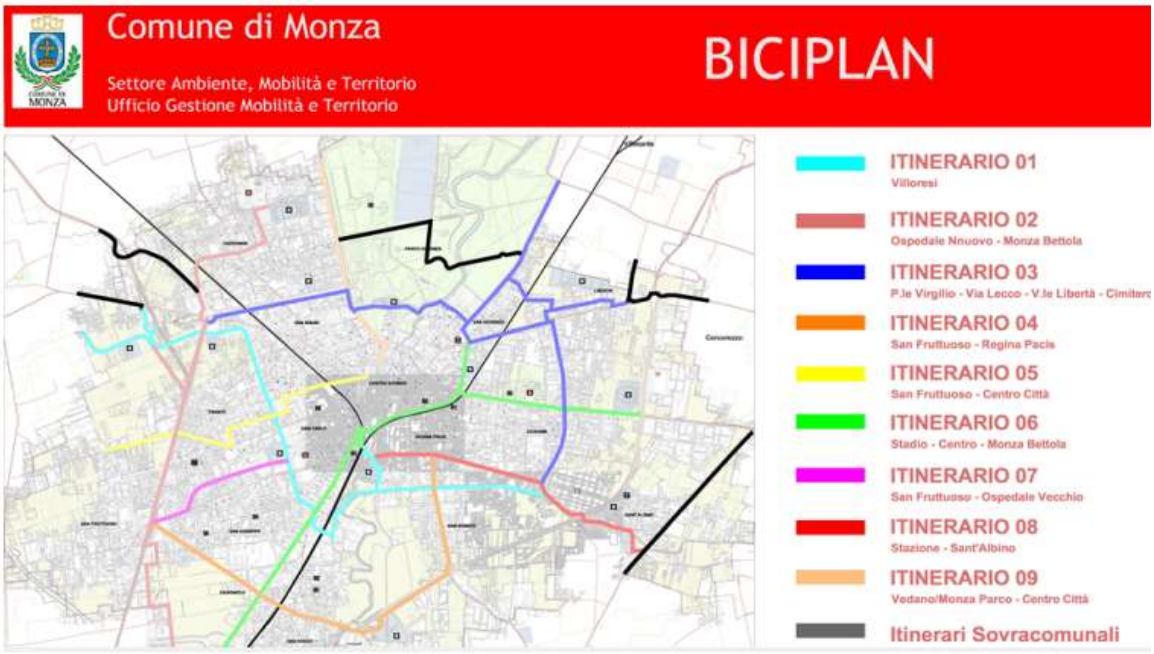


Figura 14: Stralcio tavola e legenda del Biciplan di Monza del 2015

Il progetto includeva anche un "Abaco della ciclabilità", per definire gli standard da applicare alla progettazione degli itinerari ciclabili nel contesto comunale, in ottemperanza alle normative allora vigenti nonché uno studio di fattibilità per la realizzazione del percorso ciclabile n.6 lungo Corso Milano e Via Borgazzi per il collegamento al nodo di interscambio di Bettola.

Gli interventi di settore inseriti nel PUMS prenderanno spunto dal Biciplan approvato e vigente revisionandolo e aggiornandolo in funzione dello stato di avanzamento delle progettualità in corso e degli obiettivi del PUMS stesso.

3 ANALISI DEL SISTEMA DI MOBILITÀ

In questo capitolo viene descritta l'offerta di trasporto e le principali caratteristiche della domanda di mobilità nel comune di Monza. Per quanto attiene l'offerta viene descritta la rete stradale urbana e successivamente classificata. Analisi similare viene effettuata per la rete ferroviaria e per la rete del trasporto pubblico locale su gomma a servizio della città. Vengono inoltre descritte le ZTL attualmente vigenti, i servizi in sharing e la rete di ricarica per i veicoli elettrici attualmente attiva in città.

Nella seconda parte del capitolo vengono descritte le principali caratteristiche della domanda di mobilità.

3.1 Offerta

3.1.1 Rete ferroviaria

All'interno del territorio comunale di Monza sono presenti due stazioni ferroviarie. La Stazione principale della città, **Monza FS**, localizzata in Via Enrico Arosio è attraversata da 7 binari e serve le linee Chiasso-Milano, Lecco-Milano e Monza-Molteno-Lecco. È gestita da Rete Ferroviaria Italiana. Nella Provincia di Monza-Brianza il servizio ferroviario regionale è effettuato da Trenord, ed è costituito da 3 tipologie di servizi:

- *Suburbani (*linee S), contraddistinti da corse cadenzate ogni 30 minuti (60 minuti in alcune fasce di morbida), durante l'arco di tutto l'anno, sette giorni su sette;
- *Regionali*, contraddistinti da una frequenza di un treno ogni 60/120 minuti e fermate in tutte le stazioni esterne dell'area suburbana;
- *Regionali Veloci* contraddistinti da una frequenza di un treno ogni 60/120 minuti e fermate solo nelle principali stazioni.

La stazione di Monza è collegata ad altre località della regione con le seguenti tempistiche: Milano in 10 minuti, Lecco in 27 e Bergamo in circa 50. Nelle ore di maggior traffico, i treni che collegano Monza con Milano hanno una frequenza di circa 10 minuti e raggiungono le stazioni di Porta Garibaldi, Centrale, Greco Pirelli, Lambrate, Romolo, Porta Romana e San Cristoforo.

Sulla linea Monza-Molteno-Lecco è presente un'altra fermata, Monza Sobborghi, in Via Carlo Rota, caratterizzata da tre binari, con un solo binario destinato al servizio passeggeri. La stazione è servita esclusivamente dalla linea S7 (Milano-Monza-Molteno-Lecco) del servizio ferroviario suburbano di Milano gestito da Trenord.

Vettore	Categoria	Treno	Provenienza	Orari
trenord	S7	24740	LECCO	11:20
trenord	S7	24737	MILANO PORTA GARIBALDI	11:37
trenord	S7	24744	LECCO	12:20
trenord	S7	24741	MILANO PORTA GARIBALDI	12:37
trenord	S7	24743	MILANO PORTA GARIBALDI	13:06
trenord	S7	24748	LECCO	13:20
trenord	S7	24745	MILANO PORTA GARIBALDI	13:37

Arrivi alla Stazione "Monza Sobborghi"

Vettore	Categoria	Treno	Destinazione	Orario
trenord	S7	24740	MILANO PORTA GARIBALDI	11:21
trenord	S7	24737	LECCO	11:38
trenord	S7	24744	MILANO PORTA GARIBALDI	12:21
trenord	S7	24741	LECCO	12:38
trenord	S7	24743	BESANA	13:07
trenord	S7	24748	MILANO PORTA GARIBALDI	13:21
trenord	S7	24745	LECCO	13:38

Partenze alla Stazione "Monza Sobborghi"

Figura 15: Esempi di orari di arrivi e partenze alla stazione "Monza Sobborghi"

Sono, inoltre, state avviate con RFI le attività per la progettazione e realizzazione della nuova stazione "*Monza Est*" che sarà localizzata tra le vie Einstein e Confalonieri, pensata per ospitare i treni della linea S7 Monza-Molteno-Lecco e la linea S8 Lecco-Carnate-Milano Porta Garibaldi. Questa stazione, localizzata in prossimità del parco, consentirà una più efficace e diretta adduzione ai grandi eventi con il sistema ferroviario.

È stato, inoltre, inaugurato nel dicembre 2022 il sottopasso ciclopedonale De Marchi – Einstein che funge da cerniera tra il quartiere Libertà e la zona Parco lungo via Lecco, fino ad oggi divisi dalla ferrovia. In questo modo viene garantito un passaggio agevole a pedoni. Si potrà migliorare l'accessibilità per i ciclisti, per quanto possibile ad opera finita.

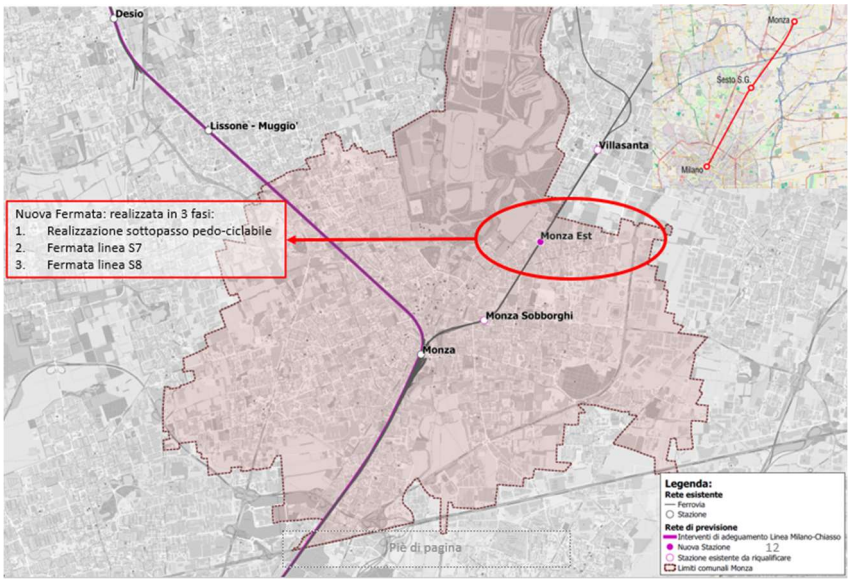


Figura 16: Il sistema ferroviario attuale e di previsione su scala locale

3.1.2 Rete di trasporto pubblico locale su gomma

3.1.2.1 Rete di urbana/suburbana

Il servizio di trasporto pubblico urbano e di area urbana di Monza è strutturato su 7 linee automobilistiche ordinarie (di cui 5 attive solo nei giorni feriali) e 2 linee automobilistiche festive.

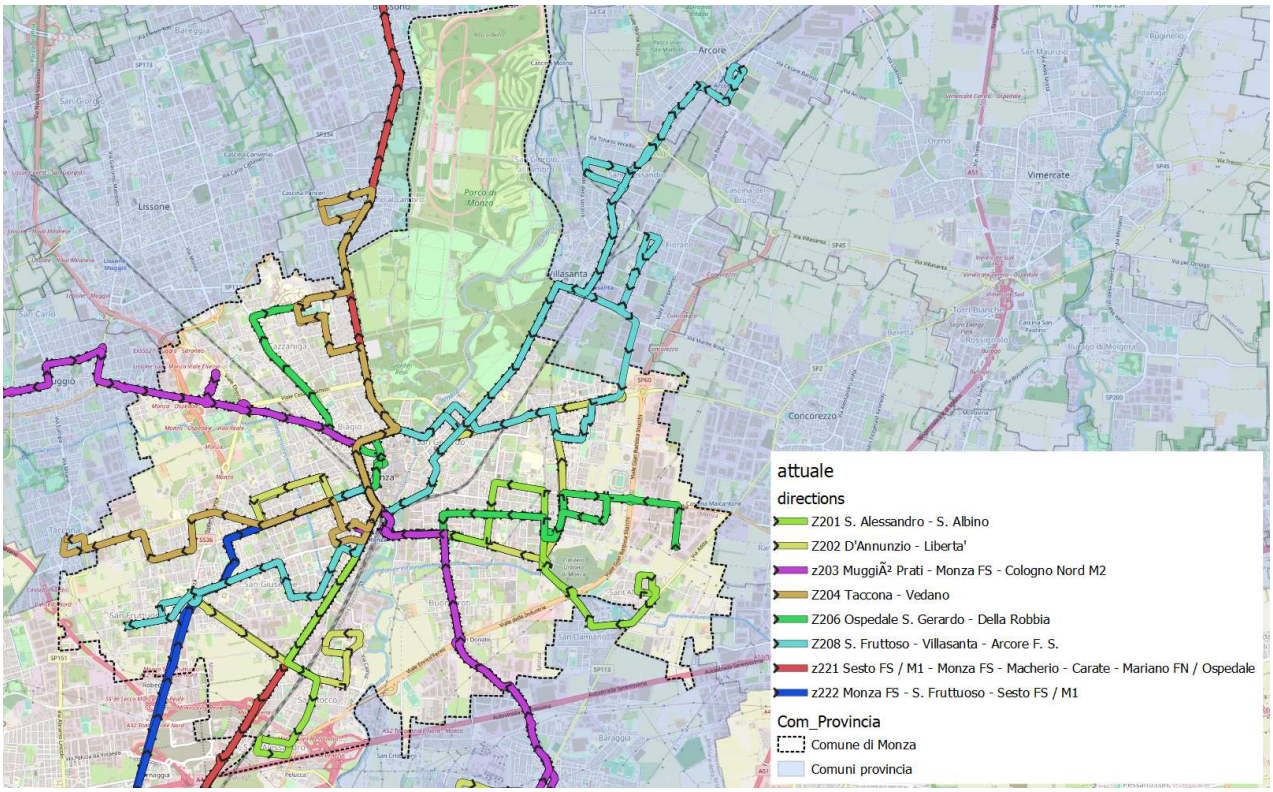


Figura 17: Rete TPL urbana e suburbana nei giorni feriali stato di fatto (fonte Agenzia del TPL, elaborazioni Sintagma)

- La linea **Z201** percorre l'asse di via Borgazzi, a sud, e l'asse di via Foscolo, via Ferrari e via Amati ad est, transitando dall'ospedale Policlinico.
- La linea **Z202** collega il centro storico con il quartiere di San Rocco, a un estremo, mentre all'estremo opposto raggiunge il Cimitero.
- La linea **Z203** collega Muggiò con la fermata Cologno Nord della metropolitana 2 di Milano, attraversando il centro storico di Monza.
- La linea **Z204** collega il quartiere Taccona di Muggiò con Vedano al Lambro, attraversando il centro storico di Monza.
- La linea **Z206** collega la zona dello Stadio Brianteo con l'Ospedale San Gerardo, anche in questo caso transitando dal centro storico.

- La linea **Z208** unisce i comuni di Arcore e Villasanta con la zona di San Fruttuoso in Monza.
- La linea **Z222** percorre l'asse della ex SS 36, transitando dal polo scolastico di via Cavallotti in Monza.

Completano la rete le linee **Z211** e **Z212**, in servizio solo nei giorni festivi, le quali, con andamento piuttosto tortuoso, collegano i diversi quartieri di Monza con il centro storico. Nei giorni festivi sono inoltre attive le linee Z203 e Z222.

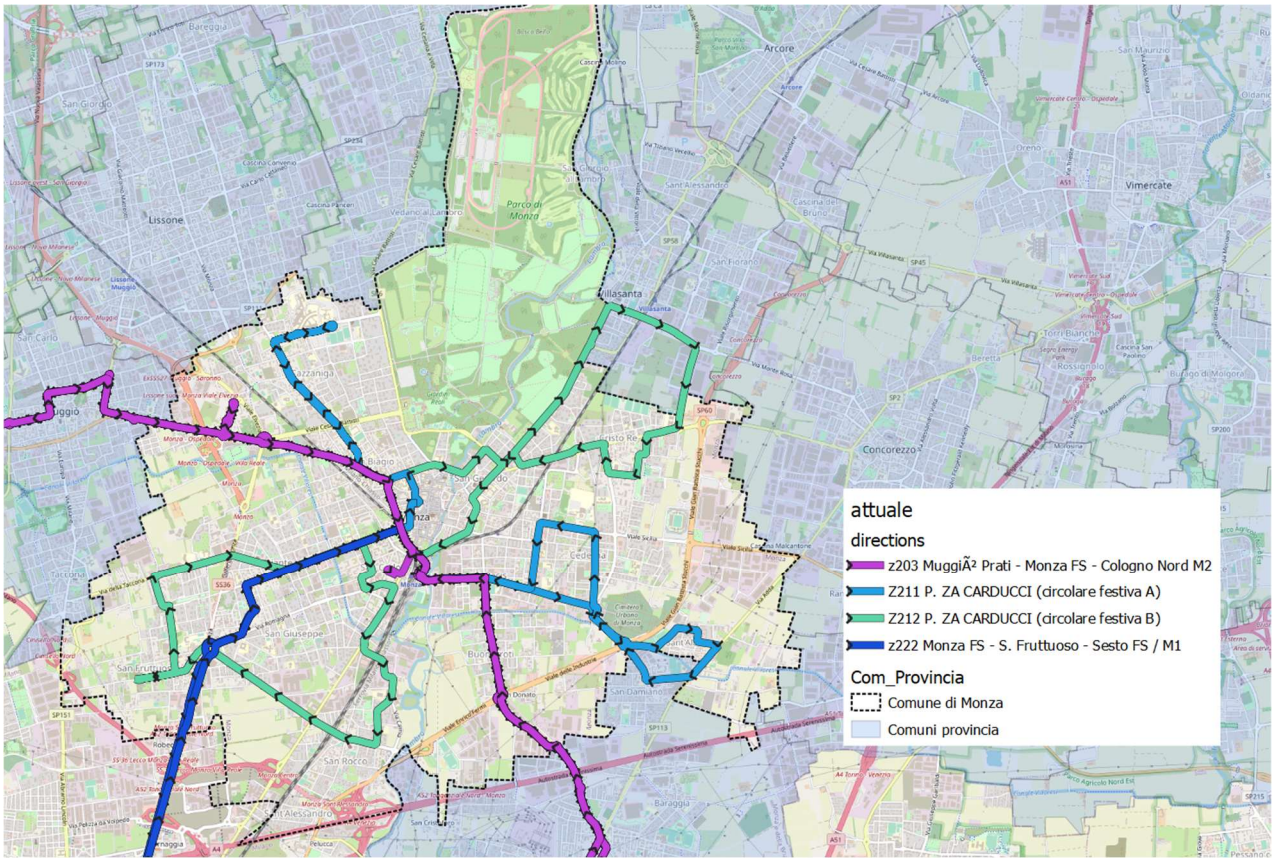


Figura 18: Rete TPL urbana nei giorni festivi stato di fatto (fonte Agenzia del TPL, elaborazioni Sintagma)

Da segnalare infine che l'autolinea **Z221** Mariano Comense – Sesto San Giovanni F.S. ha caratteristiche miste interurbane e suburbane e pertanto contrattualmente è attribuita pro quota all'area urbana monzese.

Complessivamente, la flotta di autobus dedicata ai servizi sopra descritti consta di **76** unità.

Il numero di fermate del trasporto pubblico locale presenti nella città di Monza è pari a **376** (comprese quelle delle linee extraurbane).

La produzione annua complessiva delle linee sin qui descritte, compresa la quota della parte della Z221 attribuita all'area urbana di Monza, è di **2,56 milioni** di bus*km.

L'utenza di ciascuna linea, in un giorno feriale e scolastico del periodo invernale, è la seguente:

Linea	Pax/giorno
Z201	2 400
Z202	2 800
Z203	4 800
Z204	1 900
Z206	3 500
Z208	2 800
Z222	3 800

Tabella 6: Stima utenza per linea di TPL urbana/suburbana

3.1.2.2 La rete extraurbana

Le linee del trasporto pubblico extraurbano provinciale che raggiungono la città di Monza sono 7:

- Z205 Limbiate – Monza
- Z219 Paderno Dugnano – Monza
- Z221 Mariano Comense – Sesto San Giovanni
- Z227 Monza Ospedale – Sesto San Giovanni
- Z228 Seregno – Monza
- Z314 Gessate – Monza
- Z321 Trezzo sull'Adda - Monza

A queste si aggiungono due linee provenienti dalle province di Como e di Lecco:

- C80 Cantù – Monza

- D80 Oggiono – Monza

È inoltre presente la linea aeroportuale OS3 Bergamo – Malpensa.

Dal punto di vista della gerarchia della rete, le linee Z205, Z221, Z227, Z314 e Z321 possono essere considerate linee di forza, mentre la Z228 è una linea di distribuzione. La Z219 è specificamente mirata all'utenza scolastica degli istituti superiori.

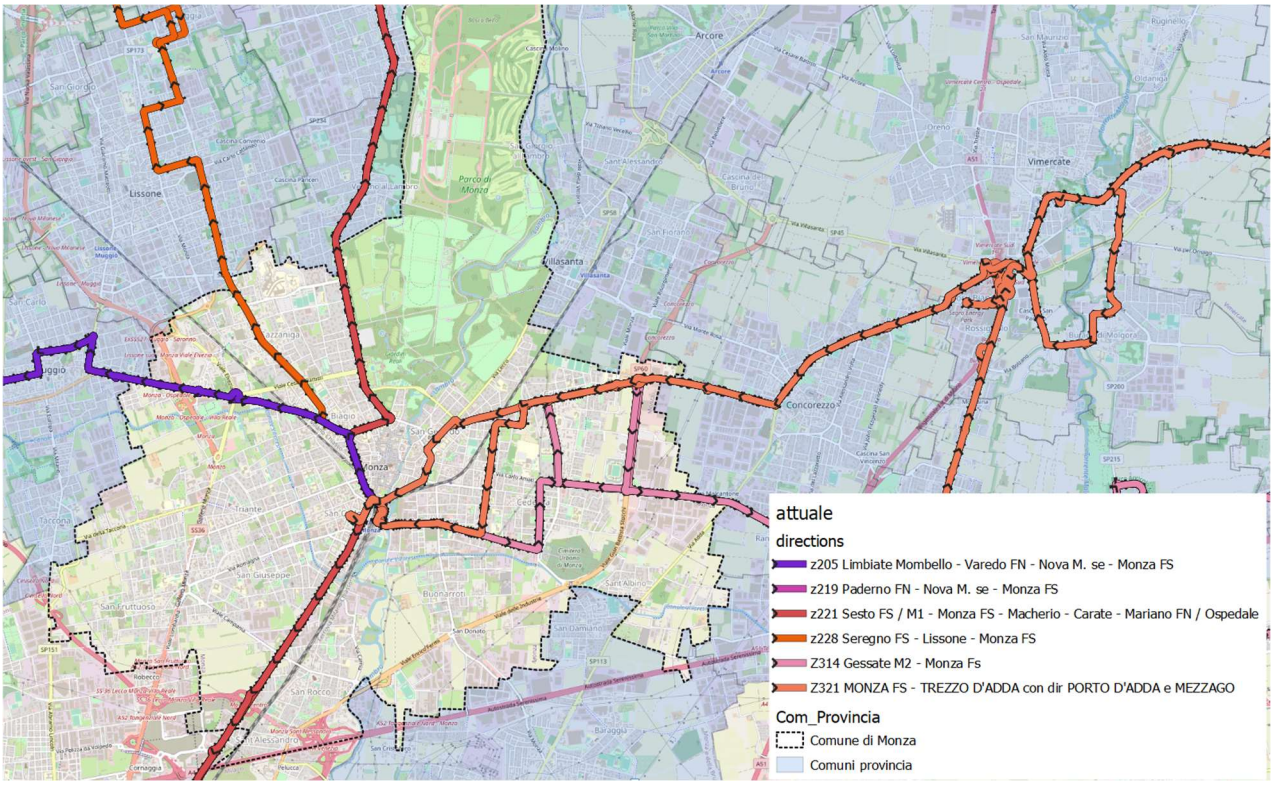


Figura 19: Rete extraurbana provinciale nei giorni feriali stato di fatto (fonte Agenzia del TPL, elaborazioni Sintagma)

Il numero di corse di ciascuna linea, in un giorno feriale e scolastico del periodo invernale, è il seguente:

Linea	Numero corse
Z205 Limbiate – Monza	70
Z219 Paderno Dugnano – Monza	15
Z221 Mariano Comense – Sesto San Giovanni	185

Z227 Monza Ospedale – Sesto San Giovanni	93
Z228 Seregno – Monza	68
Z314 Gessate – Monza	64
Z321 Trezzo sull'Adda - Monza	145

Tabella 7: Numero di corse giornaliere per linea TPL extraurbana

3.1.3 Classificazione della rete stradale

Come suggerito dal DM del 5.11.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", ai fini di una valorizzazione delle infrastrutture stradali, sia dal punto di vista della funzionalità che della sicurezza, risulta fondamentale individuare un ordinamento delle strade basato sia sulla funzione ad esse associata nel territorio, sia sulla funzione da esse assolta all'interno della rete stradale di appartenenza.

Il sistema delle infrastrutture stradali può essere schematizzato come un insieme integrato di reti distinte, ciascuna delle quali costituita da un insieme di elementi componenti che si identificano con le strade (archi), collegate ad un sistema di interconnessioni (nodi).

In considerazione di ciò e della necessità di una classificazione funzionale delle strade, come prevista dal Codice della strada, si ritiene indispensabile eseguire una valutazione complessiva della rete stradale a cui le singole strade possono appartenere e definire il preciso rapporto gerarchico basato sull'individuazione della funzione assolta dalla rete stessa nel contesto territoriale.

A tale scopo sono stati individuati alcuni fattori fondamentali che, caratterizzando le reti stradali dal punto di vista funzionale, consentono di collocare la rete oggetto di studio in una classe precisa; essi sono:

- tipo di movimento servito (di transito, di distribuzione, di penetrazione, di accesso): il movimento è da intendersi pure nel senso opposto, cioè di raccolta progressiva ai vari livelli;
- entità dello spostamento (distanza mediamente percorsa dai veicoli);
- funzione assunta nel contesto territoriale attraversato (collegamento nazionale, interregionale, provinciale, locale);

- componenti di traffico e relative categorie (veicoli leggeri, veicoli pesanti, motoveicoli, pedoni, ecc.).

Con riferimento a quanto previsto dalla classificazione funzionale delle strade (ex art. 2 del Codice) ed in considerazione dei quattro fattori fondamentali sopra elencati, si possono individuare nel sistema globale delle infrastrutture stradali i seguenti quattro livelli di rete, ai quali far corrispondere le funzioni riportate nella seguente tabella. Nella stessa tabella è presentata una corrispondenza indicativa tra gli archi della rete e i tipi di strade previsti dal Codice.

RETE	STRADE CORRISPONDENTI SECONDO IL CODICE	
	in ambito extraurbano	**in ambito urbano**
a) rete primaria (di transito, scorrimento)	autostrade extraurbane strade extraurbane principali	autostrade urbane strade urbane di scorrimento
b - **rete principale** (di distribuzione)	strade extraurbane principali	strade urbane di scorrimento
c - **rete secondaria** (di penetrazione)	strade extraurbane secondarie	strade urbane di quartiere
d - **rete locale** (di accesso)	strade locali extraurbane	strade locali urbane

Tabella 8 – Classificazione della rete stradale come da DM5.11.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"

Sulla base delle considerazioni sopra esposte la rete stradale del comune di Monza è stata classificata in 4 categorie: primaria, principale, secondaria; per esclusione, ciò che non rientra in queste 3 voci, appartiene alla rete locale. Dalle tavole 2 "Rete stradale" e 6 "ZTL e Isole ambientali" è possibile evincere la classificazione della rete.

Le 3 categorie costituiscono l'ossatura della rete mentre, per esclusione, la "rete locale" costituisce il tessuto connettivo. Sarà all'interno della rete locale che si definiscono le isole ambientali, in cui sarà possibile attuare interventi di moderazione del traffico al fine di proteggere l'utenza debole e di riqualificare lo spazio pubblico.

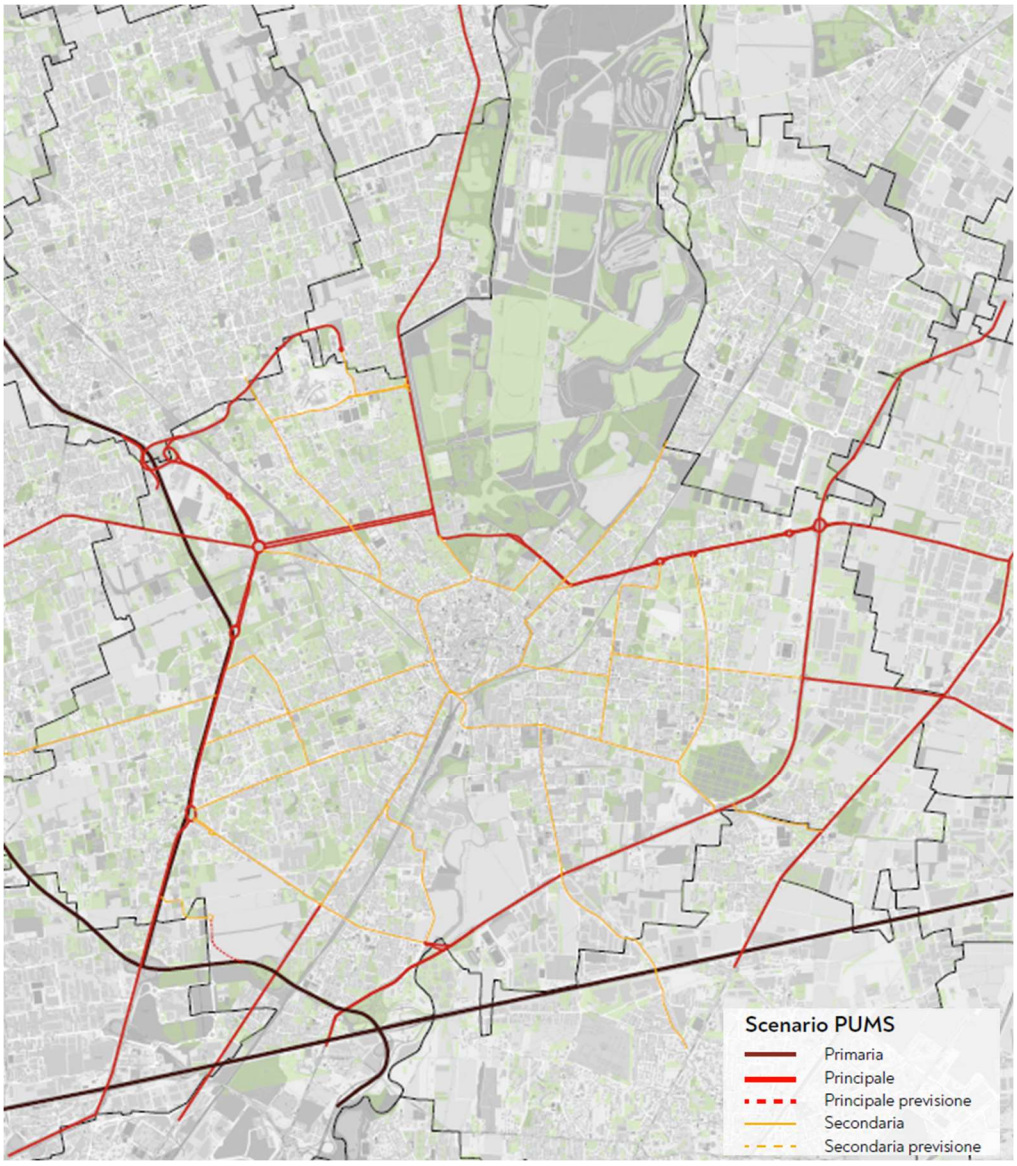


Figura 20: Stralcio tav. 2 "Rete Stradale"

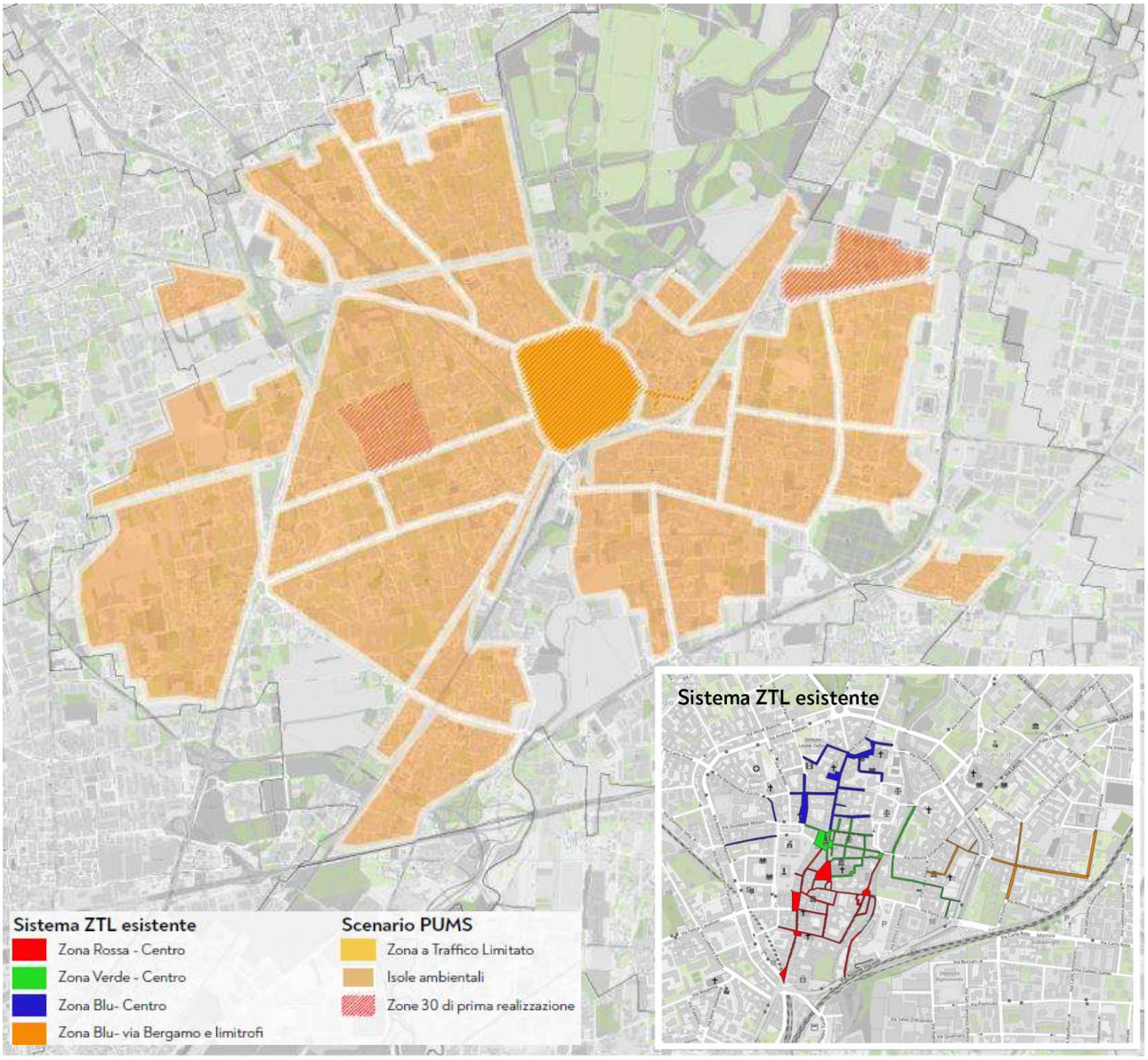


Figura 21 – Stralcio tav. 6 "ZTL e Isole Ambientali"

La "**Rete Primaria**" serve un movimento di transito e scorrimento, intercetta uno spostamento di lunga distanza, assolve ad una funzione nel territorio di tipo nazionale, interregionale in ambito extraurbano, di intera area urbana in ambito urbano. Appartengono a questa categoria l'autostrada A4, la tangenziale nord A52, la SS36.

La “**Rete Principale**” serve un movimento di distribuzione dalla rete primaria alla secondaria e, eventualmente, alla locale; interessa spostamenti di media distanza, assolve ad una funzione del territorio di tipo interregionale e regionale in ambito extraurbano, interquartiere in ambito urbano. Appartengono a questa categoria le strade che costituiscono un anello lungo le direttrici: viale Stucchi/Fermi, viale Lombardia, viale Elvezia, Cesare Battisti, Boccaccio, Cantore, Libertà. Rientrano, inoltre, in questa categoria anche le strade di connessione con i comuni contermini come: via Borgazzi, viale Sicilia, via Adda, SP2, SP60, viale Brianza, SP6var, viale Elvezia, via Lario, viale Lombardia.

La “**Rete Secondaria**” serve un movimento di penetrazione verso la rete locale; intercetta spostamenti di ridotte dimensioni, assolve ad una funzione del territorio di tipo provinciale e interlocale in ambito extraurbano, di quartiere in ambito urbano. Appartengono a questa categoria le radiali che dalla rete secondaria confluiscono verso il centro, connettendo i vari quartieri della città.

La “**Rete Locale**” interessa movimenti che costituiscono l’inizio o la fine dello spostamento, hanno una funzione di tipo “di accesso”; è interessata da spostamenti di breve distanza, assolve ad una funzione del territorio interna al quartiere in ambito urbano. La rete locale è costituita da tutta la maglia stradale che non rientra nelle categorie precedenti, cioè da strade urbane locali a servizio diretto degli edifici. In essa si svolgono gli spostamenti motorizzati iniziali o terminali e gli spostamenti pedonali, con l’esclusione del traffico pesante.

All’interno della maglia viaria principale, le direttive ministeriali raccomandano l’individuazione delle cosiddette “**isole ambientali**”, ovvero singole zone urbane composte esclusivamente da strade locali. Le direttive parlano di “isole” in quanto si tratta di zone interne alla maglia della viabilità principale; “ambientali”, in quanto finalizzate al “recupero della vivibilità degli spazi urbani”. Nell’individuazione delle isole ambientali dovrebbe essere implicita la necessità di definire delle norme di comportamento ammissibili ed indicare le tipologie infrastrutturali più adatte per una corretta organizzazione dello spazio stradale, al fine di realizzare le necessarie condizioni di “vivibilità” e reale fruibilità degli spazi, oltre che di sicurezza degli utenti deboli della strada.

La classifica funzionale delle strade riportata all’art. 2 del CDS, si presta per quanto riguarda le strade in esercizio, ad essere articolata in sottoclassi, rispetto alla velocità operativa dei veicoli. Tale suddivisione facilita e migliora la gestione delle strade, soprattutto dal punto di vista della sicurezza. In particolare, agire sulla velocità operativa dei veicoli permette un miglior controllo dei comportamenti dell’utenza, favorendo allo stesso tempo un livello di attenzione più elevato da parte degli automobilisti. La scelta della velocità operativa incide infatti anche sul

dimensionamento degli elementi infrastrutturali che costituiscono la strada (ampiezza degli spazi adibiti a diversi utenti della strada, lunghezza dei rettifili, ecc..) e sulla scelta della tipologia degli elementi di arredo funzionale.

La città di Monza in funzione della sua dimensione, delle caratteristiche urbanistiche ed infrastrutturali vedrà ridefinire la propria maglia stradale definendo la gerarchia delle strade con l'obiettivo di riorganizzare lo spazio stradale non solo come ambito per la circolazione dei veicoli, ma che in alcuni casi differenzierà l'uso delle strade in base alla tipologia di mezzo che potrà transitarvi e in altri casi, vedrà la strada come luogo in cui condividere in sicurezza lo spazio tra le diverse tipologie di utenze: auto, autobus, biciclette, monopattini, pedoni,….

Sono appunto le strade locali che consentono diversi livelli di promiscuità tra il traffico veicolare e quello non motorizzato. Le strade locali possono far parte di "zone 30" e/o di un'isola ambientale; in questi casi la velocità operativa dei veicoli consente una promiscuità tra i diversi utenti; pertanto, non saranno presenti piste ciclabili e gli attraversamenti pedonali non necessitano di particolari attrezzature. Nelle strade locali il veicolo a motore, in quantità contenuta e con velocità molto moderata, non risulta privilegiato, mentre è primaria la mobilità non motorizzata.

3.1.4 Zone a Traffico Limitato

L'Amministrazione Comunale di Monza è da tempo impegnata nel miglioramento della fruibilità pedonale e ciclabile degli spazi urbani con particolare riferimento al centro storico, in cui è ormai consolidata da diversi anni la disciplina della Zona a Traffico Limitato che limita la tipologia e il numero di veicoli in accesso. Per l'accesso in questa area sono inoltre regolamentati i requisiti e le modalità per la circolazione.

Questa disciplina è stata introdotta con la Delibera di Giunta Comunale 180/14, con cui è stata istituita la Zona a Traffico Limitato, e successivamente modificata e integrata nel corso degli anni. Dal punto di vista tecnologico per i controlli degli accessi alla è stato realizzato un sistema che si compone di varchi e telecamere con applicativi che consentono il riconoscimento ottico delle targhe per i soli flussi in ingresso.

Con l'ordinanza n. 3759/15 sono state stabilite le categorie di veicoli, di seguito elencate, che possono accedere alla ZTL attraverso il rilascio di un pass da parte del Comune:

- residenti con box o senza box, proprietari di aree di sosta nel centro storico;
- dimoranti con box o senza box o locatari di aree di sosta private;
- carico scarico di merci deperibili e medicinali;
- carico scarico merci per l'approvvigionamento degli esercizi commerciali (nelle seguenti fasce orarie: 6.00- 10.00 e 14.00 – 16.00);
- medici;
- persone con disabilità;
- veicoli intestati di servizio di Pubbliche Amministrazioni, Enti Pubblici, Società e Aziende erogatrici di servizi di pubblica utilità, al servizio di disabili; NCC e taxi;
- veicoli intestati a studi professionali, imprese artigianali e commerciali con sede operativa in ZTL esclusivamente per raggiungere le aree di sosta private;
- veicoli intestati a studi professionali, imprese artigianali e commerciali con sede operativa fuori dalla ZTL esclusivamente per raggiungere le aree di sosta private;
- veicoli che hanno necessità di circolare nella ZTL per manifestazioni autorizzate dal Comune di Monza;
- veicoli autorizzati all'occupazione di suolo pubblico per carico/scarico di persone e merci (es. funerali, matrimoni, clienti di alberghi).

Nella figura che segue viene riportata l'attuale configurazione della ZTL e la posizione dei varchi di accesso.

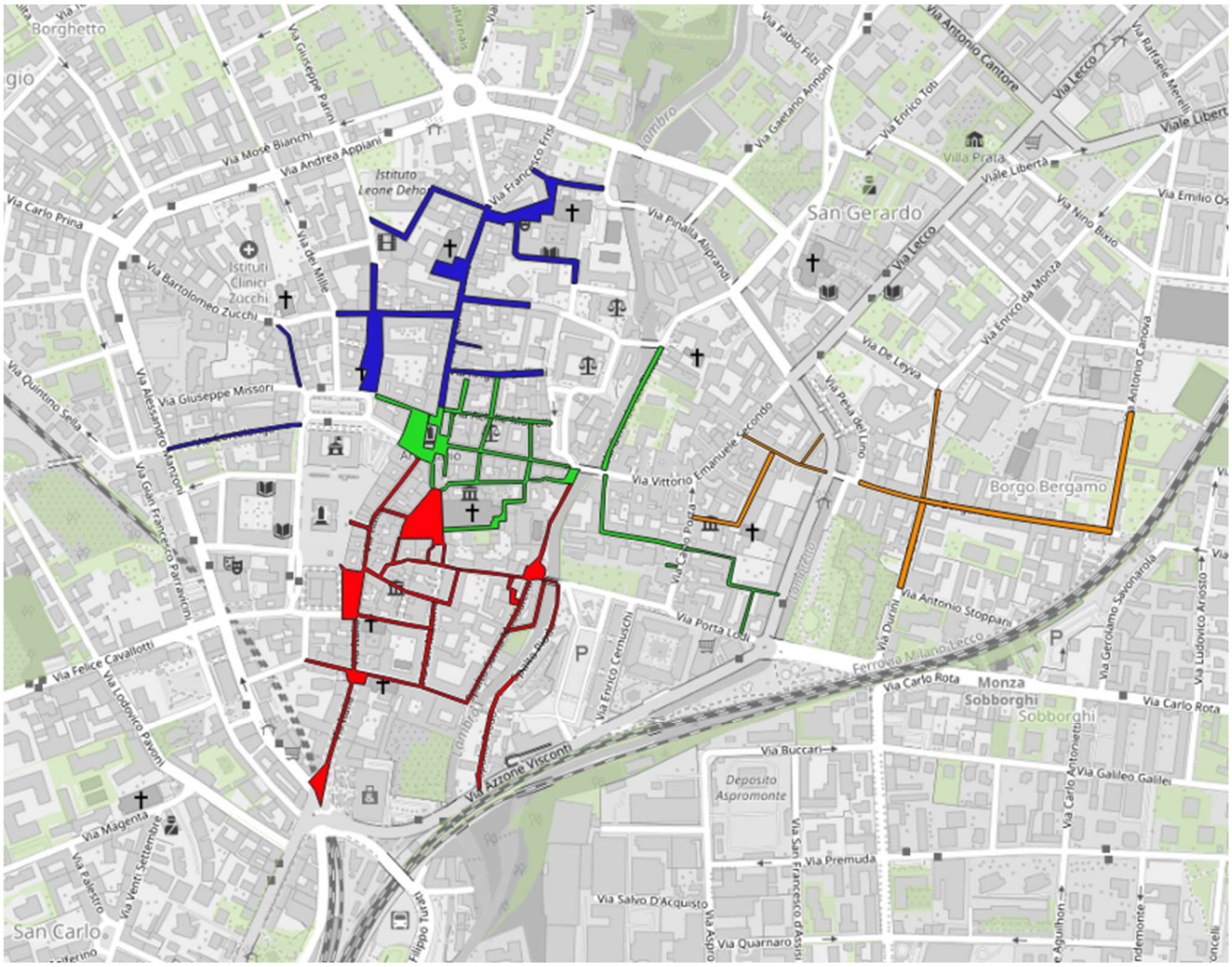


Figura 22: Rappresentazione ZTL e Varchi nel Centro Storico (Elaborazione dati Monza Mobilità)

3.1.5 Sistema della sosta

Il tema della sosta è un sistema in continua evoluzione; a partire da agosto 2023, è stato oggetto di importanti revisioni che hanno portato a delineare una fotografia dello stato di fatto diversa da quella che era stato rilevato in sede di raccolta dati nel 2019 e che muterà durante l'iter di approvazione del presente piano.

Di seguito si rappresenta l'offerta di sosta come è stata restituita dai rilievi e rimasta invariata fino a luglio 2023 e, di seguito, si rappresenta l'offerta di sosta determinata dall'attuazione della prima parte del Piano Sosta.

Fino a luglio 2023 all'interno del centro storico erano presenti circa 950 stalli di cui circa il 50% *a pagamento* e la parte restante distribuita tra stalli per la sosta con *disco orario* (15 %), sosta *riservata* a tribunale/comune (11%), *libera* (7%) e il restante 15% è ripartito tra *stalli moto*, sosta *disabili*, *carico scarico*, *Forze dell'Ordine* e *Taxi.* L'analisi non contempla i dati sui parcheggi in struttura gestiti da soggetti privati.

Lo stralcio della mappa seguente riporta la distribuzione della sosta nel centro storico e il grafico evidenzia la ripartizione percentuale delle diverse tipologie di sosta esistenti oggi nel centro storico.

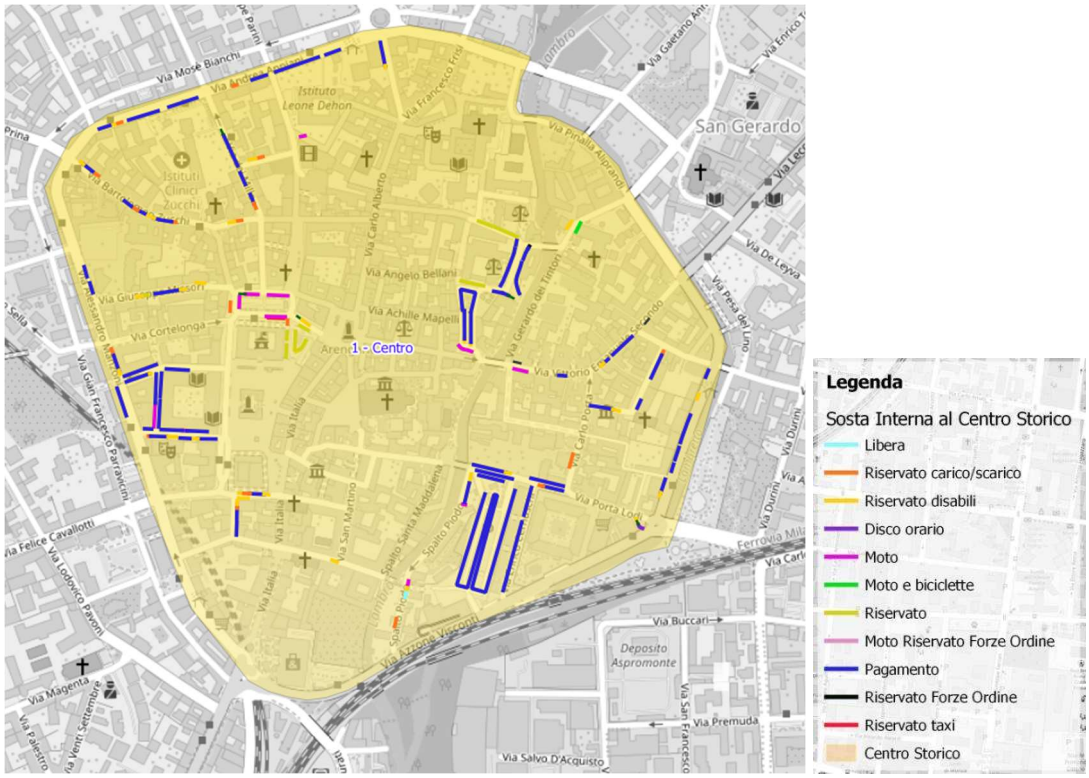


Figura 23: Rappresentazione distribuzione sosta interna al centro storico (elaborazione dati Monza Mobilità)

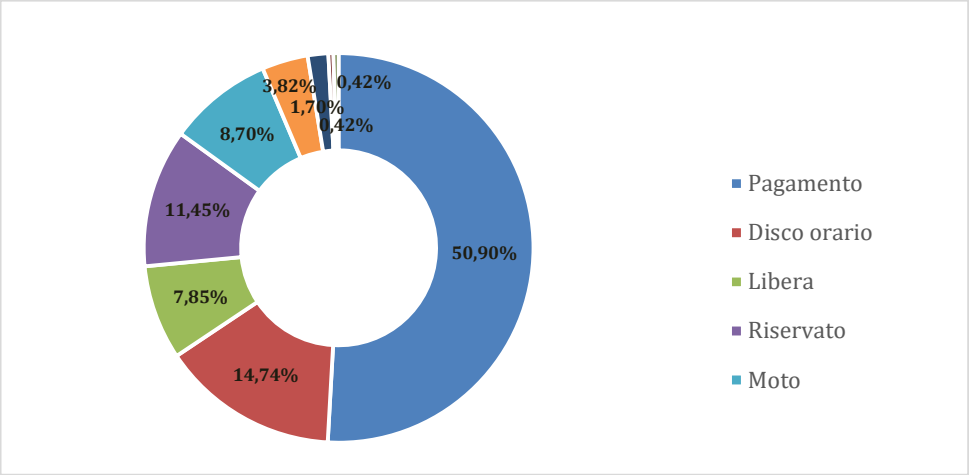


Figura 24: Distribuzione percentuale della sosta nel centro storico

Con Delibera n. 329 del 2018 è stato approvato il regolamento per il rilascio degli abbonamenti annuali per la sosta nelle aree a pagamento situate nel centro storico e nella zona a traffico limitato a favore dei residenti e dei dimoranti all'interno dello stesso. Tale regolamento impone il pagamento di un contributo annuale di 150€ per la prima auto, 200€ per la seconda auto, 250€ per la terza auto intestata al residente o dimorante.

L'analisi del sistema della sosta sul territorio è stata effettuata da Monza Mobilità e riportata nel documento "Analisi per l'ampliamento delle aree soggette a tariffazione" redatto nel gennaio 2023. Il territorio oggetto di studio è stato suddiviso in 6 ambiti:

1- Centro
2- Stazione ferroviaria
3- S. Carlo – S. Gottardo
4- S. Biagio
5- Villa Reale
6- S. Gerardo – Borgo Bergamo

Da questa analisi è emerso che nelle 6 zone omogenee in cui è stato articolato il bacino centrale della città sono presenti circa 6.000 stalli di sosta su strada di cui il 63% di sosta libera, 17% a pagamento, 8% disciplinati a disco orario mentre il restante 12% sono riservati alle varie categorie aventi diritto e individuate dal Codice della Strada (disabili, carico/scarico, sosta moto, taxi, forze dell'ordine). Gli ambiti erano identificati con l'obiettivo di realizzare aggregazioni omogenee (ad eccezione dell'ambito 2- Stazione, in cui sono situati parcheggi di interscambio) per funzioni, popolazione residente complessiva, estensioni territoriale, offerta complessiva di sosta. Ai sensi

dell'art. 7 del Codice della Strada, le Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica (di seguito ZPRU) sono quelle aree urbane in cui sussistono esigenze e/o particolari condizioni di traffico tali da rendere necessarie sia la regolamentazione del traffico veicolare che la sosta dei veicoli su strada. Sussiste quindi l'esigenza di limitare il traffico e la sosta ad alcune categorie di utenti, anche al fine di rendere maggiormente vivibili e meni inquinate le zone più trafficate della città. Al fine di decongestionare il traffico in alcune zone site in prossimità di alcuni poli attrattori di utenza ed agevolare la sosta dei veicoli dei residenti, si individuano le ZPRU con sosta regolamentata, valida nella parte della giornata in cui è maggiore l'afflusso di veicoli ed è anche maggiore la necessità di tutelare residenti e visitatori. La Delibera di Giunta Comunale n.119 del 04.05.2023 istituisce le Zone a Particolare Rilevanza Urbanistica. Ai sei ambiti sopra descritti sono stati aggiunti due ambiti, che per caratteristiche necessitano di una particolare regolamentazione della sosta, si tratta delle seguenti ZPRU:

7- Polo Sportivo
8- Ospedale Parco

I confini delle ZPRU sono modificabili con successive deliberazioni di Giunta Comunale o, eventualmente, è possibile individuarne di nuove. Le regole che vigono, invece, in ciascun ambito sono demandate ad un successivo atto. La Delibera di Giunta n. 1048 del 7.07.2023 ha definito le regole per l'ambito 1 – Centro.

L'immagine seguente evidenzia la ripartizione delle varie tipologie di sosta nella ZPRU 1 – Centro.

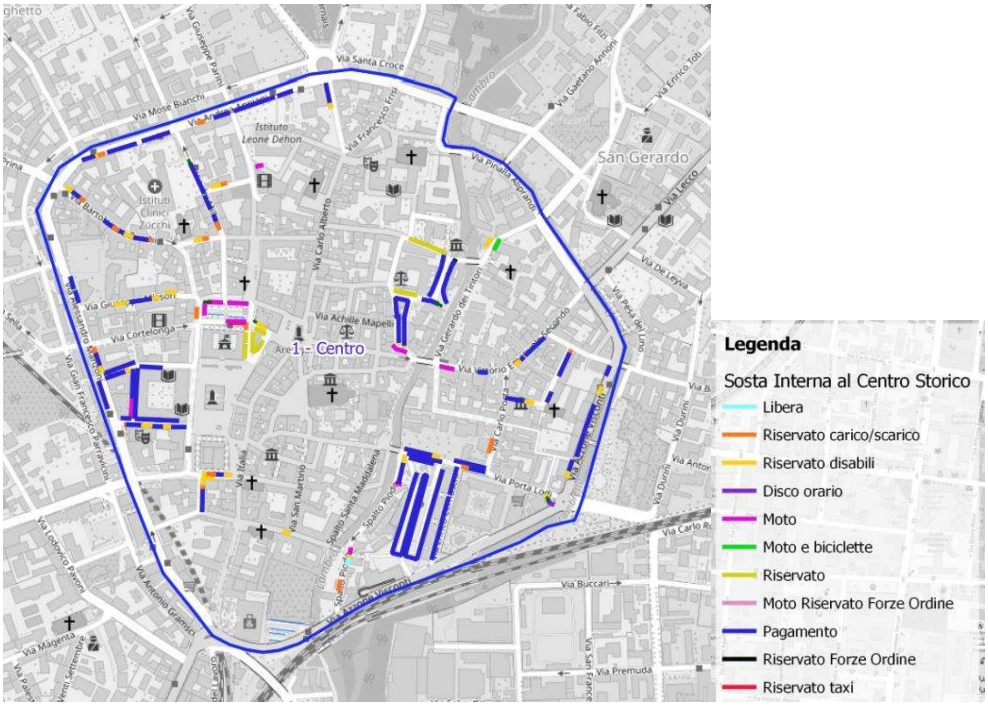


Figura 25 – Organizzazione sosta ZPRU 1 - Centro

Con Delibera di Giunta n.307 del 05/10/2023 vengono definite le regole per l'ambito 2 – Stazione. L'immagine seguente evidenzia l'organizzazione della sosta in vigore nella ZPRU 2 – Stazione.

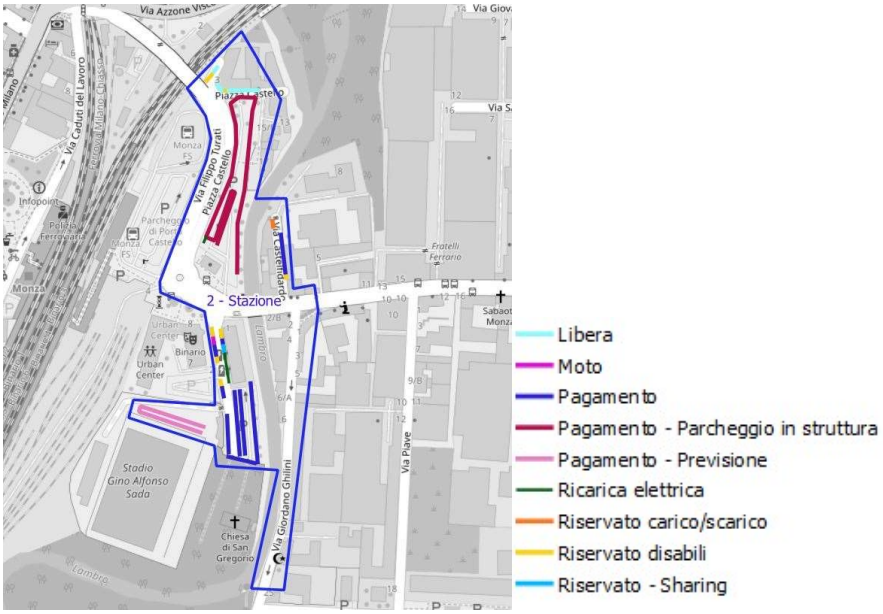


Figura 26 – Organizzazione sosta ZPRU 2 – Stazione

3.1.6 Rete per la ricarica dei veicoli elettrici

Il Decreto Legge 76/20 prevede che "Con propri provvedimenti, adottati in conformità ai rispettivi ordinamenti, i comuni, ai sensi dell' articolo 7 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, disciplinano l'installazione, la realizzazione e la gestione delle infrastrutture di ricarica a pubblico accesso stabilendo la localizzazione e la quantificazione in coerenza con i propri strumenti di pianificazione, al fine di garantire un numero adeguato di stalli in funzione della domanda e degli obiettivi di progressivo rinnovo del parco dei veicoli circolanti, prevedendo, ove possibile, l'installazione di **almeno un punto di ricarica ogni 1.000 abitanti**."

È attualmente in corso la realizzazione di una rete di postazioni di ricarica per veicoli elettrici che, una volta ultimata, coprirà l'intero territorio cittadino. Questo intervento è stato avviato ad aprile 2019 con la pubblicazione di un bando per la concessione di suolo pubblico per l'installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli alimentati ad energia elettrica. La società AEVV Impianti, l'azienda del gruppo Acsm Agam, si è aggiudicata la gara e sta procedendo con l'installazione.

Al oggi sul territorio del comune di Monza sono installate 73 colonnine per un totale di 146 punti di ricarica. È già prevista l'installazione di ulteriori colonnine di ricarica che porterà questo numero ad un totale di 83 colonnine per un totale di 286 punti di ricarica. Pertanto, ad oggi sul territorio sono presenti 0.60 colonnine per 1000 abitanti e 1.19 punti di ricarica per 1000 abitanti. Con l'installazione delle nuove colonnine si avranno 0.68 colonnine per 1000 abitanti e 2.35 punti di ricarica per 1000 abitanti.

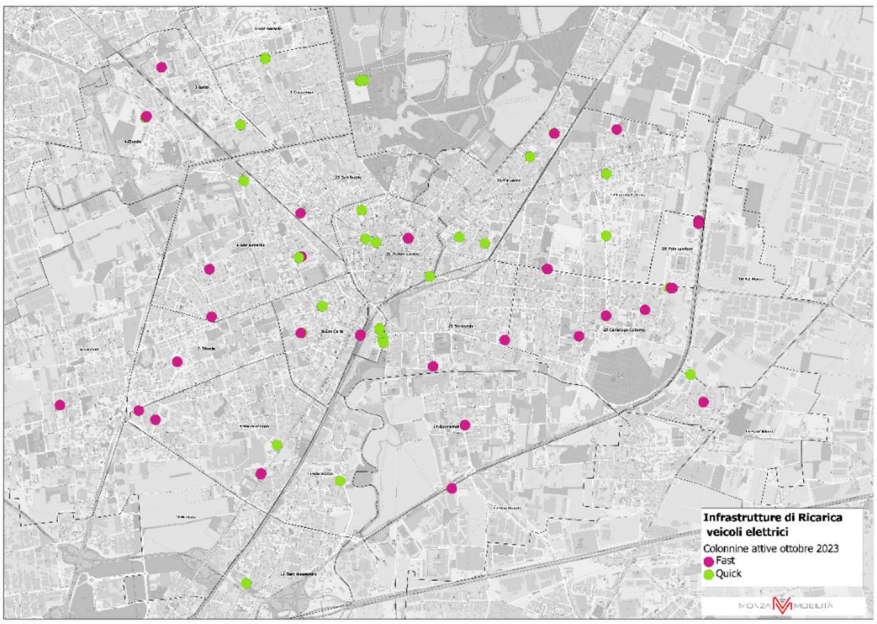


Figura 27: Posizionamento colonnine di ricarica

3.1.7 Rete ciclabile attuale

La città di Monza è dotata di percorsi per la mobilità ciclistica per alcuni collegamenti continua e per altri caratterizzata da elevata frammentarietà. L'attuale insieme di percorsi ciclabili nel territorio comunale di Monza ammonta a circa 58 km, di cui 6,8 km sono quelli relativi al Percorso Villoresi.

Escludendo il Percorso Villoresi, circa il 43% delle ciclabili è promiscuo con la mobilità pedonale, il 20% è riservata oltre all'11% di percorsi contigui ai marciapiedi. Una piccola percentuale è in promiscuo con il sistema veicolare. Circa il 24% dei percorsi esistente non è classificato.

Esistente – Comune di Monza	**Km**	**Distribuzione**
Promiscuo Ciclo Pedonale	22,577	44%
Riservata	10,622	20%
Contiguo marciapiede	5,648	11%
Promiscuo ciclabile veicolare	0,501	1%
Non definito	12,611	24%
Totale	**51,959**	**100%**

Tabella 9: Estensione categorizzata dei percorsi ciclabili nel comune di Monza (escluso Percorso Villoresi)

Il percorso Villoresi si sviluppa per lo più in promiscuo con la mobilità pedonale (86%).

Esistente - Villoresi	**Km**	**Distribuzione**
Promiscuo Ciclo Pedonale	5,847	86%
Contiguo marciapiede	0,314	5%
Promiscuo ciclabile veicolare	0,238	4%
Non definito	0,38	5%
Totale	**6,779**	**100%**

Tabella 10: Estensione categorizzata del Percorso Villoresi nel comune di Monza

Accanto alla rete esistente è in programma una massiva implementazione di piste e percorsi ciclabili che porta al raddoppio dell'esistente. I tratti programmati in progetto sono circa 50km a cui si sommano altri circa 15km di percorsi da progettare.

Nell'immagine seguente e nella tavola 4 – Mobilità Ciclistica si riporta l'attuale sistema di mobilità attiva a Monza.

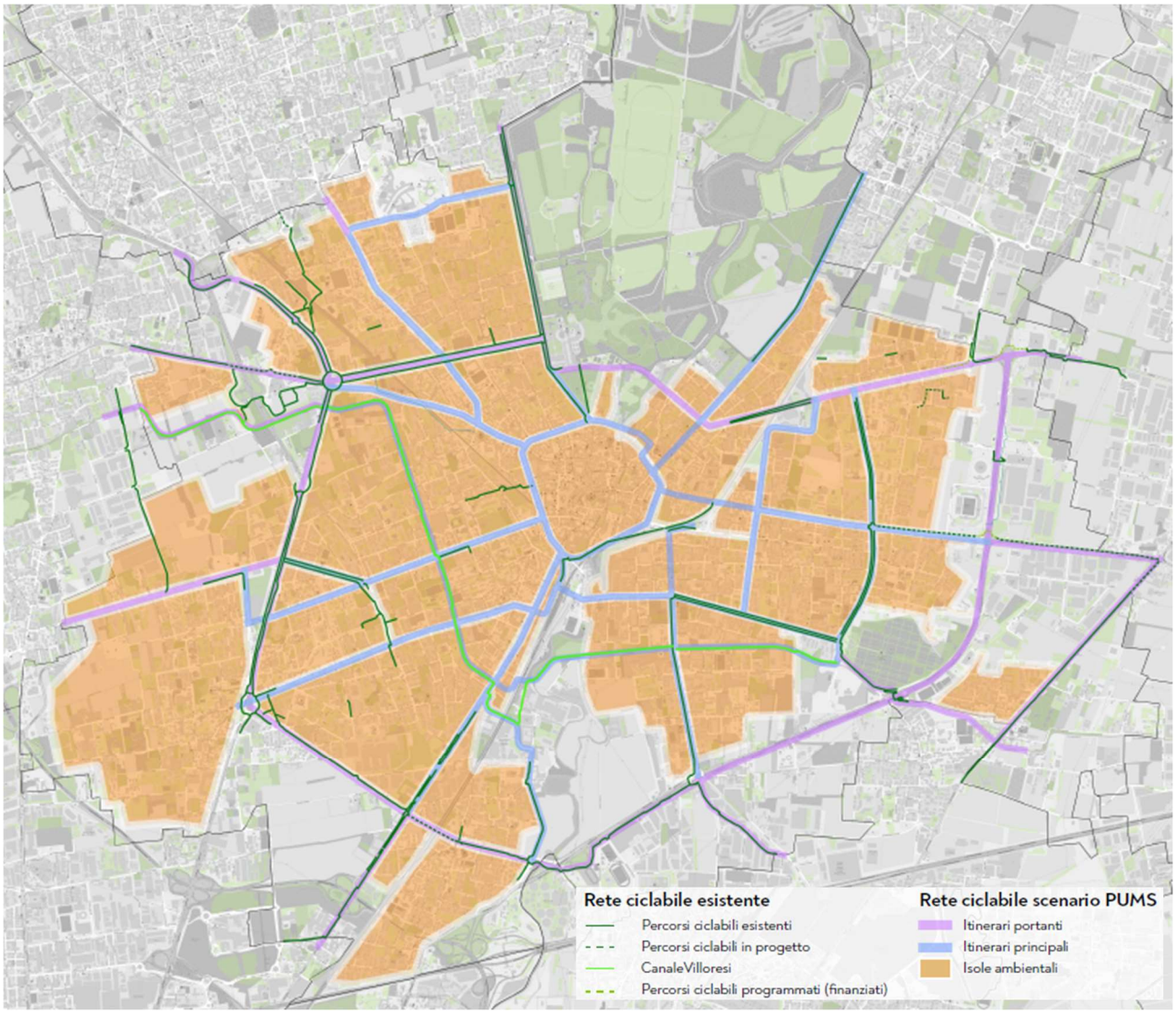


Figura 28: Schema rete ciclabile attuale e programmata

Va, infine, evidenziato che in città sono attuate presenti iniziative che favoriscono la diffusione della mobilità sostenibile a partire dalle scuole. Il settore istruzione del comune di Monza, in collaborazione con le scuole cittadine, mette a disposizione delle famiglie che ne fanno richiesta, del trasporto scolastico attivando i servizi di “Scuola Bus” e “Pedibus”.

3.1.8 Servizi di sharing mobility

A Monza sono presenti forme di mobilità condivisa che riguardano auto, biciclette, e-bike e monopattini.

3.1.8.1 Car sharing

Il car sharing è un servizio di mobilità che prevede il noleggio di veicoli a breve termine. Gli utenti scelgono di rinunciare all'auto di proprietà e usufruiscono del servizio per viaggiare dentro e fuori città a seconda delle esigenze.

A Monza è attivo dal 2017 il servizio car sharing di Ubeequo. È possibile prenotare e prelevare i veicoli dai loro parcheggi dedicati. Il car sharing oggi consente di accedere all'Area C di Milano senza pagare e di utilizzare il medesimo servizio gestito dallo stesso operatore, nelle altre città italiane ed europee dove il servizio è attivo.

Un ulteriore servizio di car sharing, E-vai, è disponibile anche a Monza con 5 auto full-electric con un'autonomia di 400km e una velocità massima di 130 km/h. Il servizio E-vai è attivo in tutta la Lombardia ed è integrato con ferrovie ed aeroporti lombardi. Molte postazioni sono, infatti, disponibili presso i principali snodi ferroviari. A Monza sono presenti 20 stazioni di ricarica e sosta dedicate ai veicoli elettrici in sharing.

3.1.8.2 Bike sharing

Il servizio di bike sharing, gestito da Monza Mobilità che si occupa anche della manutenzione dell'infrastruttura e dei mezzi, è attivo dal 2016. Nell'immagine seguente si riportano le 22 stazioni attive con 120 biciclette muscolari disponibili. Il servizio è di tipo station-based e consente il prelievo e la riconsegna delle bici in postazioni diverse.

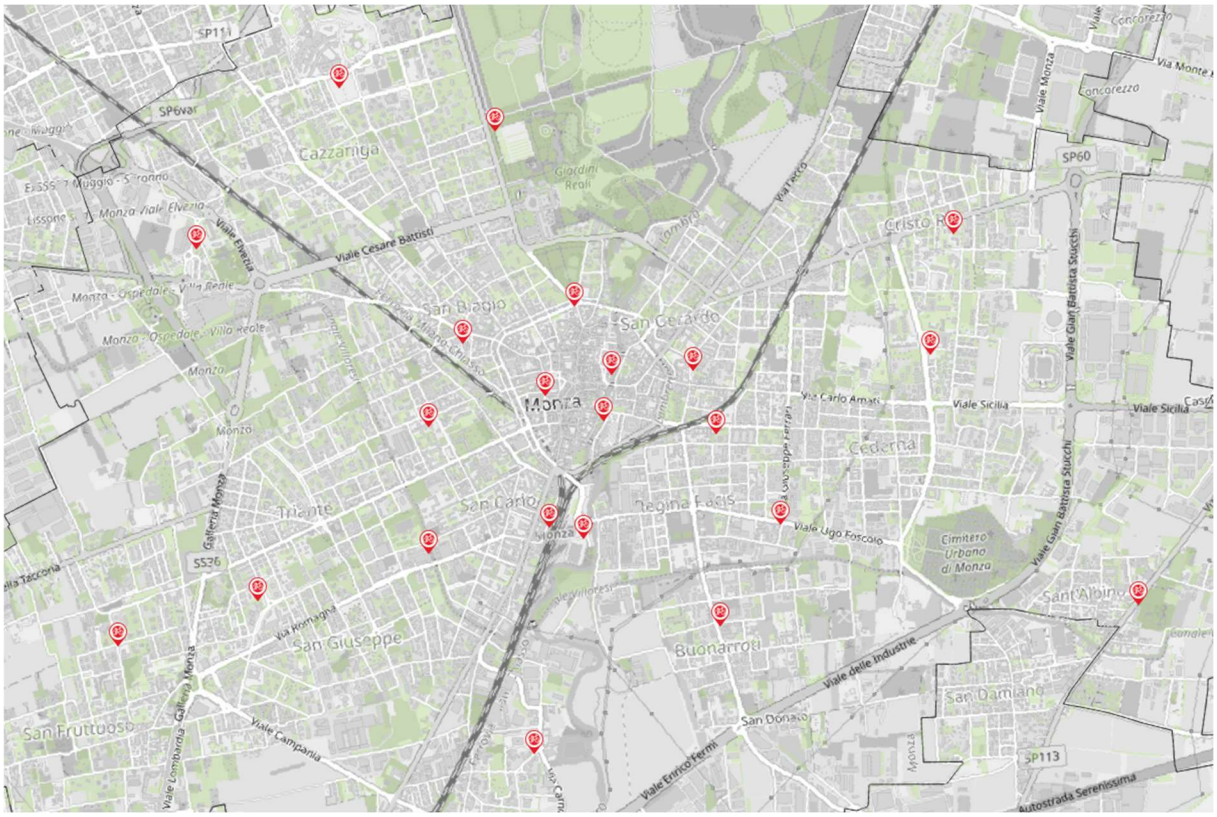


Figura 29: Localizzazione sul territorio delle stazioni di Bike Sharing attive

3.1.8.3 Mobilità e Micromobilità elettrica in sharing

Negli ultimi mesi ci sono state importanti evoluzioni nel quadro normativo nazionale sulla micromobilità elettrica: la **Legge n. 8** del **28 febbraio 2020,** in vigore dal 1° marzo 2020, ha convertito con modificazioni il Decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162 (c.d. "Decreto Milleproroghe") introducendo, tra gli altri l'art. 33 - bis contenente disposizioni sulla circolazione dei dispositivi per la micromobilità elettrica e sui veicoli atipici. L'art. 33 – bis ha inoltre modificato l'art. 1 comma 75 della legge 27 dicembre 2019 n. 160 che aveva equiparato ai velocipedi i monopattini elettrici rientranti nei limiti di potenza e velocità di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 4 giugno 2019.

Ai Comuni viene quindi data la possibilità di far circolare sia i monopattini in sharing che i monopattini privati al di fuori della sperimentazione precedentemente introdotta dal 229/2019. I monopattini elettrici posso circolare sulle strade urbane con limite di velocità di 50 km/h, ove è consentita la circolazione dei velocipedi (restano pertanto escluse le strade urbane con limite di velocità superiore a 50 km/h e quelle dove vige localmente un divieto di circolazione per i

velocipedi); i conducenti dei monopattini elettrici, tuttavia, non possono superare i 25 km/h quando circolano sulla carreggiata e i 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali.

Il Comune di Monza ha affidato la gestione dei della mobilità attiva elettrica in sharing a partire da marzo 2022 a due società mediante aggiudicazione del bando pubblicato da Monza Mobilità:

- Emtransit srl
- Lime

In particolare, da marzo 2023, a Monza sono disponibili 500 monopattini elettrici e 200 biciclette a pedalata assistita.

La convenzione del servizio ha la durata di due anni eventualmente prorogabile di ulteriori due anni. La flotta può essere incrementata fino ad un numero complessivo massimo di ulteriori 500 monopattini e 100 biciclette in caso di eventi specifici.

Il servizio di tipo free floating, attivo su tutto il territorio comunale, comprende "un'area di sosta vincolata" che racchiude il centro storico, la stazione e il parco, in cui le biciclette e i monopattini possono essere presi e riconsegnati solo in alcune specifiche aree di sosta virtuali, mappate sulle app di ciascun operatore. Queste aree di sosta saranno visibili anche fisicamente, grazie all'apposizione di bolli adesivi, segnaletica orizzontale e di alcune infrastrutture modulari.

Al di fuori dell'area di sosta vincolata la sosta sarà libera, secondo le regole del Codice della Strada, e in aree individuate come "punti di sosta preferenziale".

In una porzione del centro storico, ritenuta "ad alta densità pedonale", i monopattini e le biciclette avranno una velocità preimpostata a 10 km/h; nella zona pedonale, invece, la velocità sarà di 6 km/h.

La circolazione è invece vietata lungo l'asse di viale Marconi - viale Enrico Fermi - viale delle Industrie - viale Stucchi- Sp60 e all'interno dei Giardini della Villa Reale.

I costi di noleggio variano da 30 cent/minuto a 33 cent/minuto rispettivamente per Dott e Lime. Sono disponibili forme di abbonamento giornaliere e mensili.

3.2 Domanda

I rilievi effettuati hanno consentito di quantificare la domanda di mobilità nell'ora di punta della mattina (7:30 - 8:30) che è possibile schematizzare nei seguenti numeri aggregati:

il Comune è interessato nell'ora di punta della mattina da 49.394 spostamenti veicolari di cui:

- interno - interno: 21.700 veq/h (43,9%);
- interno - esterno: 9.795 veq/h (19,8%);
- esterno - interno: 10.522 veq/h (21,3%);
- esterno - esterno: 7.387 veq/h (15.0%).

Degli spostamenti interno - interno:

- 20.345 (93,8%) è di lunghezza inferiore a 5 km;
- 19.120 (88,2%) è di lunghezza inferiore a 4 km;
- 16.037 (73,9%) è di lunghezza inferiore a 3 km.

Il Comune di Monza nei mesi di gennaio e febbraio 2019 ha realizzato una campagna indagine caratterizzata da rilievi sul Trasporto Pubblico Locale (gomma e ferro) e da rilievi di traffico.

Le indagini ferroviarie hanno previsto il conteggio dei saliti sui treni e la somministrazione di interviste agli utenti. In totale sono stati indagati 311 treni in un giorno feriale, 239 al sabato e 195 alla domenica. In base ai conteggi acquisiti, è risultato che i saliti a bordo di ciascun treno sono stati: 61 utenti nel feriale, 30 al sabato e 28 alla domenica. Il maggior flusso di saliti era stato rilevato al mattino sui treni in direzione Milano e la sera su quelli di rientro verso le stazioni facenti parte dell'area di attrazione di Monza.

Per quanto concerne le interviste sono state acquisite un totale di 6.279, ripartite in 3.951 per il giorno feriale, 1.204 per il sabato e 1.043 alla domenica. Si è registrato quindi un tasso di campionamento del 20% circa, su ciascun treno circolante nelle finestre di indagine.

Per le indagini sul Trasporto Pubblico su gomma sono state individuate 32 fermate dove gli operatori hanno effettuato il conteggio di saliti e discesi ed hanno somministrato interviste agli utenti.

In base ai rilievi effettuati presso le fermate oggetto di indagine, sono stati contati circa 21.300 passeggeri (saliti + discesi). Decisamente meno affollati gli autobus del sabato (4.700 utenti) e della domenica (700 viaggiatori).

Durante il periodo di monitoraggio sono state effettuate un totale di 1.816 interviste così ripartite: 1.403 per il «giorno feriale», 320 al sabato e 93 alla domenica. Il tasso di campionamento medio in giornata feriale e il sabato è stato del 13% circa, la domenica del 25%. Tali dati sono stati ottenuti tramite rapporto saliti/fermata/linea/fascia oraria.

In relazione ai **rilievi di traffico** è stato elaborato un confronto tra i rilievi condotti dal Comune di Monza nel 2019 e quelli condotti da Sintagma nel 2022, in quanto sono state ribattute le stesse sezioni proprio per poter mettere a confronto i flussi rilevati a distanza di tre anni.

Il confronto tra il 2019 e il 2022 è stato effettuato prendendo come riferimento lo stesso mese (dicembre) e lo stesso giorno della settimana (martedì) per entrambe le campagne.

In particolare, dal confronto emerge che in alcune viabilità come Via Sicilia, Viale Libertà, Corso Milano, Via Visconti, Via Cavallotti, Via Turati, Viale Regina Margherita, Via Lecco il traffico è rimasto pressoché costante. Altre viabilità come Via Carlo Prina e Via Marsala mostrano un aumento del traffico al 2022. Infine, vi sono viabilità dove il traffico risulta diminuito come Viale Brianza, Via Battisti.

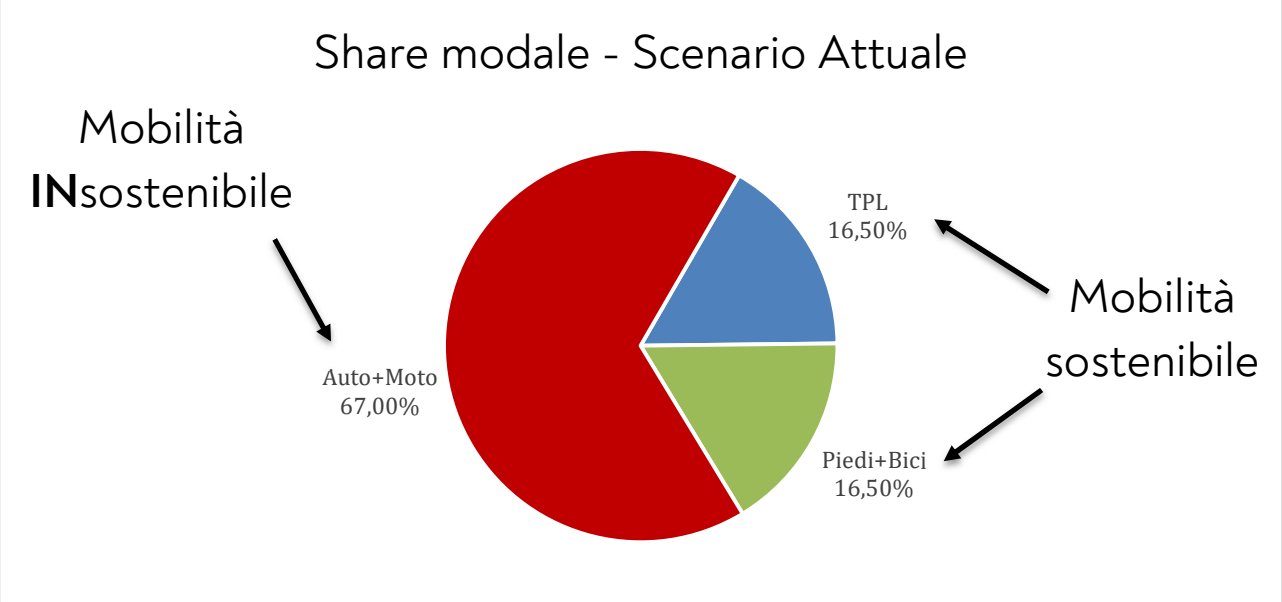


Figura 30: Share modale nel comune di Monza al 2019

Per una visione dettagliata si rimanda al capitolo 3 dell'allegato dei flussi di traffico.

3.3 Parco veicolare

In questo paragrafo viene analizzata la composizione e l'evoluzione del parco veicolare confrontando i dati con i valori regionali e nazionali. Viene inizialmente presentato il tasso di motorizzazione a livello comunale e provinciale rispetto agli andamenti dei valori medi regionali e nazionali; successivamente, si analizza la composizione dell'intero parco veicolare e il dettaglio delle autovetture per tipologia di alimentazione e per standard di emissione.

Analizzando la serie storica del numero di auto circolanti tra il 2011 e il 2022 e relazionando il dato comunale con quello provinciale, regionale e nazionale, si nota che a Monza il numero di autovetture circolanti si è mantenuto pressoché costante, registrando un aumento dell'2%. A

livello provinciale, regionale e nazionale, l'aumento è significativamente superiore (nell'ordine del 7-10%).

Autovetture circolanti 2011-2022				
Autovetture	**Comune di Monza**	**Provincia MB**	**Regione Lombardia**	**Italia**
2011	78.097	522.788	5.875.403	37.113.300
2012	76.739	521.617	5.875.329	37.078.274
2013	76.291	521.050	5.863.709	36.962.934
2014	76.089	523.673	5.879.632	37.080.753
2015	76.157	526.445	5.923.849	37.351.233
2016	76.818	532.610	5.998.536	37.876.138
2017	77.615	539.543	6.083.733	38.520.321
2018	78.848	549.109	6.145.609	39.018.170
2019	79.791	561.521	6.212.479	39.545.232
2020	80.176	566.226	6.231.939	39.717.874
2021	79.024	567.861	6.222.101	39.822.723
2022	79.484	573.314	6.272.187	40.213.061
Variazione %	2	10	7	8

Tabella 11: Fonte dati ISTAT – Elaborazione Monza Mobilità

Parallelamente, analizzando il tasso di motorizzazione (numero di autovetture ogni 1000 abitanti), è possibile affermare che nel periodo compreso tra il 2011 e il 2021, i dati sono in aumento a livello provinciale, regionale e nazionale, mentre a livello comunale si registra una diminuzione costante fino al 2015, per poi tornare a crescere registrando un incremento percentuale al 2022 pari al'2,57%.

Tasso di motorizzazione (auto per 1000 abitanti)				
Anno	**Comune di Monza**	**Provincia MB**	**Regione Lombardia**	**Italia**
2011	651,20	622,10	605,66	624,86
2012	637,16	613,17	599,86	621,23
2013	619,49	603,99	587,93	608,12
2014	621,81	605,71	587,81	609,92
2015	620,82	607,85	591,89	615,69
2016	624,77	613,00	598,71	625,13
2017	627,96	618,96	606,18	636,87
2018	638,98	628,32	610,86	646,43
2019	655,00	662,00	617,50	654,90
2020	660,00	666,00	621,50	665,90
2021	662,00	669,00	623,47	672,3
2022	668,00	676,00	630,80	681,0

Variazione %	+2,57	+8,66	+4,15	+8,94

Tabella 12: Tasso di motorizzazione 2011-2022 - Fonte dati ISTAT – Elaborazione Monza Mobilità [aggiornato al 2022]

Come si evince dalla Tabella 13, analizzando i dati sulla composizione del parco veicolare al 2022 e rapportandolo al dato del 2011 emerge che la ripartizione tra le diverse tipologie di veicoli si è mantenuta costante; si nota che le autovetture costituiscono la maggioranza dei veicoli (76%), tale dato è in linea con il dato provinciale e italiano (77-79%). A seguire, con il 15 %, si trovano i motocicli (con un dato di poco superiore a quello provinciale e nazionale) e i veicoli industriali con l'8%.

	2011						2022					
Tipologia veicoli	**Comune Monza**		**Provincia MB**		**Italia**		**Comune Monza**		**Provincia MB**		**Italia**	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	n
Autoveicoli	78.097	77	522.788	78	37.113.300	77	79.484	76	573.314	78	40.213.061	75
Veicoli industriali	7.778	8	57.225	9	4.693.574	10	8.675	8	59.479	8	5.934.017	11
Trattori Stradali	186	0	1.130	0	159.766	0	228	0	1.704	0	213.731	0
Motocicli	15.062	15	85.523	13	6.428.476	13	16.020	15	98.088	13	7.302.597	14
Autobus	65	0	305	0	100.438	0	80	0	309	0	100.014	0
Totale	101.188	100	666.971	100	48.495.554	100	104.487	100	736.398	100	53.763.441	100

Tabella 13: Variazione del parco veicolare 2011-2022 Fonte ACI – Elaborazione Monza mobilità

Prendendo in esame la sola categoria delle autovetture, è possibile suddividere la stessa a seconda dello standard di emissione EURO e analizzarne l'andamento. Si registra che le autovetture meno inquinanti di classi EURO 5 ed EURO 6 sono state quelle che hanno subito un incremento maggiore. Si deve però notare che, a livello sia comunale che provinciale, tale aumento è stato sensibilmente minore rispetto al dato registrato a livello nazionale. Differentemente, si può osservare come, per quanto riguarda le classi di emissione EURO 2,3 e 4, nel territorio comunale e provinciale, si ha avuto un decremento percentuale in quantità decisamente maggiore rispetto a quanto avvenuto a livello nazionale.

Veicoli 2011										
	EURO 0	**EURO 1**	**EURO 2**	**EURO 3**	**EURO 4**	**EURO 5**	**EURO 6**	**Non contemplato**	**Non definito**	**TOTALE**
MONZA	6.723	3.537	12.131	15.416	31.494	8.778	9	0	**9**	**78.097**
Provincia MB	36.311	19.704	84.064	115.058	214.215	53.336	50	3	**47**	**522.788**

Totale Italia	**4.439.397**	**1.967.806**	**6.975.755**	**7.794.243**	**12.877.483**	**3.044.727**	**2.465**	**287**	**11.137**	**37.113.300**
Veicoli 2022										
	EURO 0	**EURO 1**	**EURO 2**	**EURO 3**	**EURO 4**	**EURO 5**	**EURO 6**	**Non contemplato**	**Non definito**	**TOTALE**
MONZA	10.762	4.382	6.530	10.970	19.246	16.784	34.486	617	46	**103.810**
Provincia MB	63.889	24.561	41.926	77.307	143.739	127.617	250.310	6823	226	**736.398**
Totale Italia	**6.424.225**	**2.118.250**	**4.123.621**	**6.910.950**	**11.029.824**	**7.904.605**	**14.559.858**	**658.484**	**33.624**	**39.018.170**

Tabella 14: Variazione veicoli per classe di emissione 2011-2022 Fonte ACI – Elaborazione Monza mobilità

Variazione %							
	EURO 0	**EURO 1**	**EURO 2**	**EURO 3**	**EURO 4**	**EURO 5**	**EURO 6**
Comune	+60	+24	-46	-29	-39	+91	+383078
Provincia	+76	+25	-50	-33	-33	+139	+500520
Italia	+45	+8	-41	-11	-14	+160	+590564

Tabella 15: Variazione percentuale veicoli per classe di emissione 2011-2022 Fonte ACI – Elaborazione Monza mobilità

In numeri assoluti, a Monza oggi, circolano più di 50.000 auto con standard di emissione pari o superiore all'EURO 5, pari circa al 50% delle auto circolanti.

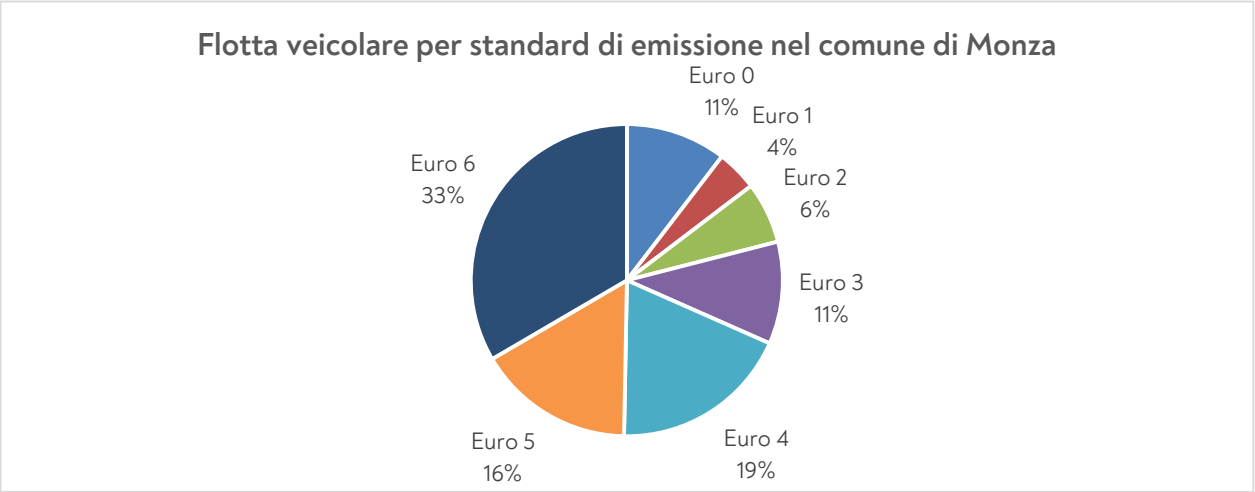


Figura 31: Distribuzione veicoli per standard di emissione nel comune di Monza – Fonte ACI – Elaborazione Monza Mobilità

Dall'analisi sui dati elaborati a livello provinciale in base all'alimentazione delle autovetture nel periodo compreso tra il 2011 e il 2022 si nota una diminuzione percentuale delle auto alimentate a benzina minore rispetto alla diminuzione delle auto diesel; i veicoli elettrici-ibridi costituiscono il 6% rispetto al totale delle autovetture e complessivamente i veicoli con alimentazione ibrida costituiscono il 10% del totale.

	2011	2022	Variazione %
BENZINA	62	60	-2
BENZINA E GAS LIQUIDO	4	4	0
BENZINA E METANO	1	1	0
ELETTRICO-IBRIDO	0	6	6
GASOLIO	33	28	5

Tabella 16: Variazione percentuale veicoli per tipologia di alimentazione - Fonte ACI – Elaborazione Monza Mobilità

3.4 Incidentalità stradale

Per l'analisi dell'incidentalità sono stati utilizzati i dati ISTAT che hanno consentito di ricostruire il fenomeno e di effettuare i confronti con il livello regionale e nazionale. Emerge che nel periodo 2010-2021, c'è stata una riduzione dei sinistri con lesioni a persone del 41% a livello provinciale; tale dato risulta migliore sia del dato a livello regionale (-34%) che a livello nazionale (-29%).

Nello stesso periodo di riferimento si registra una diminuzione sia nel numero di feriti (-27% in Provincia di Monza e Brianza, -37% in Lombardia, -30% in Italia) sia nel numero dei morti per incidenti stradali (-39% in Provincia di Monza e Brianza, -37% in Lombardia, -33% in Italia).

Come emerge dalla sintesi dei dati prima riportati è necessario attivare delle strategie per diminuire il numero degli incidenti stradali e allineare il dato comunale con gli obiettivi del Piano Nazionale di Sicurezza Stradale.

La linea di azione del PUMS finalizzata a ridurre l'incidentalità stradale si svilupperà secondo la logica di "Piano Processo" seguendo una sequenza circolare: a partire dal quadro conoscitivo sull'incidentalità si pianificano le strategie utili alla risoluzione delle criticità e si evidenzieranno gli interventi prioritari; infine, si definirà il monitoraggio per valutare l'efficacia del piano stesso. Lo scopo di questa linea di intervento è quello di ridurre l'incidentalità agendo su tutte le componenti che contribuiscono ad aumentare la sicurezza stradale: l'infrastruttura, il veicolo, l'uomo e la gestione del traffico. Esso, pertanto, deve introdurre linee d'azione che, per quanto è nel potere dell'amministrazione comunale, concorrano ad accrescere i margini di sicurezza. Di seguito si riporta un elenco esemplificativo delle linee di intervento proposte dal PUMS:

- l'identificazione e l'eliminazione delle criticità;
- la messa in sicurezza della rete interna agli ambiti residenziali tramite l'attuazione dei piani delle zone 30;
- la messa in sicurezza degli accessi alle scuole: piazzali e strade scolastiche;
- la messa in sicurezza delle strade di scorrimento;

- il rafforzamento dell'azione di controllo e sanzione dei comportamenti di guida a rischio;
- la diffusione delle tecnologie telematiche nella gestione del traffico allo scopo di massimizzare la sicurezza;
- la promozione di campagne educative in particolare presso i giovani;
- lo sviluppo di attività educative presso le scuole.

Da un'analisi più specifica sui dati dell'incidentalità forniti dalla Polizia Locale, per quanto attiene il territorio del Comune di Monza, è possibile affermare che nel periodo di riferimento 2013-2022 gli incidenti sono diminuiti del 20%. Sul totale degli incidenti, si riscontra che il 42% riguarda gli utenti deboli (pedoni, ciclisti e motociclisti).

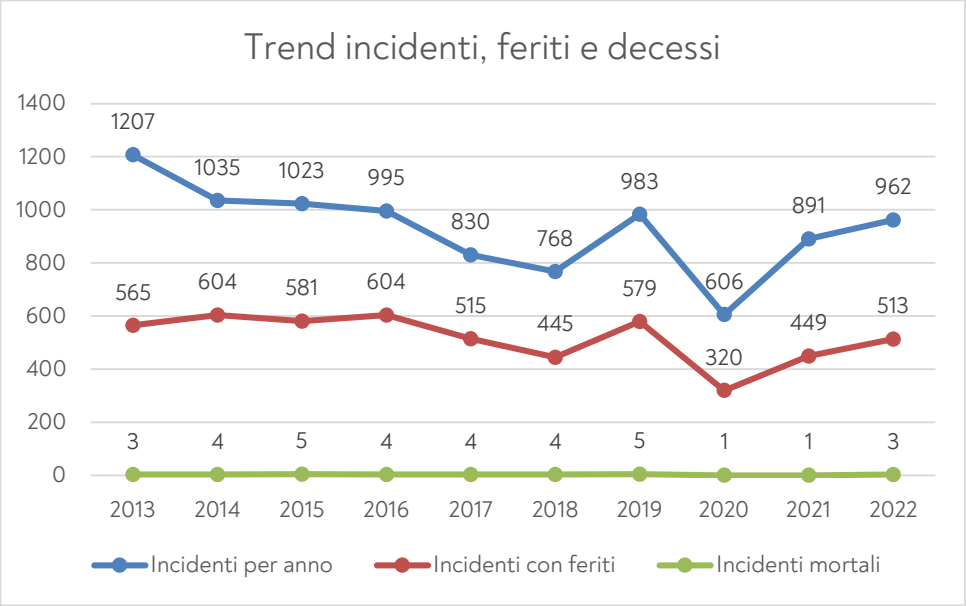


Figura 32: Variazione annuale gravità incidenti 2013-2022 Fonte Polizia Locale – Elaborazione Monza Mobilità

La tendenza degli incidenti e dei feriti è molto simile e mostra un andamento globalmente decrescente fino al 2018, un minimo al 2020 dovuto alle misure restrittive imposte in seguito all'emergenza COVID-19 per poi tornare a crescere negli anni a seguire. Per quanto riguarda l'andamento dei decessi si osserva un comportamento regolare in quanto i numeri sono piccoli e si mantengono pressoché costanti negli anni.

In particolare, analizzando tutti gli incidenti registrati si nota come il 43% degli incidenti non abbia riportato feriti, mentre il 57% degli incidenti ha registrato feriti dei quali solo lo 0,5% in prognosi riservata. Gli incidenti mortali sono pari allo 0,4% degli incidenti registrati.

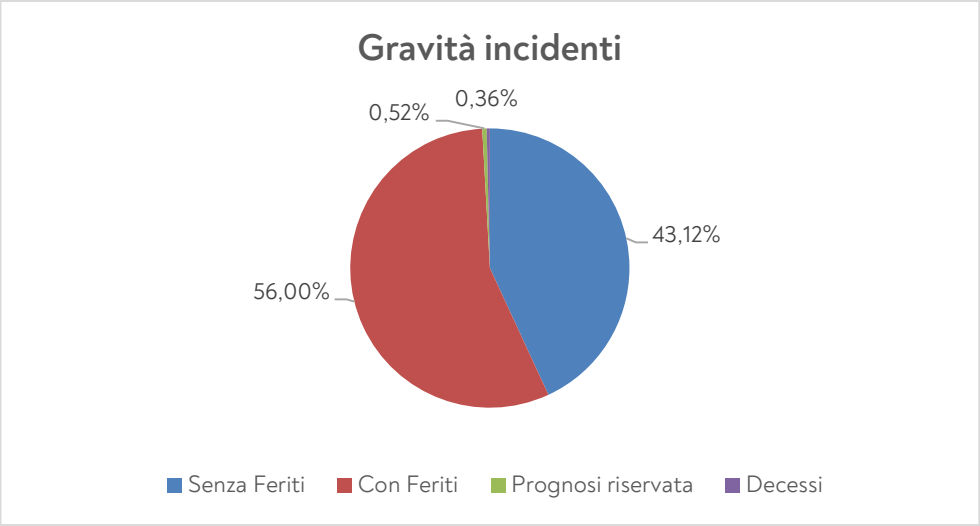


Figura 33: Distribuzione incidenti per gravità Fonte Polizia Locale – Elaborazione Monza Mobilità

Dalle analisi effettuate risulta che la principale categoria di utenti coinvolti in incidenti è di gran lunga quella delle autovetture private (59%). Si nota inoltre che gli utenti deboli sono mediamente coinvolti nel 21% degli incidenti, con la seguente distribuzione: Motocilisti 15%, Ciclisti 10%, e pedoni 6%.

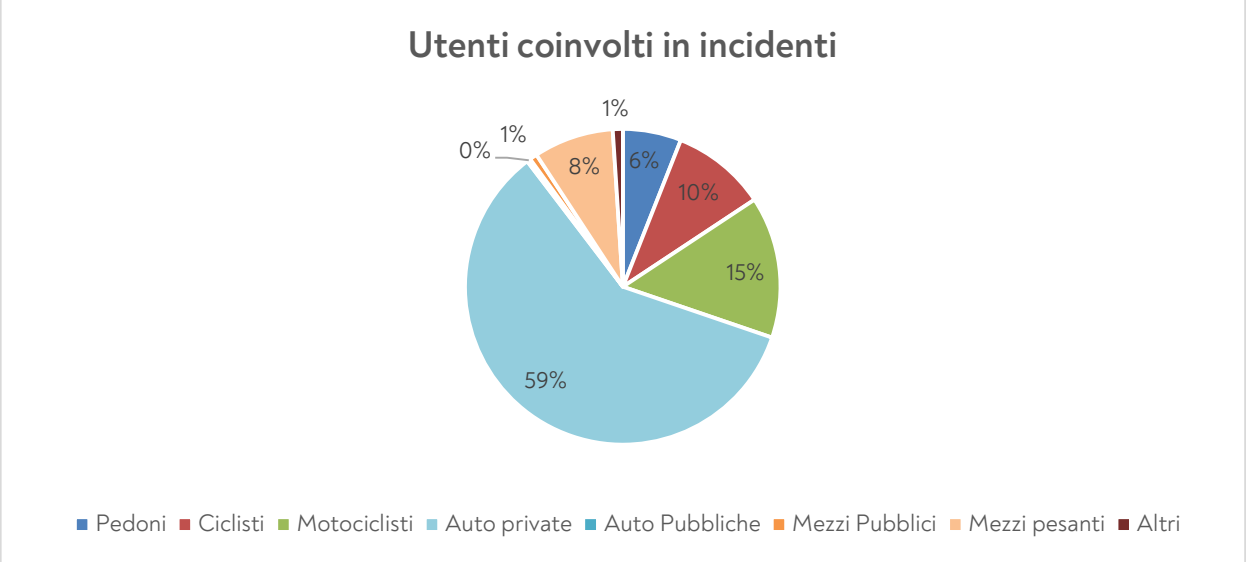


Figura 34: Distribuzione tipologia utenti coinvolti in incidenti Fonte Polizia Locale – Elaborazione Monza Mobilità

Andando più nel dettaglio riguardo l'utenza vulnerabile, emerge che l'incidentalità è diminuita nel corso degli anni, così come è diminuito il numero degli incidenti e dei pedoni / ciclisti coinvolti in incidenti stradali.

In particolare, nel solo 2022 rispetto alla totalità degli incidenti, gli utenti deboli (motociclisti, ciclisti e pedoni) sono coinvolti in circa il 44% degli stessi. Prendendo in considerazione la totalità degli incidenti che vede coinvolta l'utenza vulnerabile, è possibile affermare che il maggior numero di incidenti coinvolge i motociclisti (circa il 47%); successivamente i ciclisti (circa il 39%) ed infine i pedoni (circa il 14%).

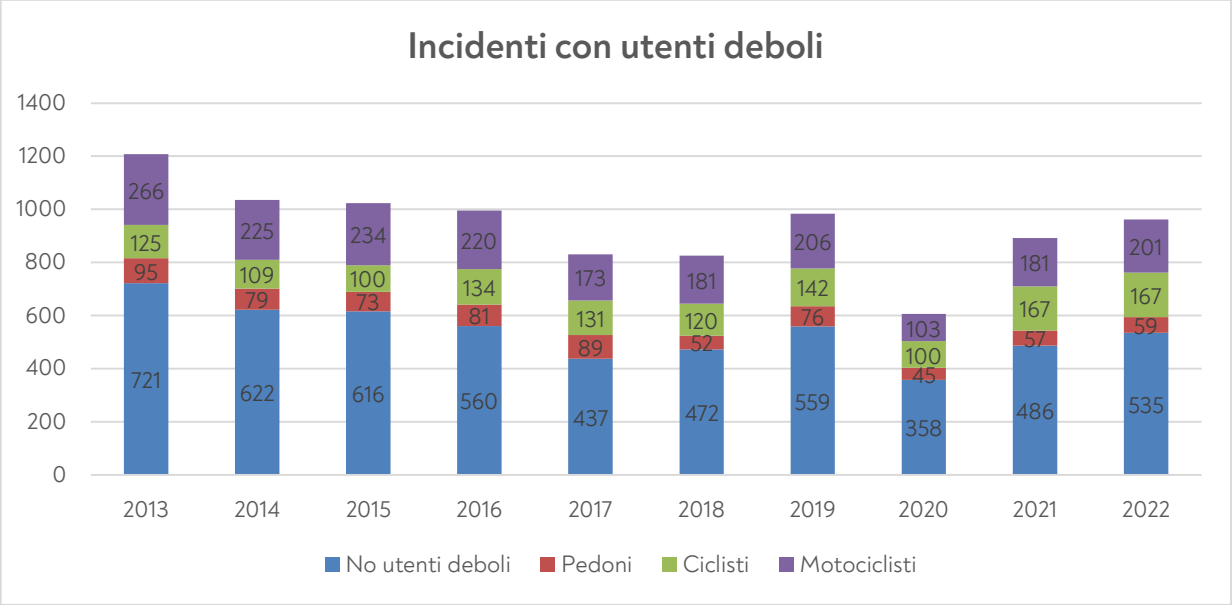


Figura 35: Variazione annuale di utenti deboli coinvolti in incidenti Fonte Polizia Locale – Elaborazione Monza Mobilità

Analizzando l'evoluzione dei dati, nel periodo di riferimento, è possibile affermare che il numero dei pedoni e dei motociclisti coinvolti in incidenti stradali si è ridotto negli anni, registrando un decremento rispettivamente di 38% e 19% punti percentuali. In controtendenza, invece, è il numero dei ciclisti coinvolti in incidenti, che è aumentato di circa il 38%.

Di seguito si riportano alcune mappe tematiche che geolocalizzano sul territorio i dati precedentemente analizzati.

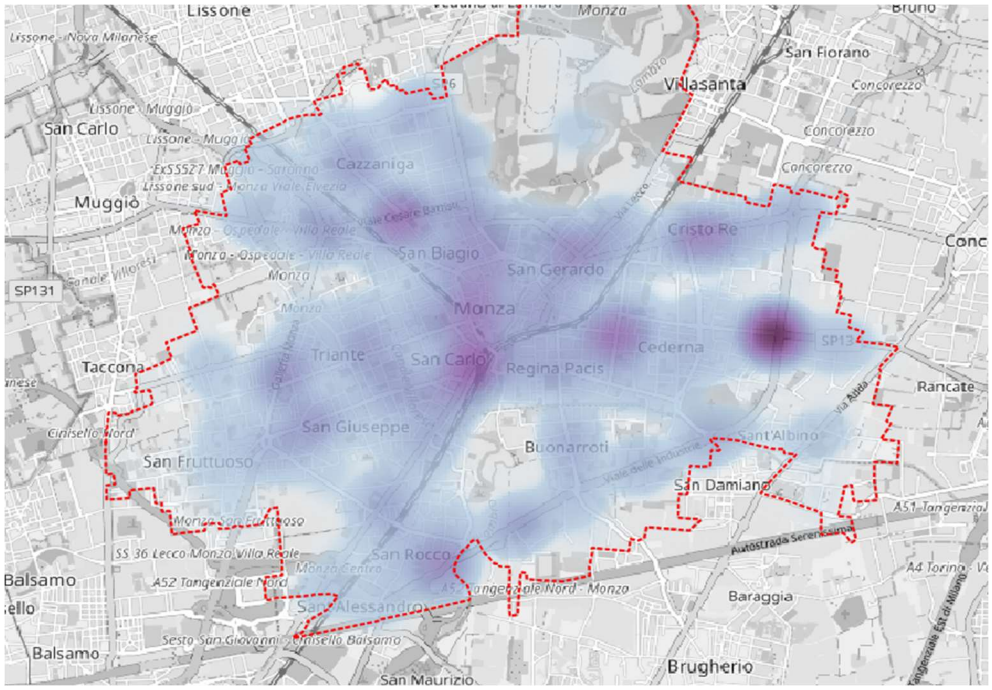


Figura 36: Mappa di concentrazione sui dati complessivi degli incidenti sul territorio comunale (Elaborazioni Monza Mobilità)

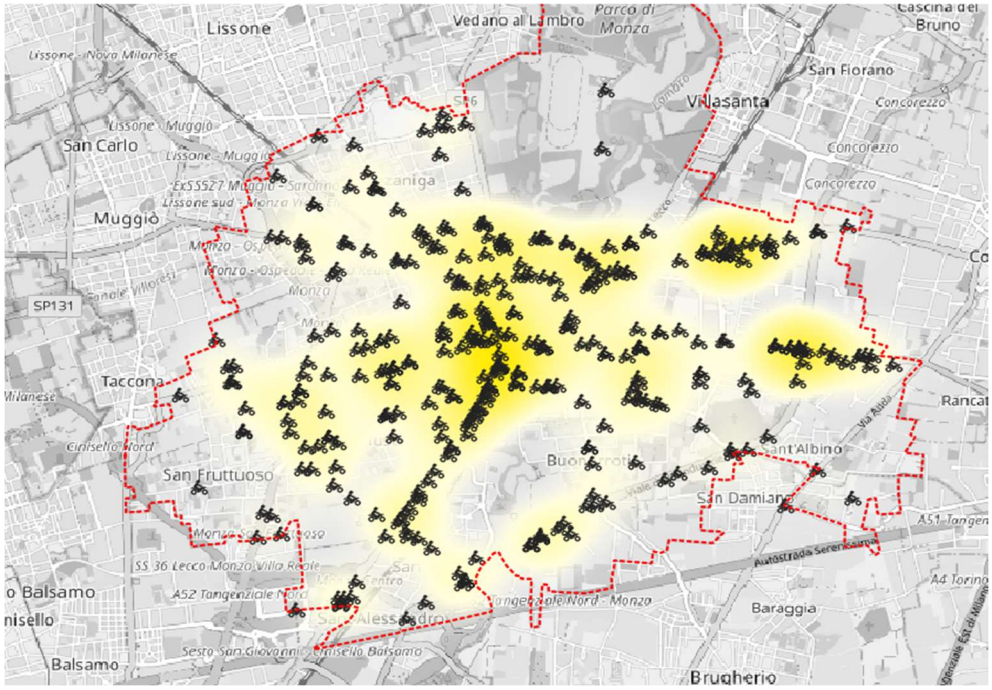


Figura 37: Mappa di concentrazione sui dati degli incidenti in moto sul territorio comunale (Elaborazioni Monza Mobilità)

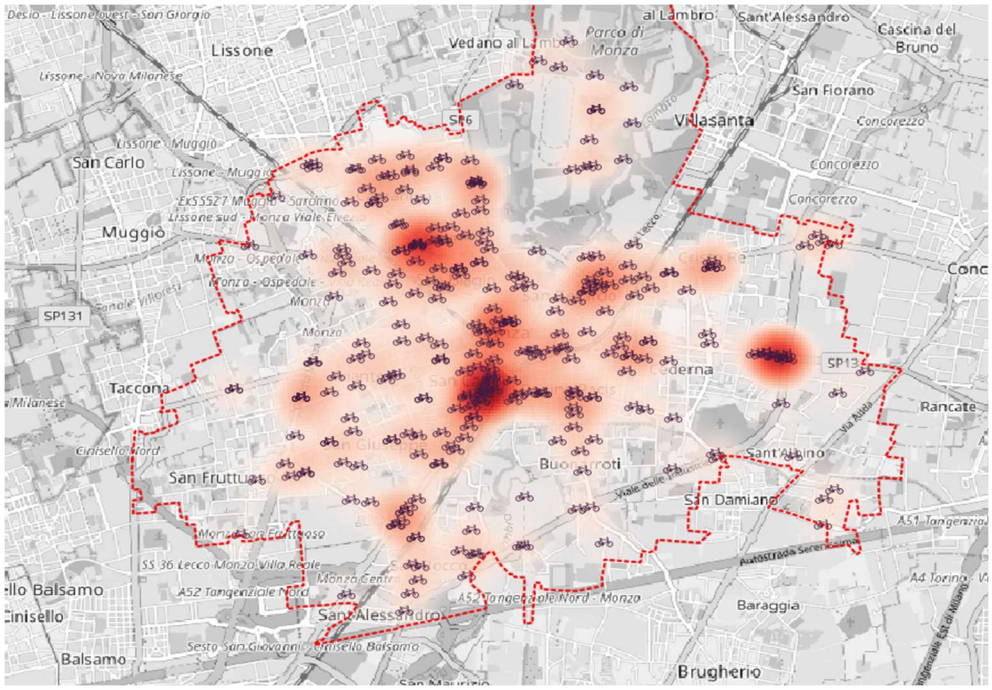


Figura 38: Mappa di concentrazione sui dati degli incidenti in bicicletta sul territorio comunale (Elaborazioni Monza Mobilità)

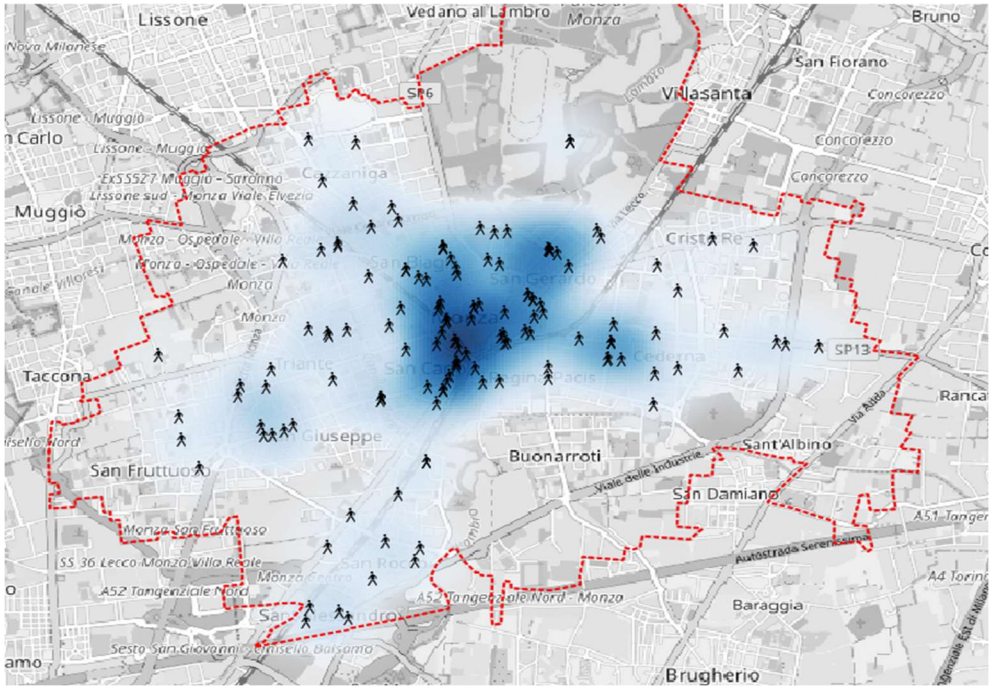


Figura 39: Mappa di concentrazione sui dati degli incidenti dei pedoni sul territorio comunale (Elaborazioni Monza Mobilità)

Da una prima analisi emerge che i nodi della maglia stradale dove si concentra il maggior numero dei sinistri sono: piazzale Virgilio, intersezione viale Cesare Battisti/via Boito, intersezione via Cantore/via Lecco, largo Mazzini, intersezione corso Milano/via Marsala, intersezione viale Stucchi/via Sicilia, intersezione viale delle Industrie/ Stucchi/ via S. Albino/ via Salvadori/ via della Vittoria.

Per un maggior dettaglio è possibile evidenziare i punti maggiormente critici per le diverse utenze "deboli":

- **motocilisti**: intersezione viale Lombardia/via Montelungo, viale Elvezia/via Martiri delle Foibe, piazzale Virgilio, viale Cesare Battisti/via Boito, via Manzoni/via Cortelonga, corso Milano nel tratto compreso tra via Marsala e largo Mazzini, via Lecco/via Cantore, viale Stucchi/viale Libertà, viale Stucchi/viale Sicilia, viale delle Industrie/viale Stucchi/ via S. Albino/ via Salvadori/ via della Vittoria;
- **ciclisti**: rotatoria via Lario/ingresso Auchan, viale Cesare Battisti/via Boito, corso Milano nel tratto compreso tra via Gaetano Agnesi e Largo Mazzini (compreso), Piazza IV Novembre, intersezione Viale Stucchi/viale Sicilia, intersezione via Lecco/viale Cantore/Libertà;
- **pedoni**: corso Milano nel tratto compreso tra via Gaetano Agnesi e Largo Mazzini, via Manzoni/via Cortelonga, intersezione via Lecco/viale Cantore/Libertà;

3.5 Qualità dell'aria e impatti sulla salute

La rete di rilevazione della qualità dell'aria presente sul territorio comunale di Monza è costituita da due stazioni di rilevamento localizzate in via Macchiavelli e al Parco. I dati rilevati sono gestiti e pubblicati da ARPA Lombardia. Le postazioni di rilevamento forniscono indicazioni rappresentative dei livelli di inquinamento di una determinata zona e sono state ubicate da ARPA in funzione di vari fattori: condizioni meteorologiche, caratteristiche delle sorgenti inquinanti e presenza di popolazione. In particolare, secondo le indicazioni dell'Istituto Superiore di Sanità, le centraline sono state ubicate nelle aree urbane ad una certa distanza dalle sorgenti inquinanti fisse, in modo da non esserne direttamente influenzate nella valutazione dell'inquinamento di fondo.

L'inquinante di maggiore rappresentatività è il PM10. L'origine del Particolato (PM) può essere sia primaria (principalmente da reazioni di combustione e da disgregazione meccanica di particelle più grandi) che secondaria (reazioni chimiche atmosferiche). La criticità di questo inquinante emerge in particolare per gli eventi acuti legati ai superamenti della media giornaliera (50 μg/m3), per i quali il limite definito dalla normativa per il PM10 è di 35 superamenti in un anno,

che si verificano principalmente nel periodo invernale a causa delle condizioni meteorologiche che caratterizzano la Pianura Padana. Di seguito si riportano i dati rilevati della centralina di via Macchiavelli:

Valore medio annuale PM10 - µg/m³											
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Var%
PM10 - µg/m³	36	30	36	32	38	30	28	30	25	31	-13.8

Tabella 17: Variazione annuale di valori PM10 Elaborazione dati ARPA Lombardia a cura di Monza Mobilità

Giorni di superamento della media giornaliera (fissata a 50 - µg/m³)											
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Var%
n. giorni	76	55	88	61	86	51	44	60	40	58	-23.7

Tabella 18: Giorni di superamento soglia per anno Elaborazione dati ARPA Lombardia a cura di Monza Mobilità

I dati analizzati si riferiscono ad un periodo di 10 anni compreso tra il 2013 e il 2022. Complessivamente è possibile affermare che la concentrazione di PM10 è diminuita del 13.8%, nonostante un picco delle concentrazioni nel 2017. Anche i giorni in cui è stato superato il valore di riferimento (pari a 50 µg/m3) ha visto una consistente diminuzione: 76 giorni di superamento nel 2013 contro 58 giorni nel 2022, raggiungendo un minimo di 40 nel 2021. Questi valori sono tuttavia sempre superiori al limite di 35 giorni di superamento annui stabilito dall'*Accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nel Bacino Padano* tra le Regioni: Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto. Sebbene i valori medi registrati rientrino nei limiti imposti dall'Unione Europea, sono comunque ben superiori al limite guida definito dall'Organizzazione Mondiale della Sanità pari a 15 µg/m³.

Osservando l'andamento delle concentrazioni di PM2.5 si osserva che negli ultimi 10 anni è complessivamente diminuito del 33%. Inoltre, si può apprezzare come negli ultimi 5 anni la concentrazione giornaliera media sia rimasta al di sotto del valore limite annuale di 25 µg/m3, sebbene questo limite venga superato per quasi un terzo dei giorni l'anno. A differenza del PM10 la legge non impone un numero massimo annuale di superamenti della soglia.

Con un andamento simile a quello registrato per il PM10, si registra un picco di emissioni nel 2017 e poi il valore diminuisce costantemente fino ad oscillare attorno a 20 µg/m3 dopo il 2019.

Valore medio annuale PM2.5 - µg/m³											
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Var%
PM2.5 - µg/m³	30	24	25	26	28	22	19	20	16	20	-33.3

Tabella 19: Valore medio annuale concentrazioni PM2.5 Elaborazione dati ARPA Lombardia a cura di Monza Mobilità

Giorni di superamento della media giornaliera (fissata per 25 - µg/m³)											
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Var%
n. giorni	168	134	125	147	156	125	94	107	82	110	-34.5

Tabella 20: Giorni di superamento soglia per anno Elaborazione dati ARPA Lombardia a cura di Monza Mobilità

Bisogna specificare che il valore di soglia massimo per le emissioni di PM2.5 è in via di modifica. La prossima direttiva europea che entrerà in vigore nel 2030 lo abbassa infatti a 10 µg/m³. **Dalle tabelle precedenti si vede come le emissioni di PM2.5 nel comune di Monza dovranno dimezzarsi in 7 anni per essere conformi alle future normative europee**. Questa nuova soglia è comunque ben superiore al limite guida definito dall'Organizzazione Mondiale della Sanità pari a 5 µg/m³.

La scarsa qualità dell'aria è uno delle cause principali delle malattie respiratorie a causa delle particelle inspirate che si depositano nei polmoni. Questo, inoltre, grava significativamente sui conti del settore sanitario a causa dell'aumento dei ricoveri nelle strutture ospedaliere.

Dai rilevamenti effettuati dall'Agenzia Europea dell'Ambiente (EEA) si vede l'impatto degli inquinanti atmosferici. Questo studio ha preso in considerazione gli effetti dell'esposizione di tre principali inquinanti, PM2.5, O_3 e NO_2, nel periodo compreso tra il 2013 e il 2020. Queste particelle sono prodotti di scarico del processo di combustione dei motori degli autoveicoli tradizionali così come dalle industrie manifatturiere. Questa analisi è particolarmente rilevante a causa della posizione geografica della provincia di Monza e della Brianza, e ancor più nello specifico del comune di Monza.

Mortalità									
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var%
Comune di Monza	409	334	427	373	439	314	297	366	-10.5
Provincia Monza e Brianza	1.857	1.561	1.914	1.609	1.878	1.431	1.313	1.649	-11.2
Lombardia	18.804	15.743	20.378	17.064	20.251	16.030	14.785	17.831	-5.2
Italia	75.148	63.599	84.147	67.910	75.007	63.805	59.649	68.538	-8.8

Tabella 21: Mortalità annuale - Elaborazione Monza Mobilità Dati Agenzia Europea dell'Ambiente

Dalla Tabella 21 si può vedere come per tutte e quattro le voci in generale si ha una tendenza negativa per quanto riguarda il numero di morti imputabili alla qualità dell'aria. È significativo anche il fatto che si ha una riduzione maggiore a livello comunale e provinciale (pari circa all'11%) rispetto che a quanto accade a livello regionale e nazionale (rispettivamente 5.2 e 8.8%).

4 Modello di simulazione

Completato il quadro il quadro conoscitivo si è proceduto alla costruzione del modello di simulazione della mobilità veicolare privata della città di Monza, ciò al fine di disporre di uno strumento che consente, a partire dalle matrici disponibili e dai rilievi di traffico effettuati, tanto la rappresentazione del fenomeno attuale sull'intera rete che di stimare gli effetti degli interventi proposti.

Il modello è stato costruito sulla base di due campagne di indagini, realizzate in tempi diversi (2019 e 2022) sui flussi di mezzi leggeri e pesanti nelle principali sezioni viarie, finalizzate alla ricostruzione dell'origine e della destinazione degli spostamenti degli utenti. L'analisi degli spostamenti, distinti per mezzi leggeri e pesanti, ha permesso di costruire delle matrici alla base del percorso di assegnazione dei flussi alla rete. Infatti, poiché i dati di rilievo distinguono i mezzi in transito tra leggeri e pesanti, si è optato per la costruzione di un modello multiclasse alimentato dalle 2 categorie di veicoli rilevate.

Ricostruita la situazione attuale calibrata, il modello andrà strutturato sugli scenari futuri di riferimento e di progetto (proiettati sugli stessi orizzonti temporali). In questo modo il PUMS sarà in grado di testare l'efficienza e l'efficacia degli interventi e delle politiche poste alla base del piano definendone consequenzialità e priorità.

4.1 Zonizzazione

Come base di partenza per l'implementazione del modello di traffico si è operata la zonizzazione, processo di aggregazione delle sezioni censuarie dei comuni di Monza e limitrofi in **zone di traffico**, aree uniformi dal punto di vista trasportistico. Successivamente alla zonizzazione è stato possibile costruire le matrici Origine/Destinazione (O/D) che schematizzano gli spostamenti nell'area di studio (domanda di trasporto).

La zonizzazione ha tenuto conto dei seguenti criteri:

- le zone di traffico non devono attraversare le infrastrutture lineari del territorio;
- le zone di traffico devono avere quanto possibile un utilizzo del territorio omogeneo (zone residenziali o artigianali/commerciali, industriali, etc.);
- le zone di traffico devono essere abitativamente equilibrate;
- ogni zona di traffico deve avere un "baricentro" di zona univoco dove poter idealmente concentrare le origini e le destinazioni degli spostamenti.

Il comune è stato suddiviso in 136 zone. I comuni di prima cintura appartenenti alla provincia Monza-Brianza sono stati frazionati in 84 zone di traffico. 11 comuni della provincia di Monza-Brianza al contorno di quelli di prima cintura sono stati aggregati in altrettante zone di traffico di estensione comunale. I restanti comuni della provincia e i collegamenti con l'esterno della provincia stessa sono stati aggregati in 5 portali esterni.

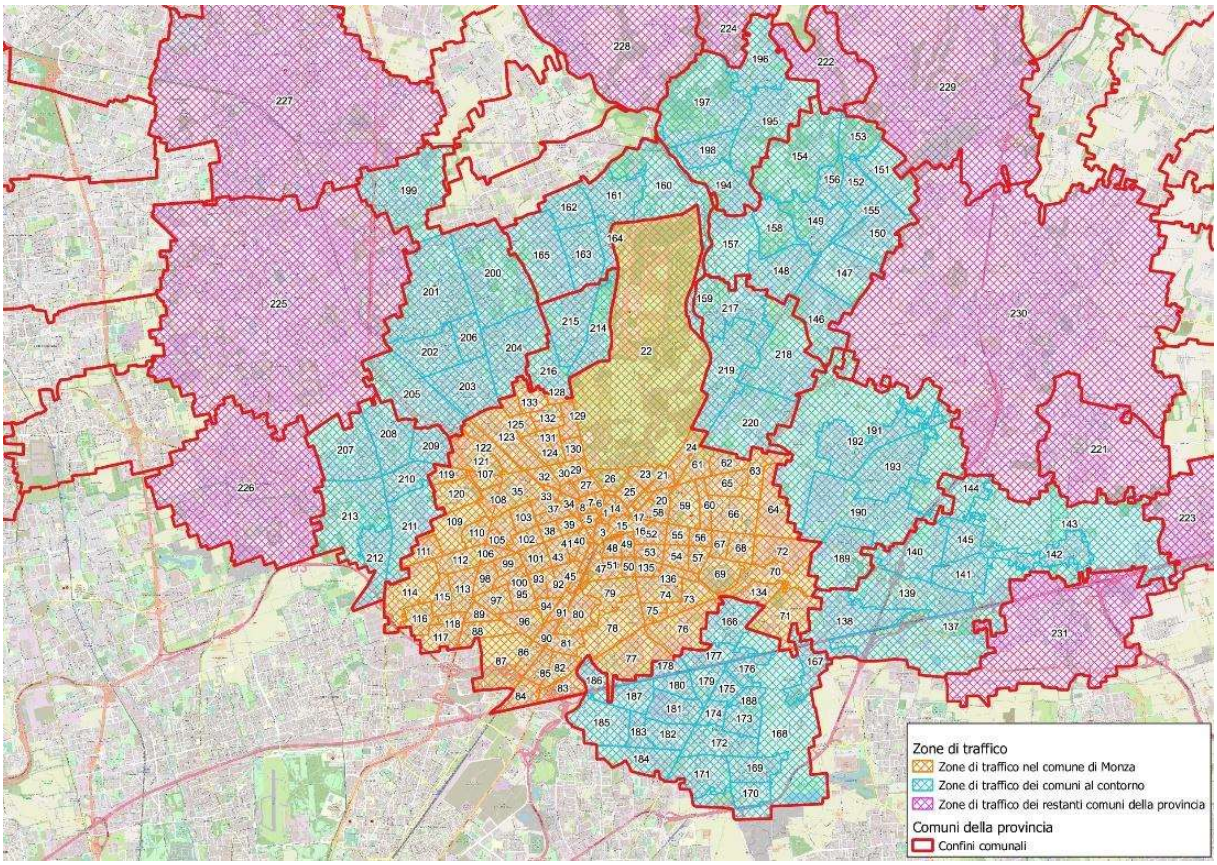


Figura 40: Zonizzazione dell'area di studio

Nel complesso, l'area di studio è stata suddivisa in 236 zone di traffico. La scelta di una zonizzazione dettagliata di alcuni comuni al di fuori del territorio monzese (definiti di prima cintura) è dettata dal fatto che le corse del sistema di trasporto pubblico locale che operano su Monza si spingono fino ai comuni contermini; la zonizzazione di dettaglio per i comuni di prima cintura è utile alla costruzione del modello di trasporto pubblico (la cui offerta di rete insiste anche su delle aree extracomunali) e, utilizzato anche in quello di trasporto privato, consente ai 2 modelli (di privato e pubblico) di integrarsi al meglio poggiando su una base comune. Il modello, in ogni caso, è di tipo comunale e si concentra sul territorio di Monza. Per questa ragione, le sezioni di

rilievo utilizzate per la ricostruzione del traffico veicolare sono tutte comprese nel comune di Monza.

4.2 Offerta di trasporto: il grafo e la rete per il trasporto privato

Il sistema infrastrutturale viario del territorio è stato schematizzato in una successione di archi (viabilità) e nodi (incroci), il grafo, che ne consente l'utilizzo all'interno del modello di simulazione del traffico. La rete viaria è il grafo OSM (OpenStreetMap), caratterizzato in termini di tipo di strada, n° corsie, velocità di flusso libero e capacità teorica.

Il grafo, in versione informatizzata vettoriale, è una rappresentazione della rete stradale strettamente georeferenziata e quindi esente da possibili errori di deformazione, scarsa chiarezza e incomprensibilità.

Gli archi sono stati organizzati in classi funzionali e gerarchiche in modo da associare a ciascun tipo i valori di velocità, capacità, numero di corsie e i coefficienti α e β utilizzati nella formula BPR (Bureau of Public Roads[1]) per il calcolo del tempo di percorrenza.

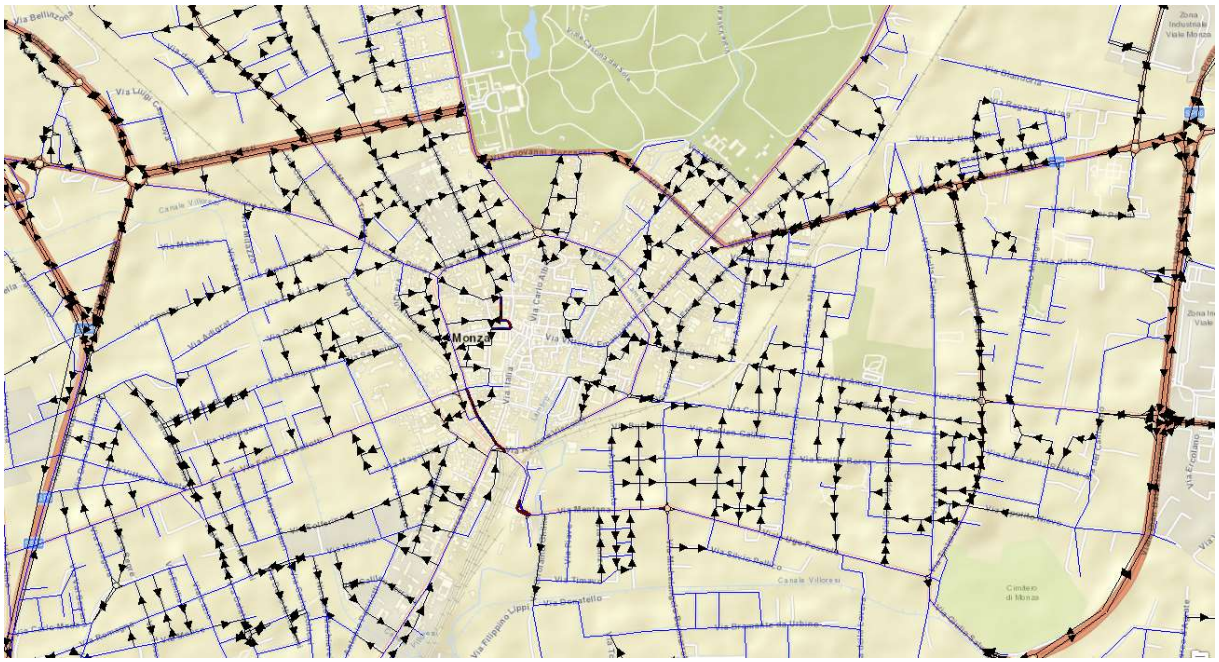


Figura 41: Grafo viario dell'area di studio

[1] Ufficio delle strade pubbliche - USA

Il grafo della rete viaria attuale, di estensione provinciale, è composto da oltre 38.000 archi monodirezionali, per un'estesa di circa 3.443 km, e 18.800 nodi di cui 236 centroidi (136 per il comune di Monza, 84 per le zone dei comuni limitrofi, 11 per i comuni della provincia al contorno di quelli di prima cintura, 5 portali esterni per i restanti comuni della provincia e i collegamenti con l'esterno.

4.2.1 Classifica funzionale e curve di deflusso

La progettazione della circolazione stradale richiede in primo luogo la definizione di un'idonea classifica funzionale delle strade, estesa a tutta la rete del territorio comunale. Detta classifica individua la funzione preminente o l'uso più opportuno che ciascun elemento viario deve svolgere all'interno della rete stradale, per risolvere i relativi problemi di congestione e sicurezza del traffico, in analogia e stretta correlazione agli strumenti urbanistici che determinano l'uso delle diverse aree esterne alle sedi stradali.

Le strade sono state classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, come descritto al paragrafo 3.1.3

Il modello di simulazione ha, pertanto, gerarchizzato la rete viaria che rappresenta l'offerta di trasporto privato, coerentemente con la classificazione funzionale delle strade costruita. Inoltre, la classificazione funzionale delle strade è propedeutica al progetto del Biciplan di Monza per la definizione delle Zone 30, le quali si possono installare su viabilità di rango inferiore alle viabilità di quartiere (tipo E). Recenti normative introducono, inoltre, una nuova tipologia di strada (tipo E-bis) aggiornando il Codice della Strada.

Ad alcuni tipi di arco del grafo OSM possono essere associate diverse categorie di strada così come definite dal codice della strada e dalla classifica funzionale di conseguenza. Ad esempio, in ambito urbano, le strade di tipo primario possono essere di tipo D o di tipo E; infatti, per potere essere definita di tipo D, una strada deve necessariamente essere a carreggiate separate. Ci sono, tuttavia, delle strade che gerarchicamente sono rilevanti (di tipo primario) ma non a carreggiate separate e, di conseguenza, di tipo E secondo la classifica funzionale.

La curva di deflusso è la relazione matematica tra il costo di un arco, inteso generalmente come tempo di percorrenza, e il flusso presente sull'arco stesso. Per la costruzione del modello di simulazione, implementato con il software Cube6, è stata considerata una famiglia di funzioni di costo, valida per strade urbane ed extraurbane, di tipo BPR (Bureau of Public Roads). Tali funzioni, al variare dei parametri α e β, descrivono l'andamento del costo (espresso in tempo) per i diversi tipi di arco in funzione del rapporto tra flusso e capacità. L'espressione della funzione di costo è del tipo:

$$T = \frac{Lunghezza}{Vr} \cdot 60 \cdot \left(1 + \alpha \cdot \left(\frac{Volau}{S}\right)^{\beta}\right) + C$$

dove:

- **Vr** rappresenta la velocità di flusso libero;
- **Volau** rappresenta il flusso assegnato dal modello
- **S** corrisponde alla capacità di saturazione;
- **α** e **β** sono i parametri legati alla geometria dell'infrastruttura, associati direttamente al linktype;
- **C** è il costo chilometrico operativo (distinto per classe) convertito in tempo aggiuntivo sulla rete attraverso il valore del tempo del mezzo privato (VOT). I costi operativi[2] ed il valore del tempo (VOT) per le diverse classi sono, rispettivamente:
  - 0,07€/km e 17,26 €/h per l'auto;
  - 0,40 €/km e 21,86 €/h per i mezzi pesanti.

Il costo chilometrico applicato agli archi autostradali è pari a circa 0,07 €/km per le auto, 0,23 €/km per i mezzi pesanti (valore stimato sui costi delle tratte di A4 presente nell'area di studio).

4.3 Domanda di mobilità

Le matrici calibrate mediante le indagini (flussi di traffico) del 2019 e i nuovi rilievi del 2022 sono stati la base per la ricostruzione della domanda nell'area di studio. Il modello adottato è di tipo multiclasse, ovvero è alimentato da due matrici private, mezzi leggeri e mezzi pesanti. Le matrici di domanda, riferite all'ora di punta della mattina (07:30 – 08:30), sono state ottenute attualizzando le matrici leggeri e pesanti (calibrate con rilievi del 2019) mediante le indagini di fine 2022 raccolte da Sintagma.

In sintesi, sono assegnate distintamente due matrici, leggeri e pesanti. Ciascuna di queste matrici contribuisce ad incidere sulle performance dei singoli archi in relazione al flusso assegnato ed alla curva di deflusso associata all'arco. Nel caso specifico, il coefficiente di conversione dei mezzi pesanti rispetto ai leggeri, proporzionale alla dimensione degli stessi e quindi all'occupazione del suolo stradale, coincide con quello utilizzato nelle elaborazioni dei rilievi 2019 ad opera del comune di Monza ed è pari a 2.

[2] Fonte Transport analysis guidance (TAG), dipartimento dei trasporti inglese, valore espresso in £ e convertito in €; i coefficienti sono stati impiegati in numerosi lavori svolti da Sintagma, tra cui i PUMS di Verona, di Aosta e di Novara

4.3.1 Campagne di indagine sulla mobilità dell'area di studio

Nel 2019 il comune di Monza ha condotto una campagna di monitoraggio dei flussi di traffico veicolare mediante strumentazioni di tipo radar o tubi pneumatici presso 59 postazioni distribuite nel centro storico e nelle aree periferiche della città sulle principali arterie di penetrazione. Presso ciascuna sezione sono stati rilevati i flussi in transito (classificati per senso di marcia, classe di lunghezza, classe di velocità) per 7 giornate consecutive nel periodo 24 ottobre – 13 dicembre 2019. Dalle elaborazioni sulle 59 postazioni di monitoraggio, cui corrispondono 114 sezioni di traffico, si sono individuate le ore di punta del mattino e del pomeriggio. L'ora di punta rappresenta l'intervallo orario di massimo carico dei flussi di traffico veicolari sulla rete; l'ora di punta della mattina è la fascia 07:30 alle 08:30, quella del pomeriggio va dalle 17:30 alle 18:30. L'ora di punta assoluta si registra nella fascia mattutina (07:30-08.30).

Nel 2022 Sintagma ha avviato una nuova campagna di monitoraggio dei flussi di traffico veicolare in corrispondenza delle principali aste viarie della città mediante una serie di telecamere Miovision al fine di attualizzare le matrici 2019. Per la calibrazione delle matrici private sono state utilizzate 25 sezioni di calibrazione.

4.3.2 Le matrici di base leggeri e pesanti

Il macromodello di simulazione costruito per il PUMS di Monza, così come precedentemente anticipato, è di tipo multiclasse, ovvero considera due classi di domanda privata, leggeri e pesanti.

La matrice calibrata 2019 dei veicoli leggeri, nell'ora di punta 07:30-08:30, esclusi gli spostamenti intrazonali, ha consistenza pari a 107.814 veicoli.

La matrice 2019 dei mezzi pesanti ha consistenza pari a 7.316 vetture.

4.4 Calibrazione del modello

Una volta completata la rappresentazione dell'offerta e della domanda di mobilità (distinta in veicoli leggeri e pesanti), si è proceduto con la calibrazione delle matrici della mobilità privata considerando i valori dei flussi conteggiati 25 sezioni di rilievi Sintagma (novembre 2022).

Le matrici di base ed i flussi di traffico misurati sono stati gli elementi fondamentali del processo di calibrazione del modello, che ha ricalcolato le matrici orarie della mattina, in modo da restituire in fase di assegnazione un quadro quanto più verosimile della situazione attuale.

Il processo di calibrazione per i veicoli leggeri ha restituito una matrice di 109.647 veq/h nell'area di studio tra le 07:30 e le 08:30 (+1,70% rispetto alla calibrata 2019). Il processo di calibrazione

per i veicoli pesanti ha restituito una matrice di 7.453 veq/h nell'area di studio tra le 07:30 e le 08:30 (+1,87% rispetto alla calibrata 2019).

Il procedimento ha riportato risultati affidabili per entrambe le classi veicolari considerate, con valori di regressione lineare (parametro che considera la bontà complessiva della calibrazione, tanto migliore quando si avvicina ad 1) pari a 0,98 sia per i leggeri che per i pesanti.

Utile per una valutazione puntuale, sezione per sezione, è il calcolo dell'indice GEH, definito come:

$$\mathrm{GEH} = \sqrt{\frac{2 \cdot (\mathrm{simulato} - \mathrm{rilevato})^2}{(\mathrm{simulato} + \mathrm{rilevato})}}$$

Esaminando i punti di calibrazione della mattina, per i veicoli leggeri, si nota che l'indice GEH risulta sempre minore di 5 nel 93% dei casi a conferma della bontà del processo di calibrazione. Analogamente, per i veicoli pesanti una sola sezione registra un valore del GEH leggermente superiore a 5.

La matrice calibrata sintetizza efficacemente la distribuzione dei flussi riferita al territorio di studio.

Con riferimento alla matrice dei veicoli leggeri, rappresentativi della quasi totalità del traffico privato, dei 109.493 veq/h in movimento nell'area di studio, 49.394 veq/h interessano la rete urbana del comune di Monza (sono state escluse dal conteggio le autostrade e superstrade e considerati solo gli archi ricadenti nel tessuto urbano cittadino).

Di seguito vengono ripartiti graficamente gli spostamenti dei veicoli leggeri dell'ora di punta della mattina (07:30-08:30) passanti per la rete urbana del comune di Monza, tra quattro diverse componenti: quelli interni al comune, quelli con origine esterna e destinazione interna, quelli con origine interna e destinazione esterna e quelli di attraversamento, con origine e destinazione esterna. Il traffico comunale di Monza è distribuito così come descritto nella figura a seguire.

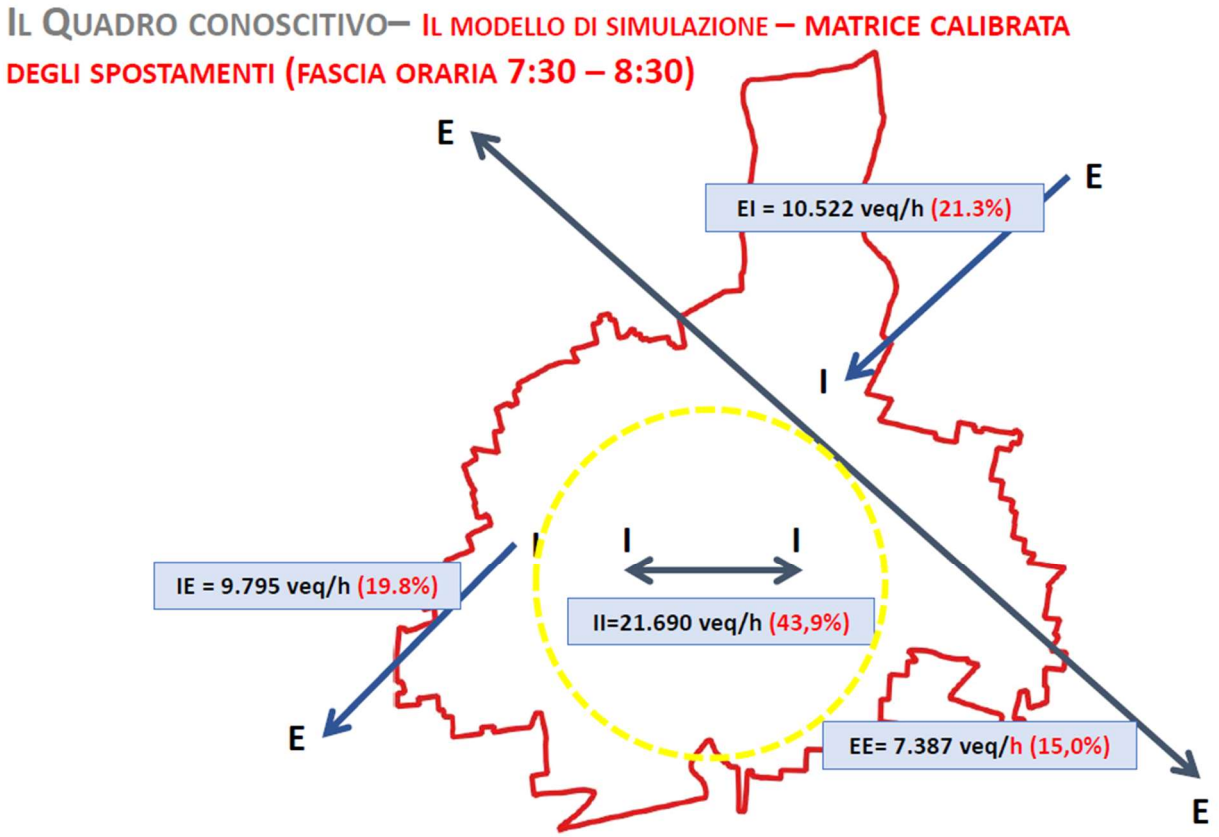


Figura 42: Distribuzione del traffico veicolare: matrice calibrata 2022, ora di punta 07:30– 08:30, comune di Monza

La maggioranza degli spostamenti (circa il 65% del totale), hanno come destinazione il Comune (I-I ed E-I).

4.5 Sottomatrici delle O/D con spostamenti compresi nel raggio di 3, 4 e 5 km

La stima della domanda di mobilità, sintetizzata all'interno delle matrici le cui celle contengono il numero di spostamenti tra coppie di centroidi georeferenziati origine e destinazione, ha permesso di filtrare i movimenti in base alla distanza percorsa.

In particolare, la componente interna-interna del comune di Monza della matrice leggeri calibrata nell'ora di punta della mattina, è stata scomposta in 3 diverse sottomatrici in modo da quantificare la possibile utenza che, data la dimensione locale dello spostamento, potrebbe effettuare diversione modale verso altri sistemi di mobilità. L'esigenza dell'approfondimento condotto, nasce dalla consapevolezza che tali spostamenti, attualmente compiuti su auto, proprio per la

loro natura di territorialità comunale e di brevità, possano, almeno in parte, migrare verso forme di mobilità attiva (ciclabile o micro-mobilità elettrica).

Le analisi proposte vanno viste anche alla luce dalle recentissime modifiche al Codice della Strada introdotte dal Decreto-legge n. 76 del 16 luglio 2020 "Decreto Semplificazioni" ed in particolare dall' art. 49, modifiche che consentiranno, una volta pubblicati i relativi regolamenti, di realizzare nuovi percorsi ciclabili su strada sia attraverso l'introduzione delle Strade Ciclabili di tipo E Bis, sia attraverso le corsie ciclabili. A seguire le immagini delle sottomatrici di spostamento di 3, 4 e 5 km nel comune di Monza.

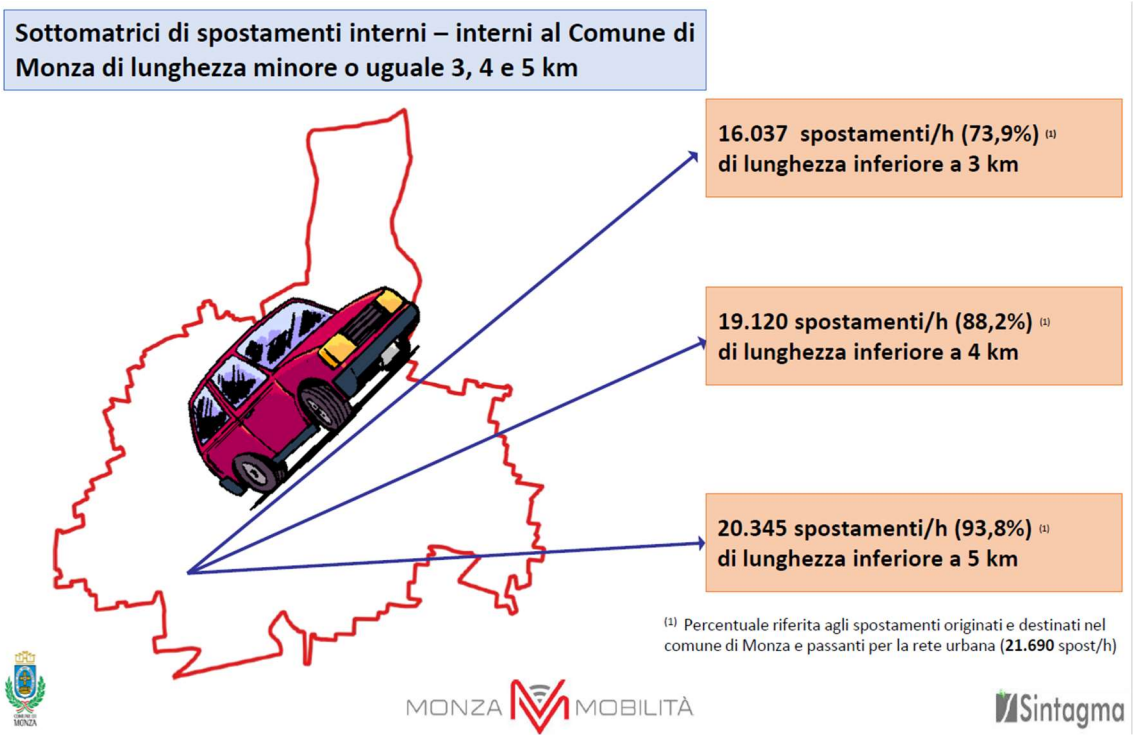


Figura 43: Distribuzione del traffico veicolare nel comune di Monza: matrice calibrata 2022 ora di punta 07:30-08:30

Con il supporto del modello di simulazione è stato possibile selezionare gli spostamenti suscettibili di "migrare" verso la mobilità attiva (bici o micromobilità elettrica). Tale attività è partita dall'assegnazione di tutta la domanda di mobilità che impegna la rete urbana del comune per poi individuare, e quindi selezionare, quegli spostamenti che contemporaneamente rispondono ai seguenti requisiti:

- si sviluppano completamente all'interno dei confini del comune;
- sono inferiori a 5 km (distanza misurata su strada che tiene conto della viabilità reale e non considera, invece, i connettori fittizi che collegano le Zone di traffico alla rete stradale).

Nella figura a seguire, la assegnazione della matrice degli spostamenti privati comunali di lunghezze <3km, compresi tra 3 e 4 km e tra 4 e 5 km.

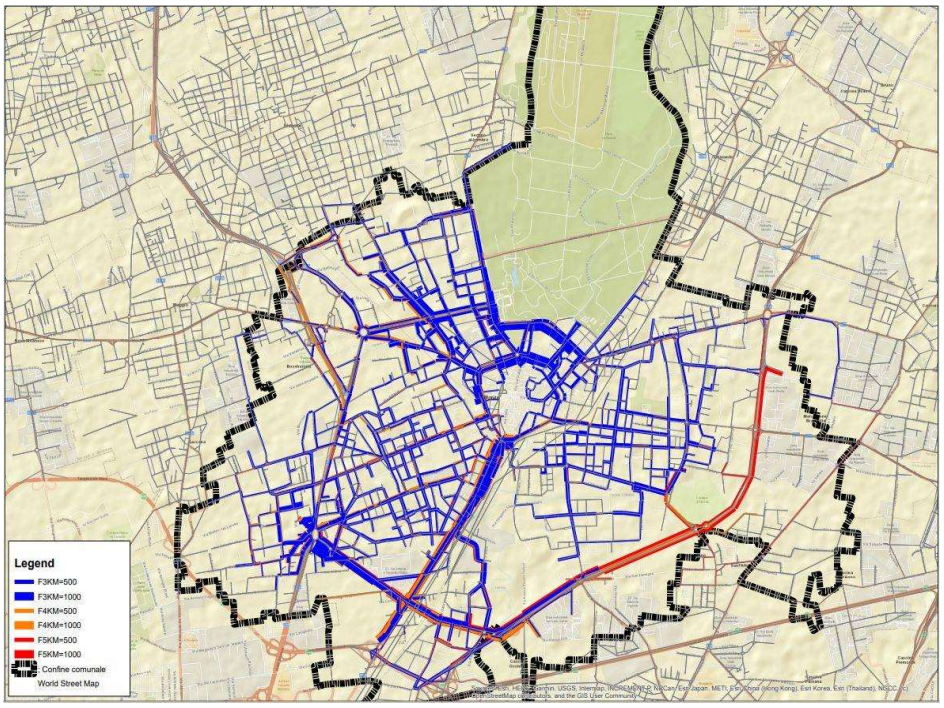


Figura 44: Assegnazione della matrice OD di spostamenti <5 km

Dall'assegnazione della matrice dei soli spostamenti di lunghezza <5km si possono trarre indicazioni su dove si concentrino principalmente quelle relazioni di estensione contenuta che più facilmente possono migrare verso una mobilità alternativa e attiva.

4.6 Stato attuale: indicatori di prestazione

Il processo di pianificazione si fonda sulla ricostruzione dello stato attuale finalizzato a far emergere le eventuali criticità attuali del sistema della mobilità dell'area di studio, attraverso lo studio delle caratteristiche quantitative e qualitative della domanda di mobilità e della struttura dell'offerta.

Incrociando il grafo e la rete viaria con la zonizzazione e con le matrici degli spostamenti è stato possibile assegnare la domanda alla rete e rappresentare lo stato attuale del sistema della mobilità dell'area di studio.

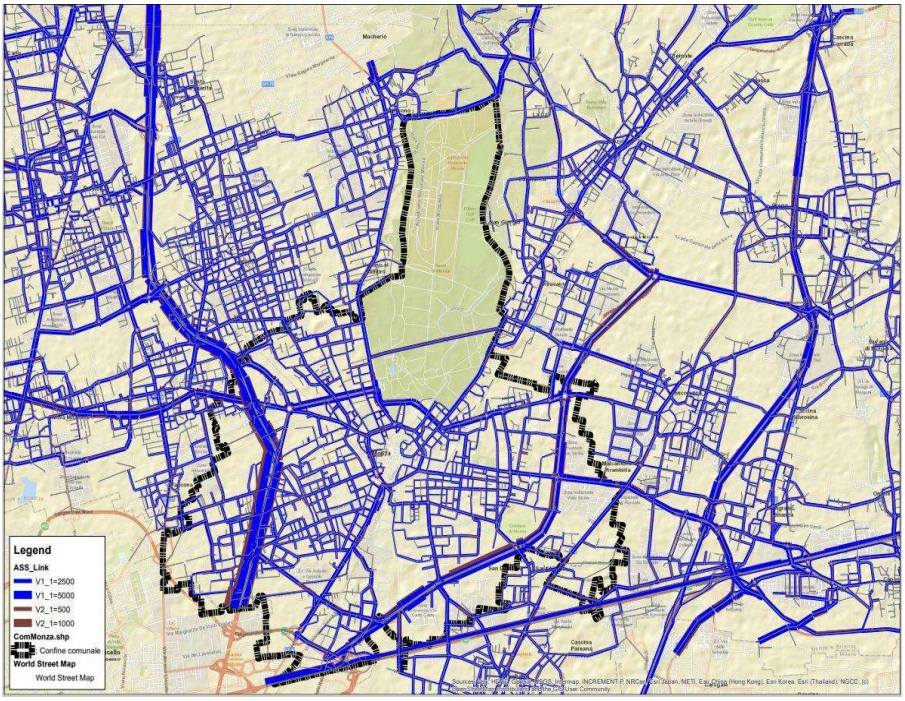


Figura 45: Assegnazione della matrice attuale (ora di punta 07:30-08:30) alla rete attuale - Monza

Il risultato evidenziato dalla figura a lato definisce, per ciascun arco della rete, il flusso di traffico (espresso in veicoli equivalenti) dell'ora di punta (07:30-08:30). I valori dei flussi sono riportati in destra e in sinistra per gli archi a doppio senso di marcia. Nel caso di viabilità a senso unico l'unico valore presente riporta i veicoli equivalenti che attraversano l'arco specifico nell'ora di punta

I risultati dell'assegnazione della domanda alla rete del modello permetteranno di valutare le criticità sulla rete attraverso il rapporto tra flussi in transito (domanda di mobilità) e capacità della strada (offerta di mobilità), che rappresenta, per ciascun arco, il grado di saturazione raggiunto.

In celeste e verde vengono schematizzate le vie della città che non incontrano problemi di congestione, in arancio gli archi che richiedono un livello di attenzione ed in rosso e viola le viabilità che presentano un alto livello di criticità.

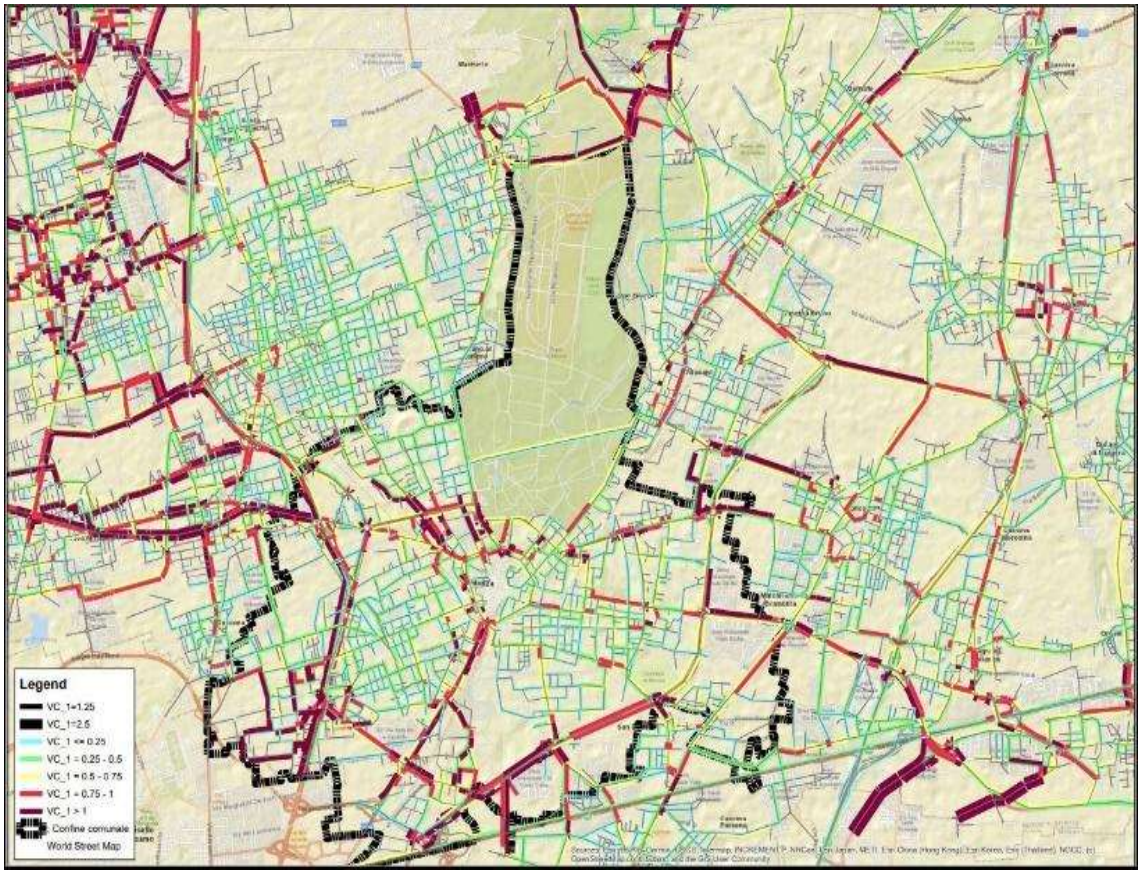


Figura 46: Assegnazione della matrice attuale (ora di punta della mattina 07:30-08:30) alla rete attuale – Flussi/Capacità

L'individuazione degli archi e nodi che presentano livelli di criticità consente di programmare le azioni con il livello di priorità maggiore, rispetto a quelli che presentano un livello di attenzione.

Così come precedentemente chiarito, il modello di traffico privato multiclasse (leggeri e pesanti) è stato in un primo tempo calibrato su dati del 2019 e, in un secondo momento, nuovamente attualizzato mediante dati del 2022. A seguire si riporta la tavola delle differenze tra la rete assegnata calibrata con dati 2019 e quella assegnata alimentata da matrici calibrate con dati del 2022.

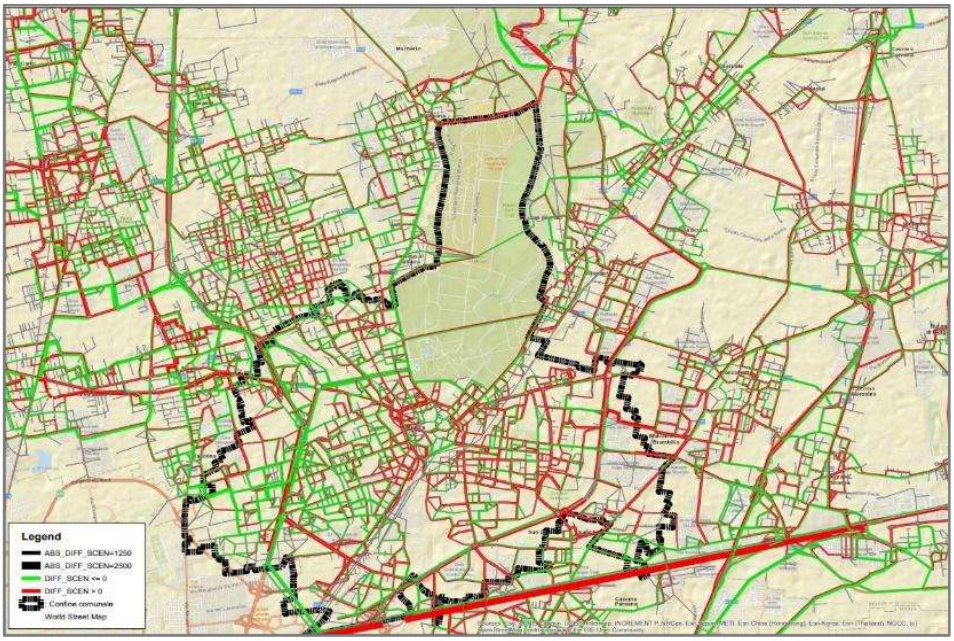


Figura 47: Differenze tra la rete assegnata calibrata con dati del 2022 e quella calibrata con dati 2019 (ora di punta 07:30-08:30)

Il risultato evidenziato dalla figura a lato definisce, per ciascun arco della rete, la differenza (espresso in veicoli equivalenti) in ora di punta (07:30-08:30) dell'assegnazione della rete 2022 e quella 2019. In rosso, gli archi che nel 2022 si caricano rispetto al 2019, in verde invece quelli che, al contrario, si scaricano.

La tavola delle differenze può dare delle indicazioni su come il traffico stradale sia cambiato nel triennio 2019-2022, su quali archi e percorsi abbiano visto aumentare la propria attrattività e quali, invece, abbiano perso domanda.

A conclusione si riportano i principali indicatori del traffico leggeri sulla rete comunale per lo stato attuale calibrato per la matrice dei leggeri.

Fonte	Descrizione	Valore	Unità
da modello	Lunghezza rete comunale/archi di tipo urbano	471,2	km
da modello	Veq*km totali ora di punta (07:30-08:30)	197.191	veq*km
da modello	Veq*ore totali ora di punta (07:30-08:30)	8.894	veq*ore
da modello	Vel media ora di punta (veq*km/veq*ore)	22,17	Km/h

Tabella 22: KPI relativi all'ora di punta 07:30-08:30

5 Obiettivi e strategia del piano

La città di Monza si trova da diversi anni in assenza di strumenti di pianificazione del sistema della mobilità in grado di contribuire a delineare un quadro di sviluppo complessivo della città. Il dibattito avviato in questi ultimi anni a livello comunitario e a livello nazionale sulla necessità di assumere il criterio della sostenibilità economica, sociale e ambientale quale criterio guida nelle politiche di pianificazione della mobilità urbana è pienamente condiviso dall'Amministrazione e fatto proprio dal PUMS che nasce come strumento di pianificazione del sistema della mobilità nel suo complesso, a partire dai sistemi di mobilità condivisa, passando per gli interventi infrastrutturali e la mobilità veicolare privata.

In questa ottica il PUMS, a partire dall'analisi del contesto di riferimento della pianificazione di settore di livello regionale, provinciale e locale, e dopo aver analizzato le principali caratteristiche del sistema di mobilità della città, definisce gli obiettivi di Piano, declina la strategia per perseguire questi obiettivi e successivamente definisce gli interventi.

La città ha scelto di intraprendere il percorso per la stesura del PUMS con un approccio attento alle sfide che la città è chiamata ad affrontare nel prossimo decennio; in questo contesto i passaggi fondamentali che hanno guidato nella definizione degli obiettivi e nella individuazione delle strategie del PUMS di Monza 2034 sono:

- individuazione dei punti di forza e di debolezza dell'attuale sistema della mobilità;
- elaborazione dei risultati del percorso di "partecipazione";
- sistematizzazione degli indirizzi espressi dagli enti sovraordinati attraverso gli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti i cui contenuti sono sinteticamente riportati nel vedi capitolo 2;
- continuazione del percorso di monitoraggio e attuazione del Piano attraverso il lavoro del "tavolo tecnico" composto dai rappresentanti di ciascun settore del comune: Ambiente, Urbanistica, Mobilità, Polizia Locale, Sociale, Turismo e attività economiche.

Nei successivi paragrafi vengono individuati gli obiettivi che il PUMS intende perseguire nell'orizzonte di Piano, ovvero nei prossimi 10 anni, è delineata la strategia con la quale si intende perseguirli e, di seguito, sono definiti i relativi interventi.

5.1 Obiettivi

Come suggerito dalla pianificazione comunitaria e nazionale gli obiettivi riflettono due aspetti fondamentali, ovvero in primo luogo il criterio della sostenibilità economica, ambientale e sociale

del sistema di mobilità nel contesto locale e in relazione all'area funzionale urbana. In secondo luogo, rispondono alla necessità di una strutturata attività di monitoraggio di indicatori al fine di garantire, nel processo di elaborazione del piano e nella sua fase di attuazione, una valutazione di efficacia degli interventi realizzati.

Il sistema degli obiettivi del PUMS, rappresentato di seguito, si articola in cinque macroaree che includono gli obiettivi derivanti dagli strumenti della pianificazione sovraordinata, attualmente vigenti, con cui il PUMS deve necessariamente relazionarsi. Questo sistema degli obiettivi richiama le dimensioni consolidate del concetto di sostenibilità in termini di sviluppo del territorio da coniugare con le tematiche ambientali, sociali ed economiche:

- efficacia ed efficienza del sistema di mobilità;
- sostenibilità energetica ed ambientale;
- sicurezza della mobilità stradale;
- sostenibilità socioeconomica.

Per ciascun obiettivo viene successivamente individuato un set di indicatori (di natura quantitativa o qualitativa) da utilizzare nella fase di monitoraggio del Piano per la quale è previsto, come per la fase di stesura del Piano stesso, la partecipazione attiva e strutturata degli stakeholder.

A partire dall'analisi dell'attuale offerta e domanda del sistema di mobilità, e tenendo conto delle risultanze dei momenti di partecipazione sinora svolti, il PUMS individua i cinque seguenti obiettivi:

- **Monza città innovativa e sostenibile;**
- **Monza città accessibile e inclusiva;**
- **Monza città attrattiva;**
- **Monza città sicura;**
- **Monza città policentrica.**

Nel seguito vengono descritti i contenuti di ciascun obiettivo e, nel capitolo 6, vengono indicate per ciascun obiettivo le azioni per perseguirli.

5.1.1 Monza città innovativa e sostenibile

Le caratteristiche dell'attuale domanda di mobilità con veicolo privato che interessa il Comune di Monza, lette contestualmente all'importante dotazione ferroviaria, attuale e ancor di più futura, nonché alle caratteristiche dei servizi di mobilità condivisa già oggi presenti sul territorio,

costituiscono delle condizioni fortemente abilitanti per l'attuazione di politiche di mobilità sostenibile.

Come già rappresentato al paragrafo 4.3, infatti, il Comune è interessato nell'ora di punta della mattina da poco meno di 50.000 spostamenti veicolari di cui 22.700, ovvero il 45% di questi, sono spostamenti interni al Comune stesso. Questi spostamenti sono caratterizzati da una lunghezza estremamente contenuta, infatti il 94% ha una lunghezza inferiore a 5 km, l'88% una lunghezza inferiore a 4 km e ben il 74% ha una lunghezza inferiore a 3 km.

Si tratta, dunque, di tipologie di spostamenti sui quali è possibile rendere fortemente percepibile l'alternativa modale dell'utilizzo di servizi condivisi di mobilità e la mobilità attiva. A tale scopo è necessario attuare interventi di disincentivo all'uso dell'auto privata, in particolare per gli spostamenti verso le zone centrali della città dotate di particolari caratteristiche storico - urbanistico e, contestualmente, all'utilizzo di sistemi di mobilità attiva con la creazione di idonei percorsi e hub multimodali dedicati. A queste misure andrà accompagnato un intervento volto ad ampliare l'attuale Zona a Traffico limitato del Bacino centrale.

L'obiettivo di rendere la città innovativa e sostenibile si ispira ai grandi driver di sviluppo ed evoluzione dei sistemi di mobilità dettati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza: digitalizzazione e transizione verso l'elettrico. La digitalizzazione dei sistemi di mobilità offre la possibilità, con costi contenuti e tempi di realizzazione relativamente brevi, di migliorarne l'efficienza e la sostenibilità. In tema di sostenibilità si ritiene necessario attivare interventi volti alla riduzione delle emissioni di inquinanti e di rumore connessi ai sistemi di trasporto. In questa ottica assumono particolare rilevanza gli interventi volti alla riorganizzazione del sistema e della gestione della sosta, favorire la cultura della mobilità condivisa, sostenibile e multimodale, limitare la circolazione per i veicoli a emissioni elevate, ampliare le zone a traffico limitato all'intero centro storico della città, incentivare le iniziative di sharing mobility.

5.1.2 Monza città accessibile e inclusiva

La presenza di infrastrutture e servizi per la mobilità contribuiscono a costruire relazioni gerarchiche nel territorio tanto tra parti della stessa città che nella rete con le altre città a livello metropolitano o regionale. Il tema dell'accessibilità all'interno del PUMS assume una connotazione importante, cioè quella di essere "per tutti", oltre che per rendere i luoghi, le parti della città "più vicine". L'approccio all'accessibilità per tutti vuole rendere più accessibile sia i sistemi di trasporto che i luoghi della città e gli spazi pubblici per consentirne la fruizione alla più ampia pluralità di persone, nel rispetto delle loro capacità percettive, motorie e cognitive.

L'accessibilità e l'inclusività della città rappresentano caratteristiche fondamentali per lo sviluppo sociale, economico e culturale della città. Nel PUMS sono state declinate in relazione all'accessibilità dai centri urbani limitrofi, in primo luogo dalla città di Milano e dai nodi di trasporto ferroviario e aeroportuale. In questa ottica particolare rilevanza assume l'estensione delle linee metropolitane M1 e M5 su Monza. A questa azione di rilevanza urbana e territoriale ampia si accompagna quella volta a riprogettare il principale hub multimodale di relazione, ovvero la stazione FFS di Monza centro nonché l'azione volta a migliorare l'accessibilità della città con la realizzazione del nuovo hub multimodale di relazione di Monza est.

L'obiettivo strategico di migliorare l'accessibilità viene declinato su due livelli.

Il primo livello è quello dell'accessibilità della città dai centri urbani limitrofi, ovvero dalla città di Milano, dagli altri capoluoghi lombardi e dai nodi di trasporto ferroviario e aeroportuale di rilevanza nazionale. A tale fine riveste particolare importanza la progettazione dell'accessibilità della stazione FFS di Monza Centro, principale hub multimodale di relazione della città. L'ulteriore azione volta a migliorare l'accessibilità della città è la realizzazione del nuovo hub multimodale di relazione di Monza est. La progettazione della nuova stazione è 'esito di un dialogo con Regione Lombardia, per accedere al finanziamento, iniziato nel 2018. Ad oggi è già stato realizzato il sottopasso ciclopedonale che collega il quartiere Libertà con la via Lecco e quindi il Parco e che fungerà da sottopasso ferroviario nel momento in cui la fermata entrerà in esercizio. La riqualificazione della stazione di Monza Centrale, invece, rientra in un accordo di programma tra il comune di Monza, Regione Lombardia, RFI con Sistemi Urbani con il quale verrà redatto un masterplan che oltre alla riqualificazione dei manufatti della stazione prevede una riqualificazione degli spazi antistanti la stazione sia lato binario 1 che lato binario 7 e l'integrazione con la futura fermata della M5 di Corso Milano.

Il secondo livello è quello dell'accessibilità delle funzioni urbane di particolare rilevanza, ovvero il polo istituzionale, il parco, l'ospedale; in questa ottica particolare rilevanza assume l'estensione delle linee metropolitane M1 e M5 su Monza.

Le stazioni ferroviarie e metropolitane assumono, nel contesto del PUMS, il ruolo di Hub multimodale se alla semplice fermata vengono implementati dei servizi di mobilità che non possono prescindere dal trasporto pubblico, dalla presenza di infrastrutture per la sosta delle biciclette, dai servizi di sharing ai parcheggi per le auto e da altri servizi legati al cambio modale. Pertanto, di delineano due tipologie di Hub che si differenziano per il mix di servizi di mobilità che possono includere. L' Hub della stazione ferroviaria Monza Centrale avrà maggiori servizi rispetto a quello della fermata della metropolitana di Marsala. Si rimanda al paragrafo 6.2 la descrizione dettagliata degli Hub multimodali.

5.1.3 Monza città attrattiva

Una città attrattiva è quella che riesce a mettere a sistema una dotazione infrastrutturale e di servizi che facilitino la mobilità delle cose e delle persone, qualsiasi sia la modalità scelta dall'utente, privilegiando i sistemi di mobilità sostenibile.

L'obiettivo strategico "Monza città attrattiva" intende creare un sistema di mobilità integrato attraverso la realizzazione di interventi sia per l'utenza sistematica che per l'utenza occasionale. La città è fortemente caratterizzata dalla presenza di infrastrutture di rilevanza nazionale quali il Parco e l'Autodromo, utilizzate frequentemente per eventi di carattere nazionale e internazionale. Inoltre, le funzioni residenziali sono fortemente condizionate dalla forte connessione fisica e funzionale con l'intera area metropolitana milanese, connessione destinata a rafforzarsi con il prolungamento delle linee metropolitane 1 e 5 nella città. Al fine di accentuare la caratteristica di attrattività della città sono necessari interventi sul sistema di mobilità per ottimizzare la gestione della mobilità indotta dai grandi eventi nello scenario attuale, quali ad esempio: i servizi ferroviari, le navette di collegamento, i parcheggi dedicati. Per la gestione di questi eventi nello scenario infrastrutturale futuro assumeranno particolare rilevanza le infrastrutture di trasporto su ferro. L'attrattività della città può essere fortemente migliorata incidendo sulla qualità e la quantità dei servizi di trasporto pubblico rendendo in tal modo l'utilizzo dell'automobile non più una necessità ma una opzione. Ulteriori elementi volti migliorare l'attrattività della città sono di semplificazione della regolamentazione degli accessi alla ZTL esistente e di accesso al parco, per la rilevanza ambientale di questa parte del territorio urbano.

5.1.4 Monza città sicura

La città di Monza fa proprio l'approccio "Visione Rischio Zero" ritenendo che le conseguenze degli incidenti stradali, in termini di perdite di vite umane e danni temporanei o permanenti alle persone coinvolte, con i relativi costi per la collettività, debbano essere drasticamente ridotti fino ad annullarsi totalmente. Il tema della sicurezza viene affrontato dal PUMS in modo trasversale, agendo cioè in modo coordinato su: riduzione dell'auto privata, incentivando l'uso di modalità alternative di trasporto, riaffermare la natura di spazio pubblico di strade e piazze, rendendole fruibili in modo sicuro per tutte le diverse componenti (pedoni, ciclisti, conducenti di veicoli motorizzati). Inoltre, attraverso l'analisi dei dati sull'incidentalità rilevata dalla Polizia Locale, risolvere in modo sistematico le cause di incidentalità localizzata (soluzione dei "punti critici", rafforzamento del controllo).

Monza è una città di medie dimensioni in cui la maggior parte del centro abitato è compreso in un'area dal raggio di circa 3 Km. Se si considera che la mobilità attiva interessa gli spostamenti inferiori al chilometro e mezzo, è possibile intraprendere delle progettualità specifiche sulla

pedonalità e ciclabilità come ad esempio: l'accessibilità alle fermate del TPL, gli spostamenti casa-scuola, gli spostamenti interni e in accesso al centro storico. Agire sulla pedonalità significa da un lato intraprendere iniziative di sensibilizzazione della popolazione ad una possibile alternativa all'uso dell'auto e, dall'altro lavorare sulle caratteristiche fisiche dei percorsi pedonali**.** La mobilità pedonale è direttamente collegata alla condivisione dello spazio con gli altri veicoli e quindi alla progettazione dello spazio pubblico. Il Codice della strada e le successive modifiche e integrazioni hanno introdotto la possibilità di ricorrere a varie soluzioni progettuali al fine di proteggere le utenze più vulnerabili.

Uno dei fattori che influisce sulla sicurezza stradale è la riduzione della velocità del traffico veicolare, i cui benefici sono riassumibili nella riduzione delle emissioni atmosferiche (gas climalteranti e particolato), riduzione dell'inquinamento acustico, riduzione dell'incidentalità stradale sia in termini di riduzione della mortalità che della gravità dei traumi, aumento della vivibilità dello spazio pubblico dove la strada può essere concepita, oltre per il transito anche come luogo di sosta e di incontro.

Gli studi relativi alla mobilità sostenibile evidenziano come le modalità di spostamento alternative all'auto risultino più appetibili, quando la differenza in termini di tempo, risulti simile tra gli spostamenti percorsi a piedi e con l'auto privata. Diminuendo la velocità di percorrenza delle auto migliorano le condizioni di reciproca visibilità e quindi di sicurezza; si recupera una visione della strada come spazio pubblico equamente fruibile dalle diverse componenti di mobilità e si amplifica la percezione di area a prevalente vocazione residenziale in cui deve essere limitato il traffico improprio di attraversamento.

In quest'ottica, le strade con velocità ridotta per i veicoli a motore possono integrare la rete dei percorsi ciclabili, aumentandone estensione e capillarità, e mantenendo accettabili le condizioni di sicurezza per i ciclisti.

È per questo che il PUMS per quanto riguarda la mobilità attiva individua gli ambiti di riduzione delle velocità dei mezzi nell'ottica di creare connessioni dei "percorsi lenti". La progettazione delle "Zone/Strade 30" è funzionale, quindi, a creare le condizioni di continuità e sicurezza della rete ciclistica e pedonale esistente.

5.1.5 Monza città policentrica

La concentrazione di attività economiche, culturali e sociali su alcune parti del territorio urbano è causa di fenomeni di mobilità "obbligata" che possono essere contenuti nel breve periodo e sostanzialmente ridotti nel medio lungo periodo con interventi di carattere urbanistico. Nel breve

periodo le azioni di mobility management possono incidere profondamente sugli spostamenti sistematici casa – lavoro.
La redazione del PUMS rappresenta una grande opportunità per Monza con un avanzamento verso l'aggiornamento della classificazione delle strade che consente, all'interno delle zone a maggior vocazione residenziale, o con la presenza di maggiori servizi alle persone, (quali ad esempio le scuole), la possibilità di progettare interventi di moderazione del traffico, quali le Zone a velocità massima di 30 km/h, le Zone a Traffico Limitato o le Aree Pedonali. La creazione di zone 30 e spazi pedonali nel territorio urbano contribuiscono ad abilitare lo sviluppo di diffuse centralità economiche, culturali e sociali.

5.2 Strategia

Il PUMS è un piano di livello strategico con il quale vengono messe a sistema tutte le azioni, già previste dall'Amministrazione, in corso di realizzazione, programmate e integrative, che concorrono al raggiungimento degli obiettivi individuati. Il PUMS le riconduce a un quadro organico e integrato allo scopo di realizzare un nuovo modello di mobilità, sempre più attento al tema della sostenibilità ambientale, sociale ed economica, tanto per la mobilità delle persone che delle merci, attraverso una strategia che si articola nei seguenti punti:

- **ridurre la domanda di mobilità**: ridurre la quantità di spostamenti e la loro lunghezza. Si tratta di incentivare tutte le attività e i servizi che consentano di evitare spostamenti come lo smart working e i servizi on line. Nel medio lungo termine si tratterà di governare la domanda di mobilità attraverso interventi di governo della città e di assetto del territorio consapevoli degli impatti determinati dai nuovi insediamenti e dell'esigenza di concepirli in un'ottica integrata territorio – trasporti. In questo ambito si collocano le scelte di urbanistica tattica finalizzate a creare diffuse centralità urbane;
- **spostare quote di mobilità verso forme più sostenibili**: promuovere il trasferimento dall'utilizzo dell'auto privata verso i servizi di mobilità condivisa, la mobilità ciclistica e pedonale. Si tratta di produrre una serie di azioni integrate, di regolazione economica come la tariffazione della sosta su strada, il ridisegno degli spazi urbani per indurre la riduzione delle velocità, traffic calming, l'incremento dell'offerta di servizi di mobilità condivisa, la realizzazione di infrastrutture per la ciclabilità e l'attivazione di politiche di mobility management volte a razionalizzare gli spostamenti casa – lavoro. Come si evince dall'analisi delle caratteristiche della domanda di mobilità sul territorio, la pedonalità e la ciclabilità rappresentano le modalità di spostamento più idonee e pertanto da incentivare e integrare nel sistema della mobilità. A tale fine è necessario: garantire la sicurezza dei percorsi, rendere continui gli itinerari ciclo-pedonali, investire sulla qualità dello spazio

pubblico che viene fruito dal pubblico ad “una velocità ridotta”, dotare la città di spazi sicuri per la sosta delle biciclette, rendere fattibile l’intermodalità dello spostamento. E’ altresì necessario, tanto per disincentivare l’uso dell’auto privata che per migliorare la fruibilità pedonale dello spazio stradale, identificare quegli spazi all’interno della rete viaria in cui prevedere particolari regolamentazioni del traffico: Zone a Traffico Limitato, aree pedonali, zone a velocità limitata a 30 km/h;

- **incentivare il paradigma di mobilità come servizio**: il concetto di mobilità è ancora oggi fortemente legato all’uso dell’auto propria nonostante ciò abbia impatti economici, sociali e ambientali non sostenibili. Il cambio di questo paradigma è una sfida anzitutto culturale. La nuova visione del sistema di mobilità, in cui assumono un ruolo centrale i servizi di mobilità condivisa, è finalizzata a rendere queste modalità alternative più efficaci all’auto in proprietà per gli spostamenti nelle aree urbane;
- **incentivare la multimodalità:** le caratteristiche della domanda di mobilità dell’area urbana di Monza evidenziano la stretta correlazione funzionale con le altre centralità urbane dell’area metropolitana milanese. In questo contesto assume rilevanza strategica incentivare la multimodalità e la creazione di hub multimodali sia di connessione con l’area metropolitana che di area urbana;
- **incentivare l’uso di veicoli con migliori prestazioni ambientali**: incentivare l’uso di veicoli, dedicati alla mobilità condivisa e privati, a basse o zero emissioni, attraverso politiche volte al rinnovo del parco circolante privato e al supporto alle aziende che gestiscono servizi di mobilità condivisa per la transizione verso l’utilizzo prevalente o esclusivo di mezzi elettrici o comunque a emissioni nulle.

6 Azioni del piano

6.1 Monza città innovativa e sostenibile

L'obiettivo strategico "città sostenibile" sarà perseguito attraverso il seguente sistema di azioni:

- Digitalizzazione del sistema della mobilità;
- elettrificazione della flotta bus;
- riorganizzazione del sistema e della gestione della sosta;
- favorire la cultura della mobilità condivisa, sostenibile e multimodale;
- migliorare la logistica urbana;
- prevedere limitazioni alla circolazione dei veicoli a emissioni elevate;
- ampliare la Zona a Traffico Limitato all'intero centro storico della città;
- incentivare lo sviluppo di iniziative di sharing mobility.

6.1.1 Digitalizzazione del sistema di mobilità

Le tecnologie digitali trovano diffuse applicazioni nel settore della mobilità per il monitoraggio, controllo e gestione dei servizi di mobilità condivisa e della mobilità veicolare privata. Queste tecnologie consentono di ottenere significativi miglioramenti del sistema di mobilità con investimenti relativamente contenuti e tempi di realizzazione brevi.

Già oggi sono utilizzati sul territorio sistemi di controllo degli accessi alle ZTL cittadine, sistemi di regolazione semaforica, di rilievo delle infrazioni al Codice della Strada e di indirizzamento ai parcheggi per i quali è necessario prevedere l'aggiornamento tecnologico e più consapevoli forme di utilizzo.

Al fine di poter rendere veramente effettiva il processo di digitalizzazione, il passo principale è quello di avere una piattaforma di raccolta e condivisione dati più e accessibile. A tal fine si inserisce perfettamente il progetto SMART MOBiGi, indetto da Regione Lombardia. Questo ha lo scopo principale di costruire per Bergamo e Monza ecosistemi digitali integrati e interoperabili con un sistema centrale che permetterà di raccogliere e gestire tutti i dati necessari a soddisfare quotidianamente la domanda di mobilità delle persone.

Questi dati potranno essere raccolti tramite sensori e videocamere posizionati lungo gli assi viari e i nodi cardine della città andando a sviluppare un network di smart road che vede come primo asse sperimentale quello di Viale G.B. Stucchi. Gli apparecchi posizionati su queste strade raccoglieranno una grande quantità di informazioni riguardanti tutti gli aspetti della mobilità e serviranno sia agli utenti in viaggio per poter scegliere in tempo reale il tragitto più efficiente, sia

agli enti incaricati per pianificare gli sviluppi di mobilità a medio/lungo termine e migliorare la qualità dei servizi erogati.

I dati di traffico raccolti dai sensori possono essere integrati con altre apparecchiature intelligenti che dovranno essere sviluppate ed installate in città. Un esempio possono essere i semafori di nuova generazione, in grado di variare i propri cicli in base allo stato di traffico. Questo diventa particolarmente efficiente con l'obiettivo di prioritizzare il trasporto pubblico e la mobilità attiva. Tali semafori, infatti, ricevendo l'informazione dell'arrivo imminente di un veicolo di TPL possono minimizzare il suo tempo di attesa e di conseguenza, il tempo di percorrenza sulla linea.

Uno dei grandi macro-trend che sta avendo una maggiore espansione nell'ambito della mobilità urbana è senza dubbio quello dell'approccio MaaS. Questo punta a far cambiare radicalmente la visione che l'utente ha della mobilità, rendendola un servizio integrato e facilmente accessibile a tutta la popolazione. L'espressione del MaaS è lo sviluppo di una applicazione che permetterà di gestire la mobilità a 360 gradi, dai permessi ZTL al bike sharing fino alla prenotazione dei parcheggi per i grandi eventi. Per rendere più efficace tale app sarà quindi necessaria una integrazione con il maggior numero di operatori di mobilità operanti sul territorio, dal TPL al trasporto ferroviario fino ai servizi sharing. L'integrazione dovrà essere fatta anche al fine di permettere all'utente di poter pagare tutti i servizi di cui decide di avvalersi tramite un unico portale.

L'impego diffuso di tale applicazione ha degli importanti vantaggi anche per gli enti in carica di pianificare e ottimizzare i trasporti urbani. Sarà possibile, infatti, raccogliere e analizzare i dati degli spostamenti di tutti gli utenti in modo da poterne studiare le caratteristiche. Questi dati, se integrati con quelli raccolti da strumentazione esterna, come ad esempio le smart road citate precedentemente, riusciranno a fornire degli approfondimenti fondamentali per tarare i servizi in modo da assecondare quanto più possibile le esigenze dell'utenza.

6.1.2 Elettrificazione della flotta bus

Il Comune di Monza è assegnatario di risorse del Piano Nazionale Ripresa e Resilienza (PNRR) e del Piano Strategico Nazionale Mobilità Sostenibile (PSNMS) destinato alle città con particolari concentrazioni di PM10 e biossido di azoto che prevedono, complessivamente, la progressiva messa in esercizio di 25 autobus elettrici in sostituzione di autobus attualmente alimentati a gasolio da utilizzare su tratte esclusivamente a servizio del comune di Monza. Gli stessi finanziamenti sono finalizzati anche alla realizzazione dei relativi impianti di ricarica elettrica, nello

specifico l'attuale deposito bus di via Aspromonte. Il termine ultimo per l'utilizzo di questi finanziamenti è il 30/06/2026.

Per quanto attiene il finanziamento a valere sul PNRR, assegnato con il Decreto Ministeriale n. 530 del 2021 che ha definito le modalità di utilizzo per l'acquisto di autobus elettrici e per la realizzazione delle relative infrastrutture di ricarica, il Comune di Monza è stato assegnatario di 7,440 milioni di euro. In particolare, le risorse destinate agli autobus sono pari a 5,3 milioni di euro. Il DM 530/2021 prevede per l'attuazione degli interventi la sottoscrizione dei contratti relativi alle forniture entro il 31 dicembre 2023 e l'acquisto di almeno 3 autobus ad alimentazione elettrica entro il 31 dicembre 2024; l'entrata in servizio dei restanti autobus finanziati con PNRR, entro il 30 giugno 2026.

Il PSNMS, previsto con la legge di Bilancio 2017 e approvato con DPCM 2019 si pone l'obiettivo di migliorare qualitativamente e rapidamente il parco veicoli su gomma, attraverso la sostituzione di quelli maggiormente energivori e inquinanti nonché di migliorare la qualità dell'aria tramite la riduzione delle emissioni climalteranti e del particolato. Le risorse stanziate destinate ai Comuni ed alle Città metropolitane con più di 100.000 sono complessivamente pari a 1.102 milioni di euro. In particolare, per il Comune di Monza sono stati destinati 7,754 milioni di euro che saranno utilizzati per l'acquisto di 15 autobus elettrici e la realizzazione delle rispettive infrastrutture di ricarica.

Per la realizzazione delle infrastrutture di ricarica elettrica le somme stanziate sono pari a 2,140 milioni di euro e verranno utilizzate per la infrastrutturazione dell'attuale deposito di via Aspromonte. A queste somme verranno aggiunte le somme disponibili residue dall'acquisto degli autobus elettrici, date dal PSNMS al fine di consentire la piena messa in esercizio dei primi 25 autobus elettrici. Si prevede, infine, che entro i 10 anni di validità del PUMS, cioè al 2034, l'intera flotta bus sia ad alimentazione elettrica.

Il percorso di realizzazione degli interventi finanziati è stato definito in accordo con l'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale e prevede il coinvolgimento diretto degli attuali gestori dei servizi di trasporto pubblico locale, ovvero NET e Autoguidovie per l'acquisto dei bus elettrici, di ATM in quanto proprietaria del deposito di via Aspromonte per l'infrastrutturazione elettrica del deposito.

6.1.3 Riorganizzazione del sistema e della gestione della sosta

Il tema della sosta è cruciale per indirizzare alcune politiche nel raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità: diminuzione dell'inquinamento atmosferico proveniente dai veicoli, riduzione degli

spostamenti in auto, tutela dell'utenza debole e qualità dello spazio pubblico. Le politiche della sosta possono infatti indirizzare le scelte dei singoli sull'uso del mezzo di trasporto e sull'uso dello spazio pubblico.

Con questa azione si intende, inoltre, contribuire a incidere sul taglio modale, in particolare degli spostamenti verso il bacino centrale della città, ovvero verso le zone del centro in cui sussistono particolari caratteristiche storiche, urbanistiche e architettoniche che richiedono la valorizzazione degli spazi urbani. A queste zone, in linea con le indicazioni del Codice della Strada, sono state affiancate quelle interessate da fenomeni di mobilità sistematica per la presenza di funzioni urbane particolarmente rilevanti o legata ad eventi, che determinano impatti particolarmente significativi. In dettaglio sono state individuate 8 zone, definite dal Codice della Strada "Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica" - ZPRU - in cui si rende necessario disciplinare la sosta a pagamento su strada, ovvero:

1. Centro;
2. Stazione FFS;
3. San Carlo - San Gottardo;
4. San Biagio;
5. Villa Reale;
6. San Gerardo - borgo Bergamo;
7. Polo sportivo;
8. Ospedale - Parco

L'implementazione delle ZPRU sarà affiancata dalla creazione di idonei strumenti digitali, ovvero di una app dedicata al pagamento della sosta su strada e in struttura che consenta anche di effettuare tutte le attività necessarie al rilascio dei permessi di sosta e di accesso alle ZTL. La stessa dovrà consentire anche la vendita dei titoli di sosta per gli eventi e la relativa prenotazione.

La riorganizzazione della sosta, oltre che l'istituzione delle ZPRU, consisterà anche nella riqualificazione degli spazi aperti, soprattutto di proprietà pubblica, come ad esempio nella zona a sud del quartiere S. Alessandro.

Per quanto attiene ai parcheggi in struttura la visione di sviluppo è quella di renderli hub multimodali dove poter effettuare la ricarica dei veicoli elettrici, poter usufruire facilmente di servizi di mobilità condivisa e utilizzare i sistemi per la sosta dei mezzi privati di mobilità attiva. Per i parcheggi in struttura gestiti da Monza Mobilità è stata definita una forma di tariffazione in relazione alla distanza degli stessi dalla zona centrale della città.

6.1.4 Favorire la cultura della mobilità condivisa, sostenibile e multimodale

Al fine di ridurre il più possibile il traffico veicolare privato è necessario avviare attività di informazione degli utenti volte a sviluppare la cultura della mobilità condivisa, sostenibile e multimodale, pur nella consapevolezza che il "*cambio culturale può essere più difficile che realizzare un'infrastruttura*". Tale attività deve essere però articolata in diverse azioni al fine di risultare il più efficace possibile:

- è necessario intraprendere un percorso di coordinamento per l'estensione delle politiche di Mobility Management rivolte sia verso le aziende che verso le scuole; tale azione ha l'obiettivo di influire sugli spostamenti sistematici che hanno origine da punti diversi ma che confluiscono verso un unico luogo. Lo strumento chiave per raccogliere dati sugli spostamenti sistematici è la redazione, da parte delle aziende, del Piano degli Spostamenti Casa Lavoro (PSCL) che viene successivamente condiviso con il Mobility Manager di Area al fine di raccogliere e indirizzare le politiche di mobilità.
- riflettere sugli orari della città: come noto le città sono particolarmente congestionate dal traffico in orario di ingresso e uscita dalle scuole. Durante il periodo della pandemia è stata sperimentata la differenziazione degli ingressi presso le scuole; si tratterebbe di fare una sintesi delle buone pratiche sperimentate durante il periodo dell'emergenza e riproporle nell'ottica della sostenibilità della città;
- aderire alle iniziative europee, nazionali o delle associazioni del territorio per sensibilizzare la popolazione sulle esternalità negative dell'utilizzo del mezzo privato nei contesti in cui non sia strettamente necessario l'uso dell'auto propria. Piuttosto che informare l'utenza sulle alternative di mobilità presenti sul nostro territorio. Ne sono un esempio la Settimana Europea per la Mobilità Sostenibile, proposta dalla Commissione Europea e rilanciata dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica che ricorre tutti gli anni durante la terza settimana del mese di settembre, piuttosto che alle iniziative proposte da Legambiente, o da altre associazioni locali.
- attivare la trasversalità territoriale dei servizi di sharing sia verso Milano che verso i comuni confinanti. Ne sono un esempio il car sharing che possa essere attivato oltre i confini comunali e che possa costituire un'alternativa all'uso dell'auto propria sia nelle relazioni verso Milano che verso i comuni brianzoli. Anche per la micromobilità elettrica la possibilità di estendere l'area operativa oltre il confine comunale consentirebbe di offrire un servizio più completo non solo ai cittadini del comune di Monza ma ai city users provenienti dall'hinterland.
- Incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico non di linea sia verificando il numero di licenze taxi attualmente attive sul comune di Monza, adeguando lo stesso al rapporto tra licenze

e numero di abitanti delle altre città della Lombardia di dimensioni e contesto territoriale similare, sia prevedendo tariffe prestabilite per percorsi origine-destinazione di particolare valenza, come ad esempio i collegamenti con gli aeroporti lombardi, con la stazione centrale di Milano e in generale con gli altri capoluoghi di provincia lombardi.

- curare la comunicazione per promuovere al meglio la mobilità ciclistica e i percorsi esistenti, diffondendo, ad esempio, la mappatura delle ciclabili
- facilitare la multimodalità e la fruizione di mezzi condivisi, attraverso la realizzazione di hub multimodali come descritto nel paragrafo 6.2. Gli hub multimodali sono luoghi che semplificano il passaggio tra diversi mezzi, ma, per propria definizione, difficilmente possono essere usati come punti di inizio o fine di un viaggio. Per avvicinare l'utenza alla mobilità condivisa è necessario minimizzare la distanza dal punto di origine del viaggio. Questo può essere fatto ad esempio aumentando il numero di stazioni di bike-sharing o distribuire maggiormente i veicoli di micromobilità elettrica; l'implementazione di strumenti digitali in linea con il modello MaaS. Quest'ultimo punta ad avere una singola interfaccia dove l'utente possa verificare lo stato del sistema di mobilità in tempo reale e di effettuare i pagamenti. In questo modo sarà estremamente semplificato nella scelta della modalità di spostamento, o combinazione di esse, più affine alle proprie esigenze.
- Sarà promossa una collaborazione con gli operatori economici presenti sul territorio comunale per lo sviluppo di un progetto per il quale i dipendenti aderenti all'iniziativa accumuleranno punti camminando, andando in bicicletta o utilizzando il trasporto pubblico. L'Amministrazione Comunale e gli operatori economici premieranno con agevolazioni ed incentivi gli utenti che raggiungono determinati punteggi

6.1.5 Razionalizzare la logistica urbana

La logistica urbana dell'ultimo miglio è uno dei punti cardine da analizzare al fine di ottimizzare la mobilità delle aree abitate. Negli ultimi anni però si stanno sviluppando nuove tendenze nella logistica urbana che stanno radicalmente cambiando l'approccio sia dal punto di vista delle aziende che del gestore pubblico.

Obiettivo dell'azione del PUMS dovrà essere la ricerca di soluzioni per la razionalizzazione della distribuzione mediante la riduzione del numero di viaggi e l'utilizzo di mezzi ecologici.

Al fine di creare un approccio organizzato per l'attuazione di queste azioni, è importante differenziare le due tipologie di consegne che avvengono in area urbana:

- **al cliente** – Questa modalità di consegna sta divenendo sempre più diffusa con l'avvento dell'e-commerce. Queste consegne trattano solitamente pacchi di dimensioni molto contenute ma possono essere sparse su tutto il territorio cittadino. Per queste caratteristiche e specialmente in una città come Monza, queste consegne si prestano ad essere effettuate quanto più possibile con mezzi leggeri quali cargo-bike o scooter elettrici in quanto hanno una capienza limitata ma riescono a mantenere tempi di percorrenza in ambiti urbani molto minori rispetto alle automobili. Una tendenza che sta diventando sempre più comune per i grandi e-commerce è quella dell'utilizzo dei locker automatizzati. Questi, infatti, se posizionati in luoghi strategici possono andare a ridurre drasticamente il numero di veicoli necessari alla consegna in quanto si vanno a limitare i punti di consegna. Nella città di Monza l'introduzione di questi locker potrebbe essere fatta all'interno degli hub intermodali trattati nel paragrafo 6.2, dato l'elevato transito di utenti. Inoltre, questi locker possono aiutare a gestire un altro aspetto sempre più focale della logistica urbana, i resi. In questo modo si implementerà un servizio di centralizzazione che semplificherà il processo di raccolti e gestiti.
- **Al negozio** – Storicamente i negozi ricevono con cadenza limitata, consegne da un magazzino centrale tramite mezzi pesanti. L'obiettivo delle azioni del PUMS è quello di spingere le attività a ripensare le proprie strategie di approvvigionamento andandone a modificare la frequenza e le quantità. In questo modo si rende possibile la consegna impiegando mezzi con un minore impatto dal punto di vista sia di traffico che ambientale. Un approccio che può essere implementato è quello di impiegare piccoli magazzini in aree non residenziali della città come punti di transito. Questi ricevono le merci dai magazzini principali e riorganizzano le spedizioni ai singoli esercizi commerciali. Tali magazzini possono anche essere condivisi da più aziende in modo da renderli più economicamente sostenibili. L'utilizzo di mezzi leggeri per effettuare tali consegne avrebbe come altro impatto positivo quello della riduzione delle aree di carico e scarico necessarie che possono essere sfruttate per altri scopi.

Al fine di far rispettare queste soluzioni, andrà modificata la disciplina degli accessi alla ZTL per i veicoli commerciali. Inizialmente le fasce orarie in cui è consentito l'accesso ai veicoli commerciali saranno inizialmente maggiormente limitate per i veicoli più inquinanti garantendo maggiore flessibilità per gli accessi dei veicoli a limitato o nullo impatto ambientale. Successivamente, in relazione alle variazioni della tipologia di alimentazione del parco veicolare dedicato, le fasce orarie di accesso alle ZTL potranno essere modificate al fine di incentivare la distribuzione delle merci con veicoli a sempre più limitato impatto ambientale.

Si può inoltre pensare a modalità di incentivi per le attività che scelgano di adottare soluzioni più sostenibili per la gestione dei loro processi logistici.

6.1.6 Limitazioni alla circolazione per i veicoli a emissioni elevate

Come si evince dalle analisi riportate nel paragrafo 3.3 nel Comune di Monza si è registrata una variazione del tasso di motorizzazione in controtendenza rispetto ai valori registrati nella Provincia, in Regione Lombardia e nel Paese. Va tuttavia rilevato che dall'analisi della composizione del parco veicolare, nonostante l'elevata presenza di veicoli di tipo euro 4 e superiori, si evince una rilevante presenza, pari a circa il 30%, di veicoli di categoria euro 3 e inferiori, tipologie di mezzi a elevate emissioni inquinanti.

Pertanto, in linea con quanto previsto dal Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria della Lombardia e dal Piano d'Azione per le Energie Sostenibili del Comune di Monza, saranno attivate azioni per la progressiva sostituzione dei veicoli più inquinanti attraverso l'istituzione di limitazioni permanenti alla circolazione sull'intero territorio comunale.

Regione Lombardia, con delibera n. 1008 del 25 settembre 2023, ha definito quali sono le misure strutturali permanenti per ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera valide sul territorio regionale, e quindi anche nel comune di Monza a prescindere dai livelli di inquinamento dell'aria. In particolare, a Monza, sono in vigore tutto l'anno le limitazioni della circolazione per i veicoli più inquinanti - benzina euro 0 e 1, diesel euro da 0 a 3 e per i veicoli euro 4 diesel. Le attuali misure "permanenti" sono in vigore fino al 31 marzo 2024 e dal 1° aprile 2024. L'immagine seguente riporta il dettaglio delle regole oggi vigenti.



Figura 48 – Immagine riassuntiva delle limitazioni alla circolazione ora vigenti – fonte Regione Lombardia: https://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/DettaglioRedazionale/servizi-e-informazioni/cittadini/Tutela-ambientale/Qualita-dell-aria/misure-di-limitazione-per-qualita-aria/misure-di-limitazione-per-qualita-aria

Queste misure potranno essere sostenute da attività di sensibilizzazione sul tema e da forme di incentivazione alla rottamazione, piuttosto che da scontistiche sull'acquisto di abbonamenti al TPL, piuttosto che di abbonamenti ai servizi di sharing.

6.1.7 Ridefinire le regole di accesso al centro storico e al parco e ampliare la ZTL all'interno del centro storico

L'attuale assetto delle Zone a Traffico Limitato della città è descritto in termini morfologici e di disciplina nel paragrafo 3.1.4.

Il centro storico del comune di Monza si presenta oggi come un cerchio racchiuso tra le vie Manzoni, Appiani, Massimo d'Azzeglio, Aliprandi, Visconti. Attualmente, la ZTL non coincide con il centro storico ma, come descritto nel paragrafo 3.1.4, ne interessa solo alcune strade, suddividendole in tre zone. Vi è poi un'ulteriore ZTL esterna al centro storico che interessa la zona

di via Bergamo. Infine, la regolamentazione per la circolazione nel parco è disciplinata dall'ordinanza n.4049 del 29.08.2023 che vieta il transito a tutti i veicoli nei giorni di sabato, domenica e festivi infrasettimanali e dal lunedì al venerdì, eccetto dalle 7.00 alle 10.00 e dalle 16.00 alle 19.30.

Questa misura di limitazione del traffico alle auto private, vigente da oltre un decennio nel centro storico e al parco da circa 2 anni e nella zona di via Bergamo, ha contribuito a valorizzare la zona centrale della città, accentuandone la forte vocazione pedonale e a ridurre le emissioni di inquinanti in atmosfera. Infatti, dai dati e dalle analisi sulla qualità dell'aria riportati nel paragrafo 3.5 si evince che i superamenti della media giornaliera di PM 10 sono in significativa diminuzione nel periodo di osservazione. Tuttavia, il numero dei superamenti non è ancora in linea con il limite di superamenti annui stabilito *dall'Accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nel Bacino Padano* sottoscritto dalle Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto.

Il PUMS, che come anticipato in premessa, mira a ridurre la congestione stradale creando le condizioni per avere una città più vivibile e meno inquinata, attraverso il dispositivo della Zona a Traffico Limitato si pone l'obiettivo di ridurre la congestione stradale e gli inquinanti in due ambiti strategici per la città: l'intero centro storico e il parco.

La **ZTL verrà estesa a tutto il centro storico** e verranno ridefinite le regole per l'accesso e per il rilascio dei pass: la disciplina della ZTL verrà semplificata con l'obiettivo di andare incontro ai residenti e di chi ha necessità di effettuare delle consegne nel centro storico. La ZTL sarà unica e interesserà la porzione di territorio racchiusa tra le vie Manzoni, Appiani, Massimo d'Azzeglio, Aliprandi, Visconti. Verranno definiti i percorsi di ingresso e uscita dalla stessa, rendendo a senso unico alcune strade, in modo da ridurre la velocità dei veicoli ad un massimo di 10km/h in modo da rendere compatibile il loro transito con la presenza di pedoni, biciclette e micromobilità.

All'interno della ZTL, verranno identificate alcune **aree pedonali** in aggiunta a quella esistente di piazza Trento e Trieste e di piazzetta Corridoni. La progettazione delle aree pedonali consentirà di avere un sistema di piazze all'interno del centro storico, sottraendo degli spazi oggi adibiti a parcheggio e restituendoli ai cittadini sottoforma di spazi pubblici. Tale intervento consentirà di riqualificare alcuni ambiti del centro storico come ad esempio piazza Carducci, piazza Garibaldi, via Anita Garibaldi, piazza Cambiaghi, vicolo scuole, etc.

L'ampliamento della ZTL, semplificando notevolmente le intersezioni tra la direttrice della cerchia e le strade interne alla cerchia stessa, consentirà di valutare una **nuova disciplina di circolazione sulle vie Manzoni, Appiani, Zanzi, Villa, Aliprandi, Visconti.** Ciò con l'obiettivo di ridurre il traffico di attraversamento e i fenomeni di congestione, intravvedendo la possibilità di realizzare itinerari

ciclabili a completamento della rete. Verrà comunque garantito l'accesso ai parcheggi contenuti nella ZTL.

La semplificazione della disciplina della ZTL interesserà sia la configurazione della stessa che la procedura di rilascio della permessistica. Si passerà dalle attuali 4 zone (rossa, blu, verde e arancione) regolamentate da varchi e da altre gestite solamente con segnaletica verticale, ad un'unica zona in cui ingressi e uscite saranno regolamentati da varchi elettronici. Anche la durata dei pass per i residenti verrà estesa e verrà acquisita, se di interesse per l'utente, contestualmente alla residenza. Inoltre, anche i permessi per il carico-scarico merci verranno adeguati in funzione della crescente domanda di trasporto merci e alle regole che si vorrà dare alla logistica urbana. Sarà incentivato il trasporto delle merci tramite cargo-bike e/o con veicoli elettrici.

Il rilascio dei pass sarà automatizzato e gestito attraverso una piattaforma user friendly dalla quale l'utente potrà gestire in autonomia le proprie richieste lasciando all'ufficio preposto la parte relativa ai controlli.

Anche gli accessi veicolari al **parco** verranno ridefiniti con l'obiettivo di ridurre il numero di veicoli in transito lungo viale Cavriga. Una strategia potrebbe essere quella di istituire una nuova ZTL lungo viale Cavriga, stabilendo quali sono le regole per il transito che necessariamente avrà delle caratteristiche diverse rispetto al centro storico. Una prima ipotesi, per procedere con gradualità, potrebbe essere quella, ad esempio, di stabilire la chiusura di viale Cavriga durante i mesi estivi (giugno, luglio, agosto, in corrispondenza della chiusura delle scuole) e di allungare progressivamente l'orario di chiusura anche durante il resto dell'anno (es. chiusura dalle 9.00 alle 17.00, invece che dalle 10.00 alle 16.00) fino a giungere nel tempo alla chiusura totale.

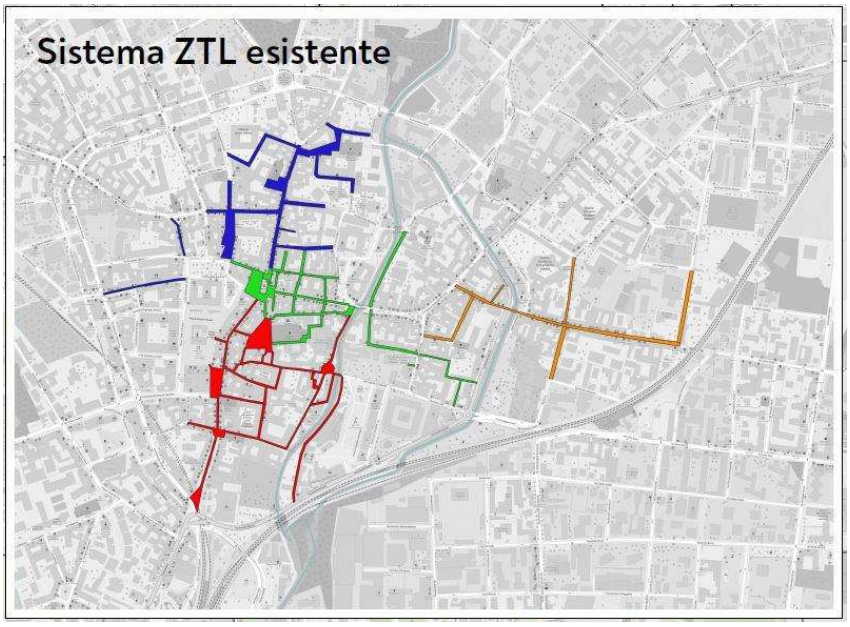


Figura 49: Attuale estensione della ZTL

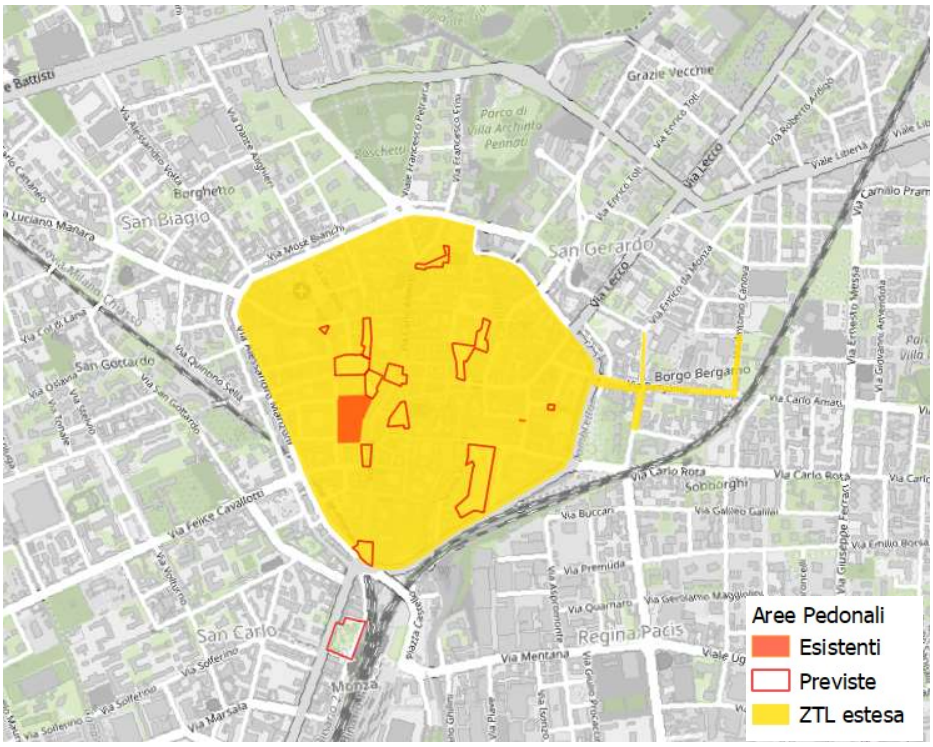


Figura 50: Futuro sviluppo ZTL

6.1.8 *Incentivare lo sviluppo di iniziative di sharing mobility*

Sul territorio della città di Monza sono già oggi attivi servizi di car, bike e micromobilità in sharing. Rispetto a questi servizi va in primo luogo rilevato che, mentre l'area operativa dei servizi di car sharing si estende fino agli aeroporti, i servizi di sharing destinati alla micro-mobilità sono limitati ai soli confini amministrativi del Comune, pur essendo il territorio un'unica conurbazione con i Comuni contermini, tra cui Villasanta, Lissone e Biassono.

Occorre, inoltre, rilevare che a fronte di una domanda consistente per i servizi di micro-mobilità, l'utilizzo del servizio di car sharing è relativamente poco diffuso.

Il PUMS promuove l'estensione territoriale dei servizi di sharing, in particolare: per le auto a noleggio si intende estendere l'area operativa di Milano (che già comprende gli aeroporti) su Monza e, per quanto riguarda la micromobilità, allargare il servizio ai comuni limitrofi (possibilità già contemplata dalla convenzione oggi attiva con gli operatori della micromobilità). Si propone, inoltre, la gratuità della sosta su strada per le auto dedicate al car sharing e il completamento di una rete di colonnine di ricarica delle auto elettriche sul territorio.

Con questa azione si intende catalizzare il processo culturale di passaggio dal possesso del veicolo al concetto di uso in relazione alle esigenze, nella consapevolezza che il cambio di questo paradigma è una sfida anzitutto culturale che richiede una visione di queste modalità di trasporto come parte essenziale del sistema di mobilità della città finalizzata a renderle alternative più efficaci all'auto in proprietà. Verrà promossa una stretta collaborazione tra enti pubblici e operatori privati per lo sviluppo di soluzioni di mobilità condivisa, con particolare attenzione alle esigenze delle imprese e dei lavoratori. In particolare verranno incentivate sinergie tra Comune di Monza, Comune di Milano, Provincia di Monza e Area Metropolitana di Milano e operatori privati al fine di sviluppare soluzioni di mobilità condivisa tra territori, con particolare attenzione alle esigenze degli studenti e lavoratori da e verso Milano.

6.2 *Monza città accessibile e inclusiva*

Per perseguire l'obiettivo strategico di migliorare l'accessibilità e l'inclusività della città il PUMS prevede le seguenti azioni:

- progettazione del nodo FFS di Monza centro per migliorarne l'accessibilità e accentuarne le caratteristiche di hub multimodale;

- progettazione e realizzazione del nodo FFS di Monza est – Parco per migliorare l'accessibilità alla zona est della città e al parco in particolare per migliorare la gestione dei grandi eventi;
- estendere sul territorio cittadino le linee della rete metropolitana della città di Milano servendo in modo capillare la zona centrale di Monza e le principali funzioni urbane;
- rendere gli attuali parcheggi in struttura degli hub multimodali; garantire l'accessibilità a tutte le categorie di utenti, con particolare riferimento agli utenti più fragili: bambini, anziani, persone con disabilità. Per garantire una reale accessibilità e inclusività, sarà prioritario sviluppare percorsi e infrastrutture pensate specificamente per le persone con disabilità, includendo aree senza barriere architettoniche e sistemi di trasporto adattati. Tutte le nuove infrastrutture, inclusi gli hub multimodali, saranno progettate seguendo il principio del 'design for all', per permettere a persone con disabilità motorie, visive o uditive di muoversi in sicurezza e autonomia.

Un elemento che funge da trait d'union con le azioni sopra elencate (e che saranno affrontate nei dettagli nei paragrafi successivi) è quello dell'Hub multimodale. Nell'ottica di connettere il trasporto a lunga distanza con il trasporto locale, il PUMS ragiona sul concetto di "sistema integrato" e di "hub". Tale concetto include nella progettazione funzionale dei nodi e dei servizi integrati, anche gli aspetti tecnologici che valorizzano la multimodalità.

Con hub multimodali si intendono le cerniere del sistema di mobilità a servizio della città, luoghi strategici dell'area urbana dove si concentrano le più importanti attrezzature: servizi di trasporto su ferro, parcheggi di scambio, linee di pubblico trasporto, servizi sharing, dotazioni hardware e software per la smart mobility, mobilità elettrica, micro-attività per il presenziamento commerciale dei luoghi, piccoli servizi per i cittadini.

Il PUMS di Monza introduce l'attrezzaggio, in luoghi ben precisi del territorio, degli hub multimodali attraverso le quali si devono mettere nelle condizioni gli utenti, soprattutto coloro che si spostano sistematicamente in ingresso e uscita dalla città di accedere in questi "hub" della mobilità e da lì utilizzare il metodo di spostamento che meglio risponde alle proprie esigenze. Negli hub multimodali si dovrà garantire:

- diffusa presenza di sistemi di connessione "aperti";
- attrezzaggi per i servizi di sharing mobility;
- adeguati sistemi di infomobilità che integrino i vari sistemi di trasporto e consentano lo sviluppo di servizi innovativi di mobilità;
- piattaforme di Mobility as a Service (Maas) con interazione dei servizi per la mobilità forniti da operatori diversi: piattaforme telematiche combinate con i sistemi ITS e di infomobilità;

- punti di ricarica elettrica (lenta e veloce) con postazioni ben individuate ed attrezzate;
- presenza di reti ciclabili e della mobilità attiva;
- presenza di micro-attività commerciali anche al fine di garantire un presidio dell'area;
- qualità architettonica dei manufatti: l'attenzione a rendere lo spazio del parcheggio o della fermata del treno o della metropolitana un luogo con identità propria. Tali spazi saranno dotati di sistemi di videosorveglianza per garantire la sicurezza degli utenti durante tutte le ore del giorno

Lo schema riassume le dotazioni degli hub multimodali:

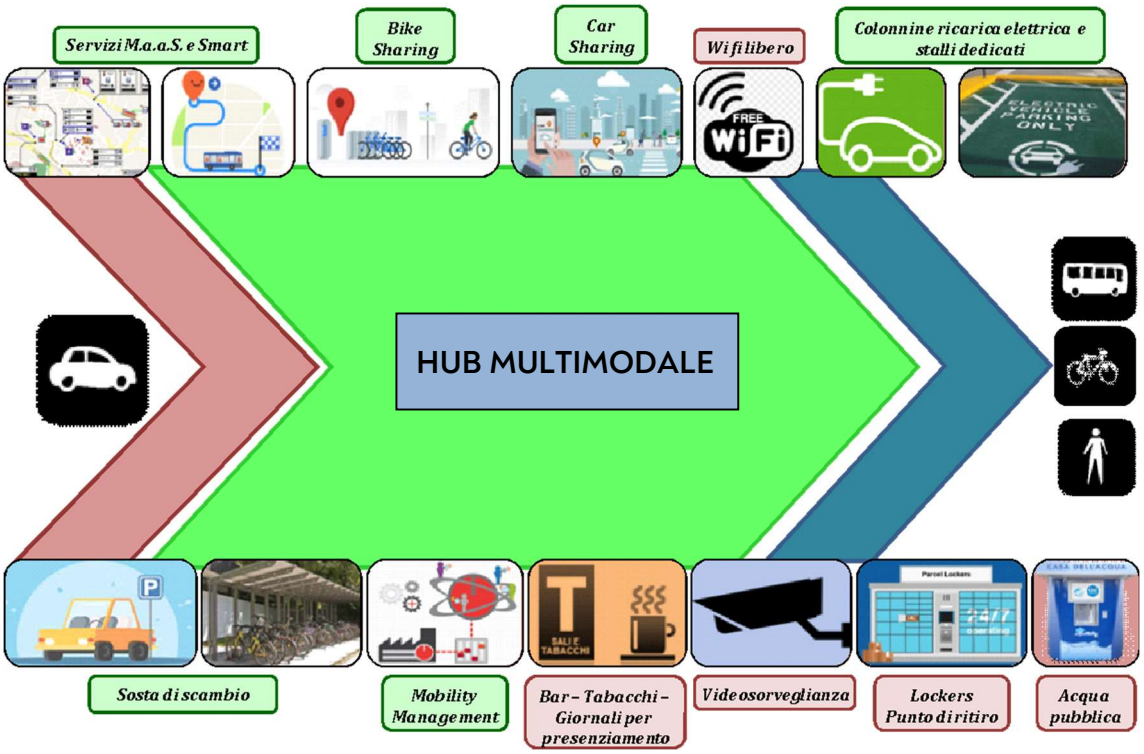


Figura 51: Funzionalità hub multimodali

Il PUMS di Monza colloca tra gli interventi di breve-medio periodo, la conversione in Hub multimodali dei parcheggi in struttura e delle stazioni esistenti.

Considerando, poi, la previsione di prolungamento della linea M5 e della linea M1 nel territorio comunale, occorre prevedere interventi per l'accessibilità intermodale presso le nuove stazioni metropolitane come dei veri e propri hub di mobilità, attrezzando questi hub con servizi di sharing e micrologistica rendendoli anche luoghi oltre che funzionali, belli, sicuri che possano ospitare eventi culturali.

Da un'analisi del territorio emergono alcuni "punti" in cui confluiscono diversi servizi di mobilità.

Tali nodi sono stati analizzati e gerarchizzati in base alla numerosità dei servizi di mobilità o-erti e della "capacità" di ciascun servizio. E' stato ricostruito lo scenario "Zero" e definito, in base alla riorganizzazione dei servizi di mobilità e al recepimento dei progetti infrastrutturali, lo scenario "PUMS". Da una prima lettura dei nodi emerge le necessità di una gerarchizzazione degli stessi; nello scenario "zero" emergono due tipologie:

- **Hub di 1° livello -** Stazione Ferroviaria di Monza Centrale, in cui c'è una forte integrazione tra forme di trasporto pubblico e trasporto privato per connettere in modo efficiente e razionale il centro città con i suoi ambiti più periferici, nonché il capoluogo di provincia con le altre provincie. L'Hub intermodale di 1° livello è il luogo in cui vi è la convergenza tra più infrastrutture trasportistiche e dove è possibile passare da un mezzo di trasporto all'altro in modo rapido ed agevole, sia esso un spostamento di tipo individuale (personale o in sharing) o collettivo e in cui ci sono dei servizi di supporto all'intermodalità, come ad esempio: percorsi pedonali sicuri, velostazioni, parcheggi per moto e auto, servizi di ricarica elettrica, supportati da servizi commerciali a supporto dell'utenza, piuttosto che da servizi di micrologistica urbana. La stazione ferroviaria di Monza Centro è stata classificata come Hub Intermodale di 1° livello in considerazione della numerosità dei servizi di mobilità che qui confluiscono e della consistenza degli spostamenti offerti sia dal sistema ferroviario che dai parcheggi che ad essa afferiscono.
- **Hub di 2° livello**: è quel nodo in cui confluiscono due o più servizi di mobilità ma in cui la consistenza degli spostamenti attratti/generati non è tale da rientrane nella categoria superiore. La stazione di Monza Sobborghi non genera la stessa quantità di spostamenti che genera la stazione di Monza Centrale e, allo stesso tempo, il nodo dell'ospedale, pur avendo la presenza di diversi servizi di mobilità non svolge oggi la funzione di interscambio con la città. I nodi di Porta Monza e Rondò dei Pini hanno una consistente offerta di parcheggi oggi poco utilizzata, durante i giorni lavorativi; in questi hub di 2°livello confluiscono più modalità di trasporto e perciò vengono definiti "Hub" ma, certamente, saranno oggetto di potenziato nello scenario "PUMS", in vista dell'arrivo delle fermate della M5.

La planimetria seguente inquadra gli hub multimodali sul territorio di Monza.

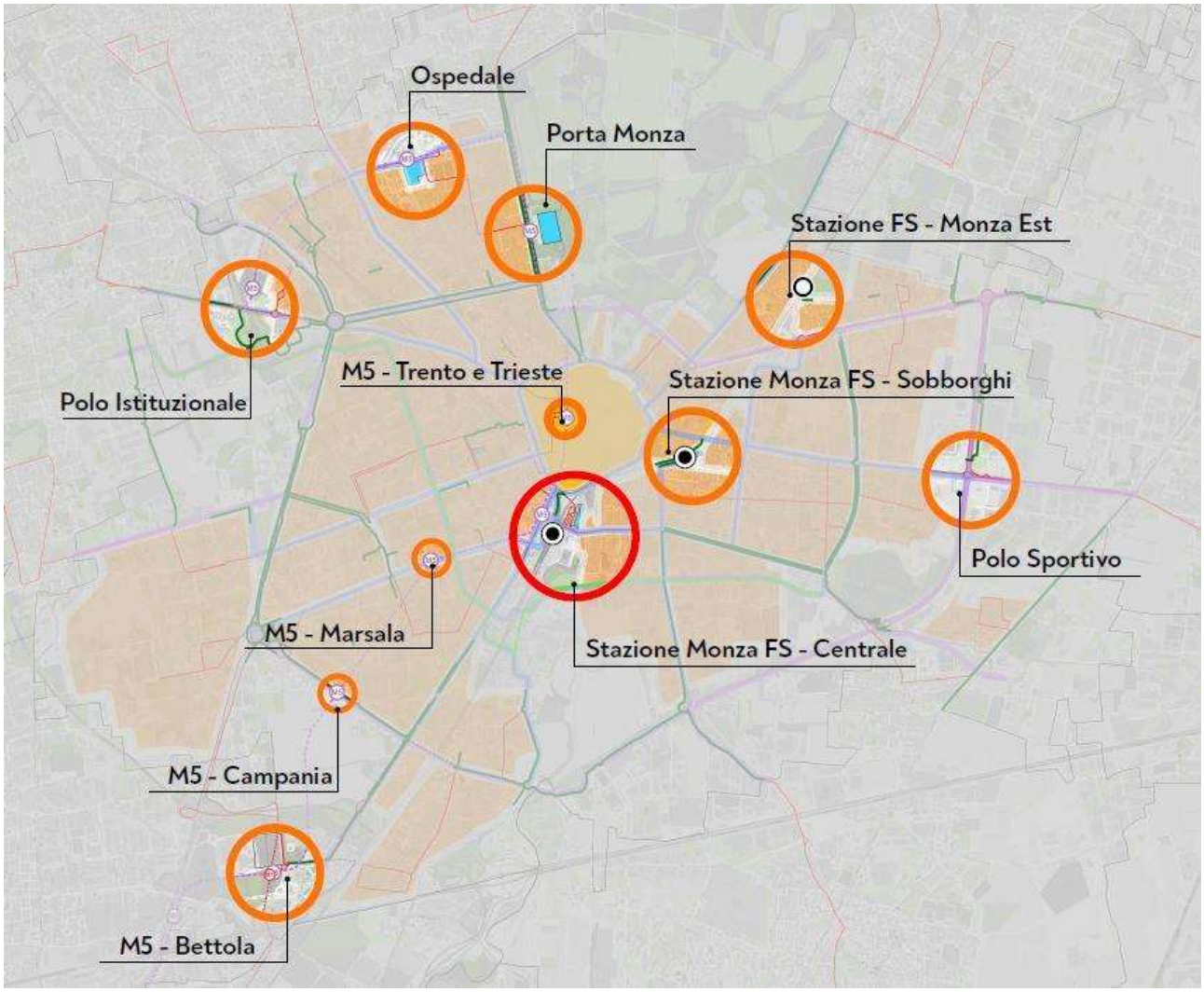


Figura 52 – Stralcio tavola "Hub Multimodali – Scenario PUMS"

Le tabelle seguenti evidenziano per ciascun Hub Multimodale i servizi di mobilità offerti, evidenziati in rosso, confrontando lo scenario di breve-medio periodo con quello di lungo periodo a 10 anni.

Hub multimodali	Servizi di mobilità/connessione offerti: scenario attuale										
	Ferro		TPL	Parcheggio	Sharing			Biciclette		Pedonale	Micro Logistica
	Ferrovia	M5			Auto	Bici	Monopattini	Velostazione	Rastrelliere		
Monza Centro	■		■	■	■	■	■	■	■	■	
Monza Est											
Campania			■	■	■					■	
Bettola			■	■	■						
Sobborghi	■					■	■		■	■	
Stadio				■		■	■				
Parco			■	■	■	■	■		■	■	
Ospedale			■	■	■	■	■	■	■	■	
Polo Istituzionale			■	■	■	■	■				
Marsala				■		■	■			■	
Trento e Trieste			■	■		■	■		■	■	
Pelletier scuole			■	■		■	■		■	■	

Figura 53 – Hub multimodali in relazione ai servizi di mobilità offerti – Scenario breve-medio periodo

Hub multimodali	Servizi di mobilità/connessione offerti: scenario a 10 anni										
	Ferro		TPL	Parcheggio	Sharing			Biciclette		Pedonale	Micro Logistica
	Ferrovia	M5			Auto	Bici	Monopattini	Velostazione	Rastrelliere		
Monza Centro	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Monza Est			■			■	■	■	■	■	■
Campania		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Bettola		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Sobborghi	■		■	■		■	■	■	■	■	■
Stadio			■	■		■	■	■	■	■	■
Parco		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Ospedale		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Polo Istituzionale		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■



Figura 54– Hub multimodali in relazione ai servizi di mobilità offerti – Scenario medio-lungo periodo

Dalle tabelle sopra riportate si evince come, nello scenario di lungo periodo, l'offerta dei servizi di mobilità aumenti e, con particolare riferimento alla mobilità attiva, gli Hub siano sempre accessibili.

6.2.1 Progettazione hub multimodale Monza centro - FFS

Il nodo ferroviario di Monza centro è interessato nel giorno feriale medio da circa 380 treni utilizzati da circa 44.000 passeggeri. Di questi 44.000 passeggeri circa l'88% sono pendolari. In prossimità dello stesso sono collocati uno stazionamento bus e 2 fermate del trasporto pubblico locale di superficie: complessivamente il nodo è interessato da circa 630 corse bus al giorno. Nonostante l'offerta di trasporto pubblico di superficie a servizio del nodo ferroviario sia significativa, soltanto l'8% degli utenti dei servizi ferroviari utilizza il bus per raggiungere la stazione, il 45% raggiunge la stazione a piedi e in bici. Il 47% degli utenti giornalieri raggiunge la stazione in auto, di questi il 26% utilizza l'auto propria e il 21% il kiss and ride.

Il nodo di Monza centro è già oggi dotato di una velostazione in un edificio di proprietà di RFI posto lato binario 1 e di una velostazione posta lato binario 7, entrambe gestite da Monza Mobilità. E' dotato, inoltre, di uno stazionamento bus posto lato binario 7 utilizzato da NET e da Autoguidovie, di due parcheggi di interscambio posti lato binario 7 e gestiti rispettivamente da Metropark e da Monza Mobilità.

Tutto ciò rende il nodo di Monza centro il principale hub di connessione multimodale della città.

Per la progettazione degli interventi volti a migliorare l'accessibilità del nodo FFS di Monza centro è in corso di definizione un accordo di programma con il Gruppo Ferrovie dello Stato finalizzato a una progettazione condivisa con i seguenti obiettivi:

- individuare le soluzioni per la connessione della stazione ferroviaria con la futura stazione della linea metropolitana M5;
- adeguare la capacità delle connessioni tra il binario 1 e il binario 7 sia in relazione alle esigenze di mobilità sistematica che alla domanda indotta dai grandi eventi;

- migliorare la connessione pedonale e ciclabile, attraverso la stazione, tra corso Milano e piazza Castello
- migliorare la connessione pedonale della stazione con via Italia;
- ripristinare l'accesso pedonale e ciclabile alla stazione da via Visconti;
- Razionalizzare il terminal bus
- Riprogettare le aree di parcheggio e gli spazi dedicati alla sharing mobility
- riqualificare le velostazioni poste lato binario 1 e binario 7 prevedendo la realizzazione degli interventi necessari a integrarle funzionalmente con le altre velostazioni;
- individuare congiuntamente le destinazioni d'uso delle aree di Ferrovie dello Stato e del Comune di Monza che ricadono nell'ambito di stazione al fine di valorizzare l'area;

Al fine di accentuarne le caratteristiche di hub multimodale andranno valutate con gli operatori di sistemi di trasporto innovativi le esigenze di spazi e di infrastrutture dedicate che consentano alla città di candidarsi ad essere tra i luoghi prioritari di sviluppo e prime sperimentazioni di servizi di mobilità area. Per le relative valutazioni di fattibilità andrà verificata la possibilità di stipulare appositi accordi di programma con primari operatori di settore operanti sul territorio regionale.

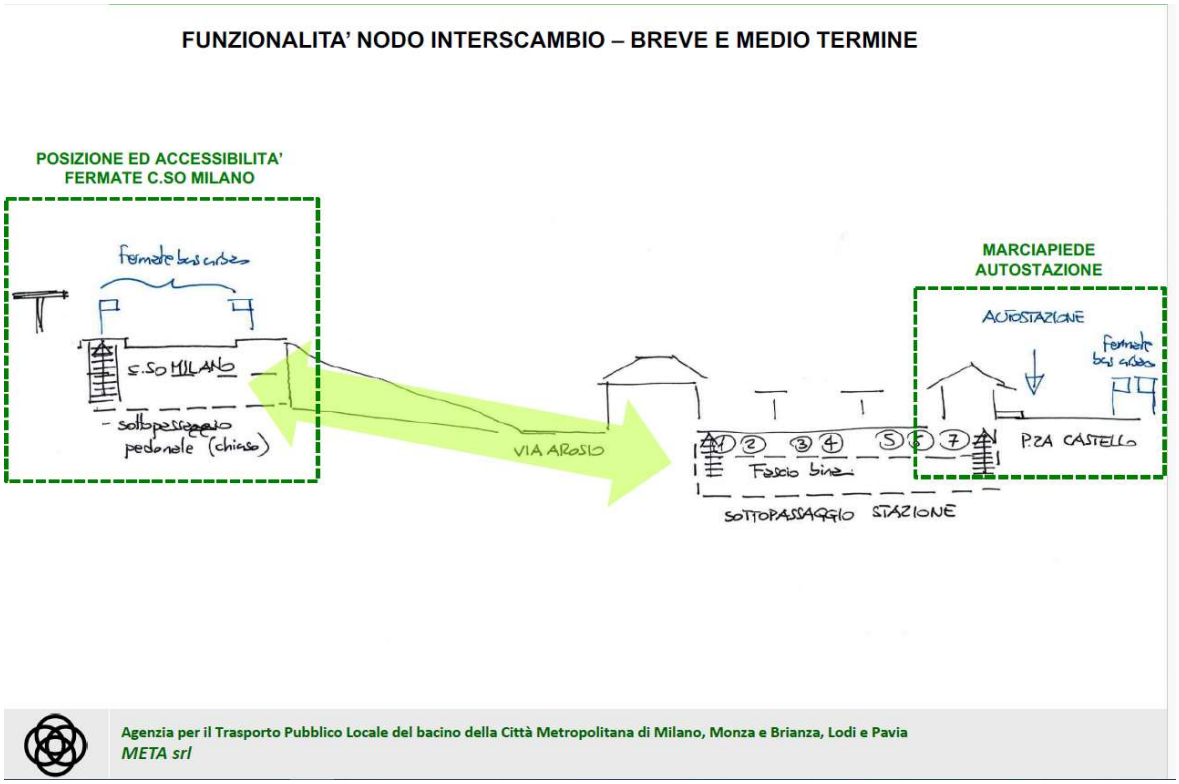


Figura 55: Proposta per funzionalità nodo interscambio a breve-medio termine

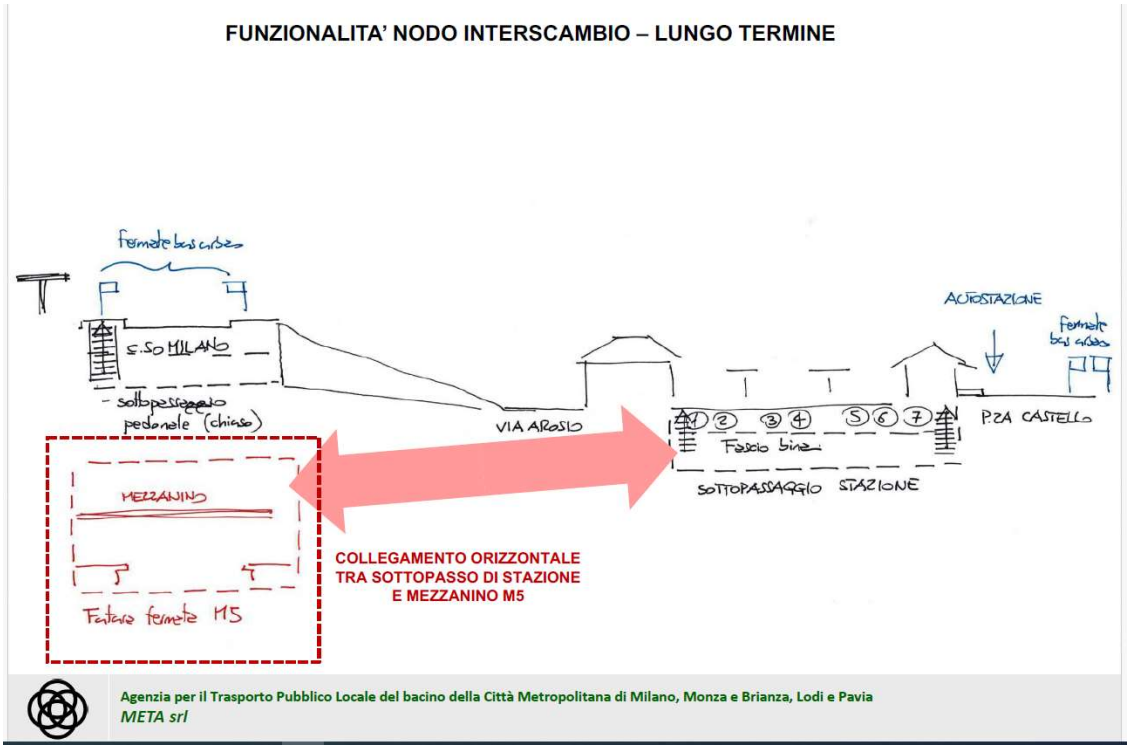


Figura 56: Proposta per funzionalità nodo interscambio a lungo termine

6.2.2 Realizzazione hub multimodale Monza est - FFS

L'intervento di realizzazione del hub multimodale di Monza est – FFS è previsto dal Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti nell'ambito degli interventi previsti con l'azione F19 che individua gli interventi tecnologici e infrastrutturali sui nodi ferroviari del sistema regionale.

Questo hub assume particolare rilevanza in relazione alla gestione dei grandi eventi nel parco e, più in generale, per il miglioramento dell'accessibilità ordinaria al parco in quanto consentirà l'adduzione diretta dal sistema ferroviario regionale. La realizzazione della stazione, infatti, consentirà di servire l'ambito territoriale in cui ricade con i servizi gestiti da Trenord della S7, S8 e S18.

Per la realizzazione del nuovo nodo FFS di Monza est Parco è attualmente in corso di definizione un accordo di collaborazione tra il Comune di Monza, Regione Lombardi e RFI. Da detto accordo di collaborazione scaturiranno le attività di progettazione di dettaglio e di successiva realizzazione.

In questo ambito andranno previste e realizzati gli interventi necessari a garantire la multimodalità, ovvero:

- la realizzazione di una velostazione funzionalmente integrata con le altre velostazioni gestite da Monza Mobilità;

- la realizzazione di un'area di parcheggio in prossimità, dotata di sistemi di ricarica elettrica, per auto private e in sharing;

- fermate delle linee del trasporto pubblico locale su gomma.

6.2.3 Progettazione e realizzazione hub multimodali urbani: estensione della linea M5

Il progetto di "Prolungamento M5 a Monza" prevede l'estensione della linea M5 dall'attuale capolinea esistente di Bignami fino a Monza, per una lunghezza complessiva di circa 13 km e comprende 7 stazioni, 6 manufatti e un deposito con funzione di ricovero e manutenzione del materiale rotabile.

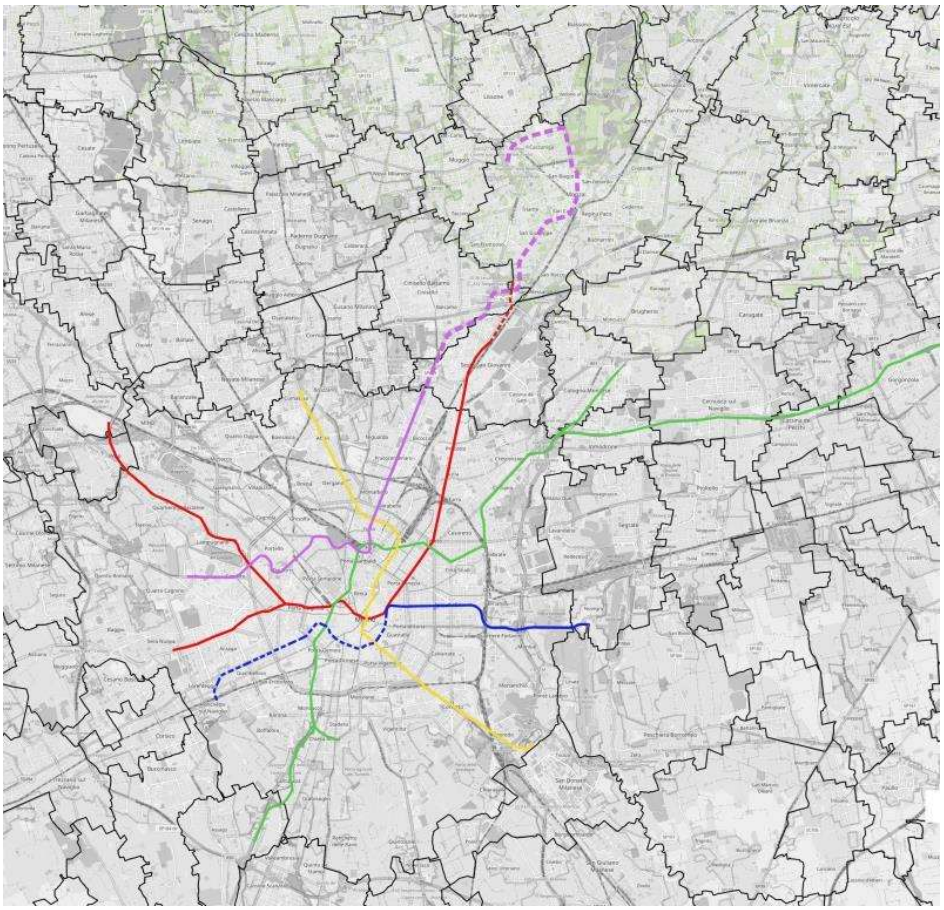


Figura 57: Previsione sistema metropolitano di Milano

L'intervento ha gli obiettivi principali di migliorare la connessione della linea M5 con il sistema portante della mobilità su ferro urbana e regionale, ovvero con la M1 a Monza Bettola a con la rete ferroviaria a Monza FS.

Il prolungamento della metropolitana linea 5 dalla stazione di Bignami al nuovo capolinea è contenuto nel "Patto per Milano", un'intesa istituzionale di programma tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e la Città di Milano con oggetto "Interventi per lo sviluppo economico, la coesione sociale e territoriale della Città di Milano e dell'area metropolitana". Tale programma prevede, infatti, 16 milioni di euro destinati alla progettazione, fino allo stadio definitivo compreso, della linea 5 sino a Monza.

L'intervento prevede il rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale ai sensi dell'art. 27 bis del d.lgs. 152/2006. Il termine per la presentazione delle integrazioni documentali da parte del Comune di Milano e MM SpA è stato fissato per il 30.09.2023.

Si descrive di seguito il progetto delle stazioni e dei manufatti della linea M5 a Monza, ad oggi ancora in corso di definizione:

- stazione Campania**:** ubicata all'interno del parcheggio privato di viale Campania, a servizio degli uffici e degli esercizi commerciali adiacenti via Philips. L'opportunità individuata è stata quella di riqualificare e valorizzare il contesto di viale Campania. Il progetto della sistemazione superficiale della stazione Campania prevede la realizzazione di una piazza dando prevalenza alle aree verdi e alla massimizzazione delle piantumazioni delle alberature.

- stazione Marsala: si colloca come elemento di unione tra sistemi della Sanità Pubblica, dell'Istruzione e della Ciclovia del Villoresi. Il progetto prevede la realizzazione di una piazza dando prevalenza alle aree verdi e di una pista ciclabile che funga da collegamento tra la stazione e il Canale Villoresi.

- stazione Monza FS: collocata parzialmente in un'area di tutela art.10 c. 4 lett. g) D. Lgs. n. 42/04, ha la funzione di interscambio modale con la stazione ferroviaria FS e di accessibilità pedonale verso il Centro Storico. Il progetto della sistemazione superficiale della stazione Monza FS riguarda due ambiti ben distinti collocati sul versante est e ovest di corso Milano. In dettaglio a ovest l'area, attualmente interessata da un distributore di carburante con annessa officina di riparazione veicoli, viene

riqualificata con un'ampia area verde. A est, internamente a piazza caduti del Lavoro, caratterizzata da un ampio giardino storico risalente agli ultimi anni dell'800 con al centro la grande fontana sottoposta a tutela art.10 c. 4 lett. g) D. Lgs. n. 42/04, è collocato il nuovo volume di accesso alla stazione, il cui progetto è stato coordinato con RFI, proprietaria dell'area. In tale area il progetto prevede il ripristino della pavimentazione esistente.

- stazione Trento e Trieste: collocata in largo IV Novembre, in stretta adiacenza alle piazze Trento e Trieste e Giosuè Carducci. Il progetto della sistemazione superficiale prevede la sostanziale pedonalizzazione della piazza in connessione con Largo IV Novembre, Piazza Carducci, Piazza San Paolo e Piazza dell'Arengario) sostituendo, in fase di ripristino, i materiali esistenti con altri valutati più idonei per le funzioni richieste.

- stazione Parco – villa Reale: collocata all'interno del Parco di Monza in corrispondenza del grande parcheggio a nord del Complesso Monumentale. L'area è sottoposta a Tutela art. 142 lett. f) D. Lgs. n. 42/04 e Tutela art. 10 D.Lgs. n. 42/04. Gli accessi alla stazione sono ubicati sia all'interno del Parco sia all'esterno, lungo viale Brianza. Il progetto della sistemazione superficiale prevede il sostanziale ripristino dello stato attuale. È interesse dell'Amministrazione realizzare un sottopasso collegato con la Stazione che attraversi viale Brianza, la cui uscita principale sia in via Bellini, mantenendo la continuità visiva e funzionale della pista ciclabile esistente.

- stazione Ospedale San Gerardo: ubicata all'interno del parcheggio antistante l'Ospedale afferendo ai sistemi di Sanità Pubblica e all'Istruzione Universitaria considerando la presenza della sede universitaria a nord della via Pergolesi. Il progetto della sistemazione superficiale della Stazione Ospedale prevede il sostanziale ripristino del parcheggio. Sono previsti tre accessi di stazione, due lati parcheggio (su via Baraggia e su via Pergolesi) e uno lato Ospedale, attraverso un corridoio interrato al di sotto della stessa via Pergolesi. Il progetto della sistemazione superficiale della Stazione Ospedale dovrà essere rivisto a valle della definizione dell'area destinata al parcheggio di prossimità.

- stazione Monza Brianza: ubicata internamente al Polo Istituzionale di Monza afferendo al sistema dei Servizi Pubblici Sovracomunali.

Per lo scenario di medio periodo il prolungamento della linea metropolitana M5 a Monza, per quanto realizzata in sotterraneo, richiederà la verifica degli impatti sulla mobilità veicolare che saranno determinati dalla contemporanea presenza dei cantieri per la realizzazione delle stazioni e dei manufatti di servizio. Da questa verifica degli impatti, al fine di definire gli interventi di mitigazione, sarà demandato ad uno specifico Tavolo Tecnico l'elaborazione di un piano di viabilità provvisoria che non consideri solo il singolo cantiere ma che includa tutto il territorio di Monza considerando anche l'apertura dei cantieri relativi al Progetto di potenziamento della A52 predisposto da Milano Serravalle. Il piano avrà lo scopo di individuare scelte viabilistiche strategiche al fine di spostare la viabilità principale interessata dai cantieri su percorsi alternativi.

L'estensione della linea M5 sul territorio di Monza è stata simulata da AMAT per avere delle previsioni di traffico all'anno 2030. Il profilo di domanda passeggeri viene di seguito riportato in due schemi, il primo relativo ai flussi passeggeri verso San Siro, e il secondo verso Monza. Entrambi considerano già la tratta di espansione verso Monza, che parte dalla stazione di Testi-Gorki ed arriva sino a Monza-Brianza, per un totale di 11 stazioni previste lungo l'estensione della tratta metropolitana.

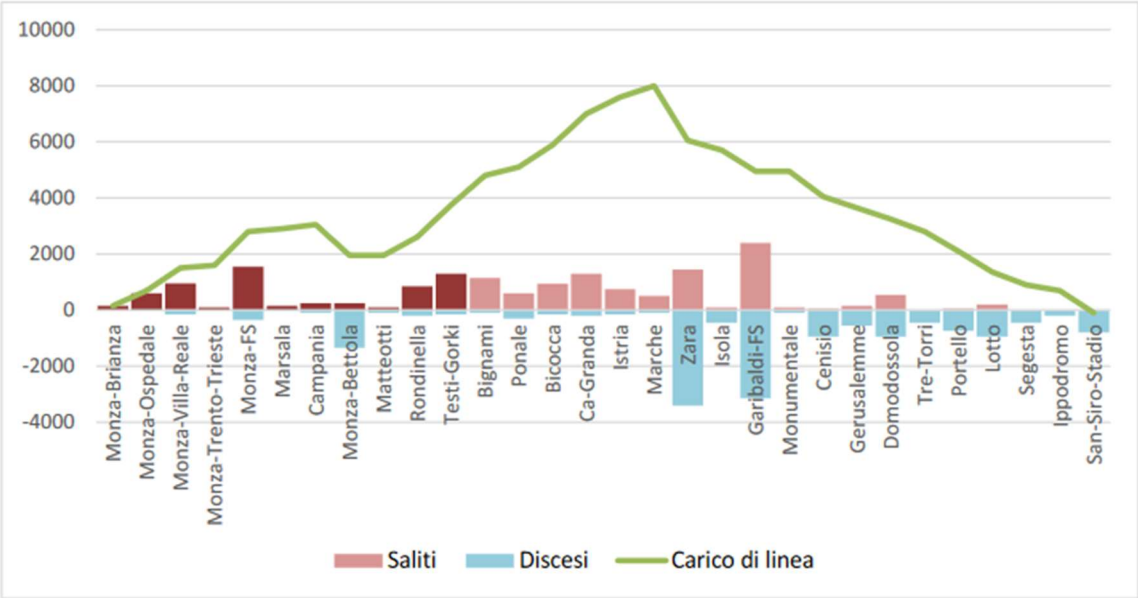


Figura 58: Numero passeggeri e sua variazione verso San Siro Stadio, durante l'ora di picco del mattino

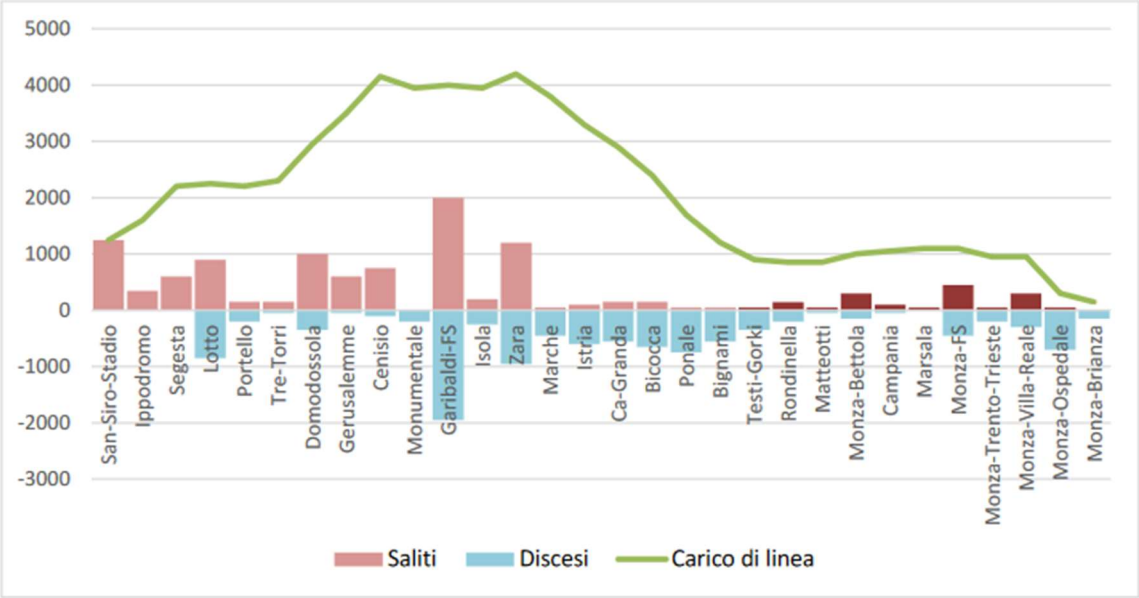


Figura 59: Numero passeggeri e sua variazione verso Monza-Brianza, durante l'ora di picco del mattino

Per meglio determinare i valori di domanda da utilizzare ai fini della simulazione, si è focalizzata la ricerca alla sola tratta di estensione della linea in maniera tale da individuare i valori più alti fra discesi e saliti a cui la stazione tipologica sarà soggetta. Con questo criterio, la stazione Monza FS risulta essere quella maggiormente utilizzata, con un totale, nell'ora di punta del mattino, di 2.800 passeggeri, di cui 800 discesi e 2.000 saliti.

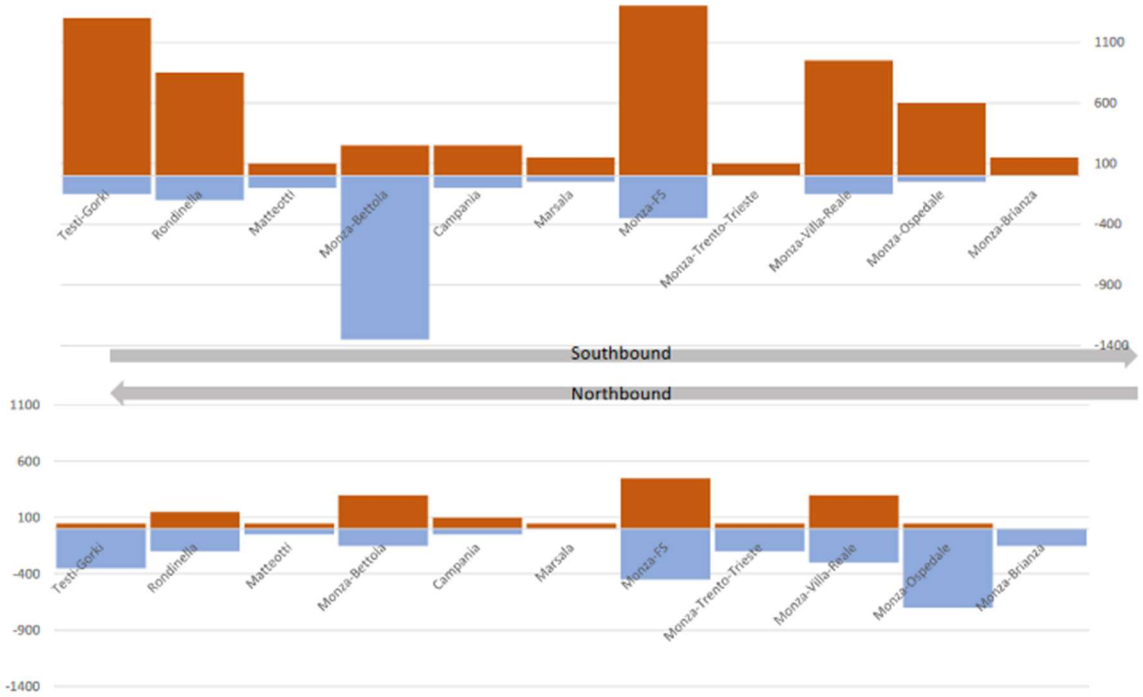


Figura 60: Variazione numero passeggeri nelle due direzioni nel tratto di estensione, durante l'ora di picco del mattino

	Testi-Gorki	Rondinella	Matteotti	Monza-Bettola	Campania	Marsala	Monza-FS	Monza-Trento-Trieste	Monza-Villa-Reale	Monza-Ospedale	Monza-Brianza
Saliti	1300	850	100	250	250	150	1550	100	950	600	150
Discesi	150	200	100	1350	100	50	350	0	150	50	0
Totale dir SB	**1450**	**1050**	**200**	**1600**	**350**	**200**	**1900**	**100**	**1100**	**650**	**150**
Saliti	50	150	50	300	100	50	450	50	300	50	0
Discesi	350	200	50	150	50	0	450	200	300	700	150
Totale dir NB	**400**	**350**	**100**	**450**	**150**	**50**	**900**	**250**	**600**	**750**	**150**
Totale stazione	**1850**	**1400**	**300**	**2050**	**500**	**250**	**2800**	**350**	**1700**	**1400**	**300**

Tabella 23: Numero passeggeri nelle due direzioni nel tratto di estensione, durante l'ora di picco del mattino

Ad oggi è in corso la fase terminale di progettazione delle stazioni. Per il breve medio periodo andranno studiati i cantieri per individuare dispositivi di circolazione che riducano al minimo gli impatti sulla mobilità in questa fase. Per ciascuna stazione andrà definito in collaborazione con i progettisti la sistemazione di superficie accompagnandola con valutazioni multisettoriali che consentano di valutare gli impatti sulla mobilità, sociali, commerciali, turistici e ambientali

Oltre all'intervento di estensione della linea M5 è previsto il prolungamento della linea metropolitana M1 da Sesto FS a Monza Bettola. Il prolungamento verso nord dell'attuale linea

metropolitana M1 Sesto FS – Rho Fiera/Bisceglie ha una lunghezza di circa 1,8 km completamente interrati, con due stazioni (Sesto Restellone e Cinisello-Monza) e prevede l'acquisizione di 9 treni aggiuntivi, con caratteristiche analoghe a quelli attualmente impiegati sulla linea M1.

6.2.4 Rendere hub multimodali urbani i parcheggi in struttura

In previsione delle importanti opere infrastrutturali precedentemente riportate, i parcheggi in struttura già presenti sul territorio comunale, gestiti da Monza Mobilità e non influenzati dallo sviluppo dei nuovi servizi di mobilità su ferro dovranno tendere a diventare degli hub multimodali, sebbene di rango inferiore. Questi avranno infatti la possibilità di diventare accentratori di mobilità andando ad includere ciclabili, velostazioni, TPL e servizi di sharing, sia di prossimità che a lunga percorrenza. I parcheggi in struttura considerati sono molto eterogenei sia dal punto di vista della posizione che dell'offerta di stalli. Questo può essere sfruttato per rispondere in modo più accurato alle diverse domande di mobilità e contemporaneamente andare ad incrementare il livello di accessibilità sia attiva che passiva delle diverse zone. La possibilità di avere più modalità di trasporto a disposizione nelle immediate vicinanze può incentivare l'utente a scegliere alternative più sostenibili per la mobilità minimizzando l'utilizzo del veicolo di proprietà.

I parcheggi in struttura considerati sono:

- Piazza Castello: Questo è il parcheggio con il più alto livello di intermodalità già presente attualmente. Sono già presenti, infatti, la stazione FFS Monza Centro, la velostazione e diverse rastrelliere per biciclette, svariati linee di TPL e vengono posizionati nelle immediate vicinanze anche servizi di sharing;
- Porta Monza: Il parcheggio di accesso al parco di Monza, al momento è collegato da una ciclabile dedicata e una linea di TPL. Potenziando il collegamento sia di TPL che di sharing si faciliterà la connessione con il centro cittadino;
- Via Martiri delle Foibe: Il parcheggio ha la potenzialità di diventare un hub di interscambio data la sua vicinanza con la rete stradale regionale e la presenza di una pista ciclabile in sede protetta che lo pone in diretto collegamento con il resto della città;
- Via Alessandro Volta: Il parcheggio si trova in una area densamente popolata e a ridosso del centro. Andando a potenziare i servizi di micromobilità e di TPL, questo parcheggio può avere un grosso impatto sulle modalità di spostamento di vicinato andando ad incrementare lo share modale sostenibile;
- Via Suor Maria Pellettier: Parcheggio simile a quello di Via Volta sia per posizione che per potenzialità;

- Ospedale S. Gerardo: Il parcheggio si trova a ridosso sia dell'ospedale, uno dei principali attrattori di mobilità, che ad un quartiere a prevalenza residenziale. Al momento è già fornita di una velostazione, servizi di bikesharing e TPL. Una volta potenziati e ottimizzati questi possono dare la possibilità a questo hub di diventare un fulcro del quartiere andando ad incrementare i livelli di accessibilità sia attiva che passiva della zona.

6.2.5 Garantire l'accessibilità

Il PUMS affronta il tema dell'accessibilità ai servizi di mobilità da parte di tutte le categorie di utenti: bambini, anziani, disabili motori, uditivi e visivi.
La presenza di infrastrutture e servizi per la mobilità contribuiscono inevitabilmente a costruire delle relazioni gerarchiche nel territorio: all'interno della stessa città (ad esempio, tra centro e periferia) oppure nella rete con le altre città a livello metropolitano o regionale.
Le infrastrutture di trasporto agiscono sulla percezione di lontananza e di isolamento di un territorio rispetto ad un altro, conseguentemente, più il trasporto è inclusivo, più accessibile risulterà il luogo che ne è servito.
Il tema dell'accessibilità all'interno del PUMS assume una connotazione ancora più importante se riesce ad essere "per tutti". L'approccio all'accessibilità per tutti, conosciuto a livello internazionale come "comfort e design for all", vuole rendere più accessibili sia l'offerta di mobilità che le dotazioni dello spazio pubblico per consentire la fruizione di ambienti e servizi alla più ampia pluralità di soggetti, diversi fra loro per capacità percettive, motorie e cognitive.
Attraverso l'implementazione del PUMS si vuole permettere ai cittadini non di muoversi meno, ma di muoversi meglio e in modo sostenibile.
Concretamente, il PUMS definisce degli indirizzi progettuali che rendono ogni servizio di mobilità accessibile da tutti. Ad esempio: i percorsi pedonali per accedere ai servizi di mobilità devono essere sicuri e accessibili a tutti, le fermate (e i mezzi) devono essere fruibili anche dagli utenti a mobilità ridotta oltre che dai disabili motori, visivi e uditivi. Glu hub della mobilità devono avere una adeguata offerta di stalli riservati alla sosta delle persone diversamente abili; anche i collegamenti verticali devono essere garantiti dagli ascensori e i percorsi orizzontali devono essere continui e in sicurezza per tutti i fruitori. Lo spazio pubblico, cioè l'insieme di strade e piazze su cui avvengono gli spostamenti "veloci" (delle auto) o "lenti" (delle persone) devono essere fruibili da tutti e quindi progettati senza barriere architettoniche.

6.3 Monza città attrattiva

Per l'obiettivo strategico di rendere maggiormente attrattiva la città, il PUMS individua le seguenti azioni:

- migliorare i servizi di trasporto pubblico locale;
- gestire la mobilità indotta dai grandi eventi;
- rivedere la regolamentazione degli accessi alla ZTL;
- migliorare l qualità dello spazio stradale urbano.

Le azioni vengono descritte di seguito.

6.3.1 Migliorare i servizi di trasporto pubblico locale

Il PUMS propone la revisione della rete del Trasporto Pubblico Locale di superficie, sia di area urbana che della conurbazione, accentuandone le caratteristiche di multi-modalità di questo sistema di trasporto e, pertanto, rivedendone l'articolazione in relazione alle fermate della linea M5 che saranno realizzate sul territorio di Monza, alle stazioni ferroviarie della città e alla localizzazione dei parcheggi a contorno del bacino centrale della città. Questa nuova configurazione dovrà, inoltre, tenere conto della distribuzione delle principali attività sul territorio, ovvero dei poli scolastici, del polo istituzionale, dello stadio e del parco.
La riorganizzazione della rete proposta dal PUMS scaturisce dalla analisi dei dati di frequentazione rilevati sulle singole linee e, al fine di migliorare l'interscambio gomma – gomma, prevedere dei percorsi comuni per le linee bus lungo il perimetro della nuova ZTL del centro, ovvero via Visconti, via Aliprandi, via D'Azeglio, via Appiani, via Manzoni. In collaborazione con l'Agenzia di Bacino andranno definiti i programmi di esercizio anche tenendo conto dell'esigenza di integrazione con i servizi ferroviari. Vedi tavola *"5B – TPL – Scenari di Progetto"*
Al fine di migliorare la qualità del servizio il PUMS propone al paragrafo 6.1.2 anche la conversione all'elettrico delle flotte bus impegnate in area urbana.
Uno specifico approfondimento richiederà l'analisi e la definizione degli interventi necessari a migliorare l'accessibilità alle fermate del TPL.
Contestualmente propone di verificare con l'Agenzia di Bacino la possibilità di rendere disponibili in open data le informazioni sulla localizzazione in tempo reale dei mezzi destinati al trasporto pubblico locale al fine di abilitare lo sviluppo di app per fornire queste informazioni agli utenti.

Il PUMS propone inoltre la realizzazione di un sistema E – BRT, ovvero di un sistema di mobilità in sede riservata da gestire con bus elettrici da realizzare sulla principale direttrice di collegamento est – ovest della città, ovvero viale Cesare Battisti – viale Regina Margherita – via Giovanni Boccaccio – via Cantore – viale Libertà. Tale sistema andrà ad intercettare le linee su ferro, sia ferroviarie che metropolitane, che si articolano lungo l'asse nord-sud, facilitando la multimodalità degli spostamenti interni alla città. Nella progettazione di questo nuovo sistema di trasporto andrà prevista la realizzazione della sede riservata protetta sulla direttrice individuata dotata di sistemi telematici per la rilevazione dei transiti. Particolare attenzione dovrà essere dedicata, inoltre, ai sistemi telematici per garantire la priorità alle intersezioni semaforizzate e alla progettazione delle zone di fermata al fine di garantire l'accessibilità in sicurezza a tutte le categorie di utenti.
Sono compresi, tra i servizi per il miglioramento dei Trasporto Pubblico Locale, i servizi di "Demand Responsive Transport", cioè il trasporto pubblico a chiamata. Esso consiste nell'utilizzo di una flotta di mezzi pubblici di piccole dimensioni (es. minibus) tali da consentire spostamenti personalizzati in base alle richieste degli utenti, può trasportare un numero definito di utenti per volta e gestisce la concatenazione dei percorsi con un certo livello di flessibilità per riuscire a soddisfare tutte le richieste.

6.3.2 Gestione della mobilità per i grandi eventi

I grandi eventi che interessano il Comune di Monza si svolgono all'interno dello Stadio e nel Parco della città.

Per la gestione della mobilità generata dagli eventi che si svolgono nello Stadio il PUMS prevede siano adottati 3 interventi:

1. modifiche della viabilità di Viale Stucchi e Viale Sicilia - al fine di garantire l'afflusso di circa 17.000 persone, concentrati nelle due ore che precedono gli incontri di calcio, sono previste delle modifiche viabilistiche per garantire la sicurezza di veicoli e pedoni e un'adeguata offerta di sosta in prossimità del polo sportivo. Il piano prevede la chiusura della carreggiata nord di viale Sicilia, a cui possono accedere solo le auto autorizzate, veicoli delle forze dell'ordine e taxi. La carreggiata nord viene in questo modo utilizzata per l'accesso veicolare ai parcheggi rosso e viola, e per l'afflusso pedonale allo stadio. La configurazione temporanea di viale Stucchi si applica solo per il tratto compreso tra viale Libertà e viale Sicilia. La carreggiata ovest viene chiusa al transito per eventuali esigenze di sicurezza e la circolazione delle auto viene consentita per entrambi i sensi di marcia

lungo la carreggiata est. La necessità di garantire la circolazione a doppio senso di marcia lungo la carreggiata est di viale Stucchi deriva dalla necessità di consentire lo scorrimento dei veicoli oltre che l'afflusso e il deflusso dalle attività commerciali presenti.

2. parcheggi attivati in occasione degli eventi sportivi - vengono individuate 5 aree di sosta riportate nell'immagine seguente, di cui una dedicata esclusivamente alla tifoseria ospite e due date in gestione alla società AC Monza. Considerando un tasso di riempimento di 2.5 persone per veicolo, i 2.376 stalli messi a disposizione, rendono possibile la sosta a circa 6.000 persone, contro le 17.000 di capienza massima dello Stadio. Per tale motivo il Comune di Monza intende attivare un confronto anche con i soggetti privati al fine di ampliare il numero delle aree di sosta preposte agli eventi promossi presso lo stadio cittadino.
3. attivazione di linee straordinarie di trasporto su gomma – in casi di particolari afflussi, è possibile che venga attivato un collegamento diretto tra la stazione e lo stadio.

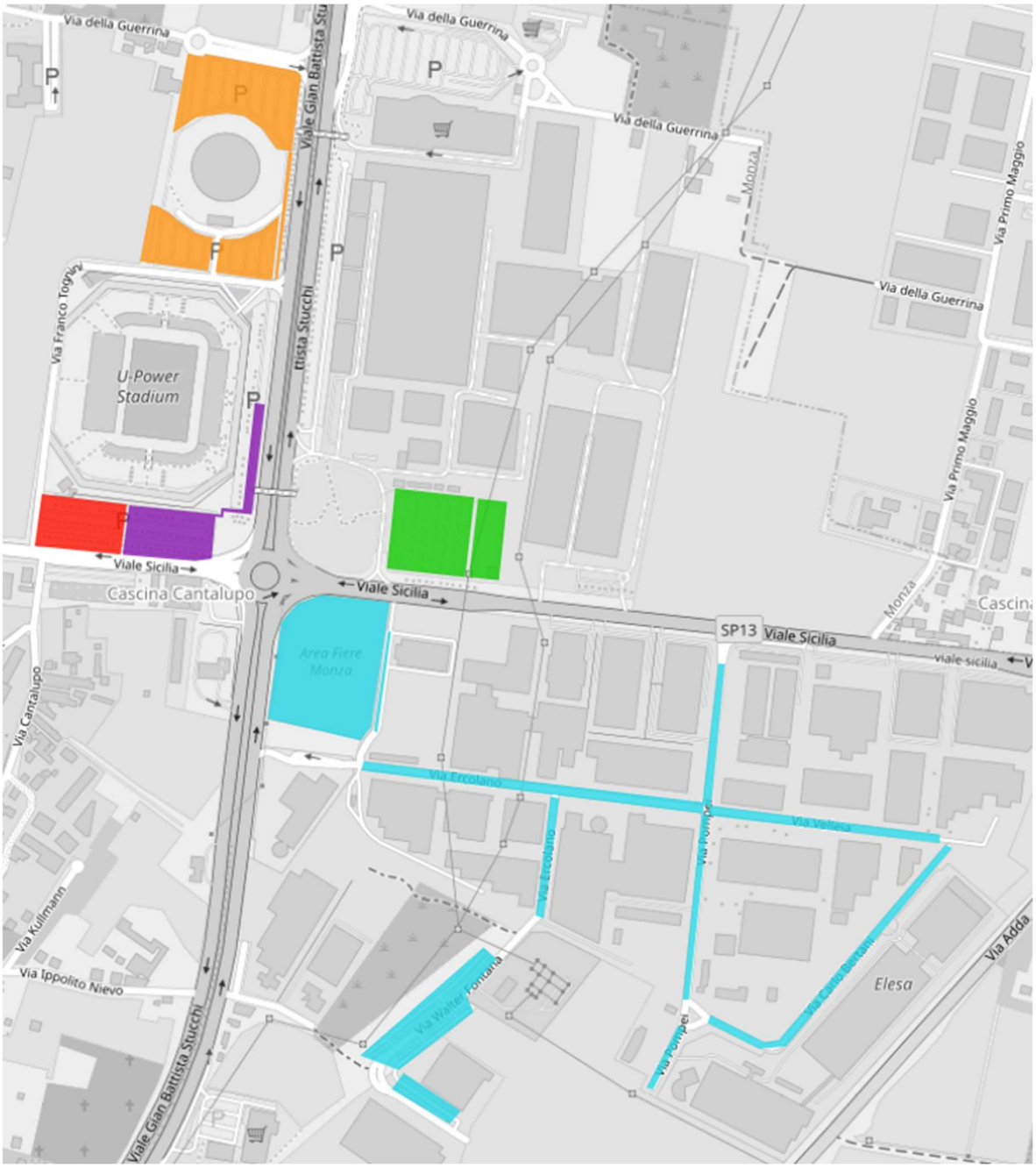


Figura 61: Posizionamento Parcheggi per lo stadio

Per la gestione della mobilità generata dagli eventi che si svolgono nell'area del parco, e principalmente connessi al Gran Premio, il PUMS prevede siano adottati quattro interventi in

linea con la strategia del Comune di Monza di ridurre l'utilizzo dell'auto privata tanto per gli spostamenti sistematici che per gli utenti dei grandi eventi.

Sulla base dei dati raccolti in precedenti eventi, si è constatato che i servizi per la mobilità condivisa (trasporto pubblico e parcheggi) predisposti da Monza Mobilità sono stati utilizzati dal 30% degli spettatori totali. Il 3% ha raggiunto l'autodromo tramite utilizzo di bus a noleggio con conducente, mentre il restante 63% tramite automobile privata.

In dettaglio gli interventi sono:

- Potenziamento dei servizi ferroviari: potenziamento offerti da Trenord sia sulla stazione di Monza centrale che sulla stazione di Biassono. Questi collegamenti ferroviari garantiscono la connessione con la stazione centrale di Milano oltre che con le principali città della Lombardia e del Ticino. Come analizzato dallo share modale degli eventi passati, un numero sempre crescente d spettatori sceglie di raggiungere Monza tramite treno. In particolare, le stazioni interessate per l'afflusso e il deflusso sono quella di Monza FS e Biassono e, in futuro, la stazione Monza Est. Per quanto riguarda la stazione di Biassono, il servizio ordinario effettuato da Trenord consiste di un'unica linea di collegamento con la stazione di Milano Porta Garibaldi (suburbano S7) con cadenza oraria. Tuttavia, in occasione di grandi eventi Trenord offre dei treni speciali con più alta frequenza e che non effettuano fermate intermedie. Da questa stazione si può raggiungere direttamente a piedi in pochi minuti l'accesso al parco. La stazione di Monza FS è collegata sia a Milano che con le altre principali stazioni ferroviarie della Lombardia. Per fare fronte agli afflussi straordinari, Trenord offre, in aggiunta al servizio ordinario, dei treni speciali senza fermate da e per Milano Centrale.
- Linee straordinarie su gomma: per facilitare l'afflusso diretto al parco dalla stazione centrale e dai parcheggi attivati nelle aree limitrofe al parco, sono attivate tre navette speciali. In particolare, la navetta Nera collega direttamente la stazione di Monza FS al parco tramite capolinea in Viale Cavriga/Mirabello. Le altre due linee, Blu e Viola, invece servono da collegamento per i due parcheggi più distanti. Alle navette vengono riservate, dove possibile, delle corsie preferenziali all'interno della città in modo da minimizzare il tempo di viaggio. Al fine di migliorare i collegamenti con Milano e consentire l'adduzione diretta alla rete metropolitana a servizio della città di Milano , la società Autoguidovie potenzia la linea di TPL ordinaria z221 che collega il parco con la stazione di Sesto San Giovanni, nodo di scambio ferroviario e capolinea della linea M1 della metro di Milano.
- Potenziamento dei sistemi di micromobilità in sharing: a fronte di una richiesta sempre in aumento, i provider di servizi di micromobilità sharing, in particolare monopattini e biciclette elettriche, potenziano la flotta a disposizione dell'utenza. Questi mezzi

aggiuntivi vengono posizionati in aree strategiche, ad esempio in prossimità della stazione Monza FS o di alcuni parcheggi, in modo da essere più facilmente usati. Al fine di garantire un elevato livello di sicurezza per tutti gli utenti, si è interdetto l'inizio e fine noleggio all'interno dell'area del parco, che è altamente trafficata sia dagli utenti che scelgono di raggiungere a piedi l'area dell'evento così come dalle navette speciali. Sono state quindi definite due aree di sosta riservate a questi e ai veicoli privati di micromobilità in prossimità dei due ingressi principali del parco.

- Attivazione di una adeguata offerta di sosta: il piano prevede 8 aree di sosta, riportate nella figura precedente, per un totale di circa 10.000 stalli a disposizione, modulabili in base all'affluenza stimata all'evento. Tali aree offrono anche stalli riservati per pullman Gran Turismo, camper e motocicli. Per ogni parcheggio inoltre è stato stabilito un tariffario modulato, sia per giorni singoli che con abbonamenti, che garantisce un livello di attrattività il più simile possibile per tutti i parcheggi. Inoltre, i due parcheggi più lontani, Blu e Viola, sono serviti da un servizio di navetta, il cui biglietto è compreso nella tariffa del parcheggio al fine di ridurre il traffico nelle aree in prossimità del parco.

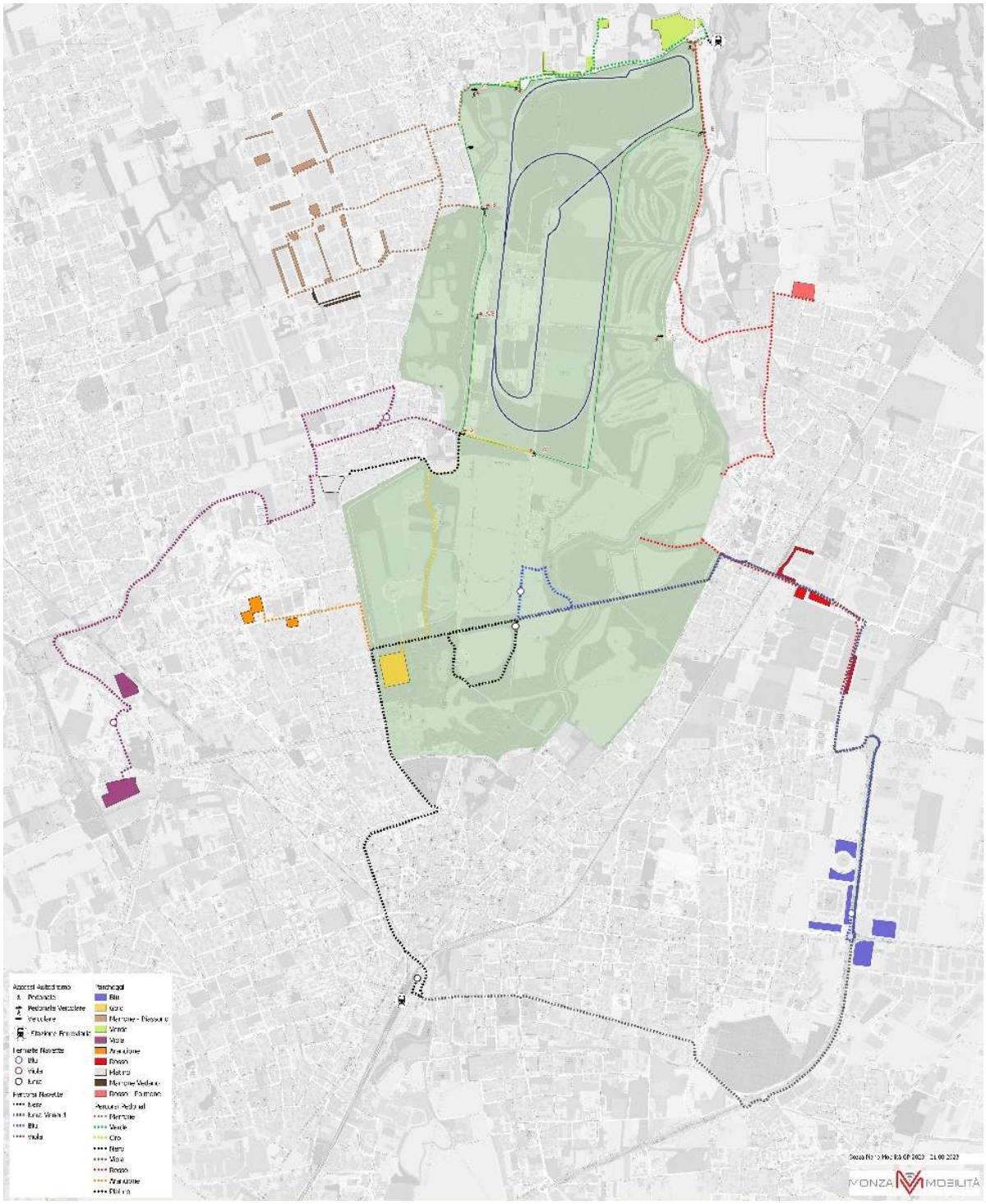


Figura 62: Piano di Mobilità per grandi eventi presso il parco di Monza

6.4 *Monza città sicura*

Per perseguire l'obiettivo strategico di migliorare la sicurezza del sistema di mobilità a servizio della città, il PUMS prevede le seguenti azioni:

- Rendere attrattivi e sicuri i percorsi della mobilità attiva;
- Realizzare interventi di riduzione della congestione sulla rete stradale primaria;
- Migliorare la sicurezza della mobilità

6.4.1 Rendere attrattivi e sicuri i percorsi della mobilità attiva

Attualmente la rete dedicata alla mobilità attiva si presenta discontinua e non copre con adeguate caratteristiche di sicurezza; attraverso la realizzazione di percorsi per la mobilità attiva si vuole dare continuità agli itinerari oggi esistenti. La progettazione o ricucitura dei percorsi esistenti terrà in considerazione la localizzazione delle scuole, soprattutto quelle superiori, perché la mobilità attiva e condivisa rappresenta per questa tipologia di utenti un'alternativa molto percepita.

Si intende procedere con la progettazione dei percorsi ciclabili, preferibilmente in sede protetta (sede propria) o, dove si possano comunque offrire le condizioni di sicurezza e, dove possibile con le norme attualmente in vigore, in sola segnaletica.

Consentire la "ricucitura" degli itinerari ciclabili anche laddove oggi ci sono delle criticità: come la sezione stradale particolarmente stretta, la presenza di auto in sosta, la presenza di fermate del TPL che con le norme attualmente in vigore impongono delle soluzioni progettuali che potrebbero generare dei conflitti tra i diversi utenti della strada. L'obiettivo che si vuole perseguire è quello di ridefinire la condivisione degli spazi tra i diversi utenti della strada affinché ognuno possa circolare in sicurezza. Sarà potenziata l'illuminazione pubblica lungo i percorsi della mobilità attiva e verranno installati sistemi di videosorveglianza per garantire maggiore sicurezza, soprattutto nelle ore serali e nelle aree meno frequentate.

La **continuità** dei percorsi ciclopedonali anche al di fuori dei confini comunali: la connessione degli itinerari ciclabili all'interno del territorio comunale deve essere in continuità con i percorsi anche dei comuni confinanti. La progettazione degli itinerari di raccordo terrà in considerazione tali aspetti realizzazione delle connessioni ciclabili tra Monza e Cinisello Balsamo (verso la futura fermata di Monza Bettola) e tra Monza e Brugherio lungo via Buonarroti.

La **sosta** delle biciclette: la realizzazione di nuovi itinerari percorribili anche in bicicletta è parallela all'azione di aumentare gli stalli per la sosta delle bici; nelle prossime settimane è prevista

l'installazione di nuove rastrelliere dove poter lasciare la propria bici nel centro storico della città o in corrispondenza dei principali poli attrattori: (ospedale, polo istituzionale, …)

La realizzazione di **Zone 30** o di altri interventi di moderazione del traffico sono degli interventi che consentono la condivisione dello spazio pubblico tra i diversi utenti della strada; in alcuni casi possono contribuire a garantire la continuità degli itinerari ciclabili dove non è possibile realizzare una pista ciclabile; in altri casi possono risolvere particolari situazioni critiche che si manifestano ad esempio nelle vie scolastiche, quando negli orari di ingresso e uscita dalle scuole si assiste ad un forte mix di utenti della strada: auto che circolano a 50 km/h, presenza massiccia di pedoni (tra cui ovviamente bambini) e biciclette che condividono in modo disordinato (e pericoloso) le stesse strade

- Mobilità ciclistica:
  - raccordo tra le piste e corsie ciclabili esistenti ("Ring ciclabile");
  - formazione interventi per la ciclabilità: Corso Milano-Via Borgazzi (Centro-Bettola), Via Ghilini, Timavo, Aspromonte, Buonarroti (Stazioni Monza Sobborghi -Centrale), Via Boito-Pergolesi-Ramazzotti (Centro-Ospedale), Viale Sicilia (Centro-Brianza Est), "Fermata Monza Est" (collegamenti ciclabili sia in direzione via Lecco che in direzione viale Libertà);
  - Revisione del Biciplan - creazione di itinerari ciclabili e pedonali che includano i servizi primari (scuole, edifici pubblici, stazione Fs, ospedale, parco, stazioni Metro);
  - Creazione del gruppo di lavoro per la Ciclabilità.

6.4.2 Mobilità scolastica sostenibile e sicura

Il piano propone la definizione di una strategia di promozione della mobilità scolastica attiva da applicare in maniera integrata e coordinata su tutto il territorio comunale. Tale strategia dovrà riguardare gradualmente tutti i poli scolastici e presuppone progettazione di interventi specifici per migliorare la sicurezza stradale e la fruibilità dell'ambiente urbano lungo i tragitti pedonali e ciclabili casa-scuola e in prossimità del plesso scolastico. L'implementazione di queste modifiche è supportata anche dall'Art. 3 – comma 1 n. 58-bis del Codice della Strada, che introduce il concetto di "Zona scolastica", ovvero di are, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine, in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente. Nelle zone scolastiche può essere limitata o esclusa la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli

in fasce orarie prestabilite. Queste possono essere sia limitate agli orari di accesso e uscita degli studenti che arrivare a includere l'intera durata giornaliera di attività della scuola.

Le principali azioni di regolazione del traffico che potranno essere attuate sono:

- la creazione di zone a velocità limitata nell'intorno dei plessi scolastici;
- l'istituzione/sperimentazione di Zone Scolastiche, che prevedano per i veicoli motorizzati il divieto di accesso temporaneo o permanente alla strada di accesso alla scuola stessa e alle strade adiacenti;
- la messa in sicurezza, anche tramite riprogettazione o la realizzazione ex-novo, degli attraversamenti pedonali;
- l'individuazione di aree attrezzate a supporto della mobilità attiva ciclo-pedonale nelle immediate vicinanze degli edifici scolastici e da dotare di parcheggi per biciclette, rastrelliere, aree di incontro con arredo urbano e verde;
- la mappatura, la segnalazione e la comunicazione dei principali percorsi sicuri casa-scuola e misure per incentivare la loro diffusione e partecipazione.

Il PUMS, dunque punta ad incentivare l'elaborazione di progetti che hanno come obiettivo quello di incentivare la mobilità attiva negli spostamenti quotidiani casa-scuola e l'incremento della sicurezza stradale di ciclisti e pedoni nei percorsi di accesso alle scuole.

Si collocano in questo ambito le iniziative di Pedibus e Bicibus che puntano a ricostruire l'abitudine di fruire della città a piedi e con altri mezzi sostenibili sia ai bambini che agli adulti accompagnatori. L'attivazione di questi servizi dovrà derivare dalla progettazione partecipata che coinvolge insegnanti, genitori, con il supporto tecnico-educativo di esperti e professionisti sui temi della mobilità, sul rapporto tra spostamenti autonomi e sviluppo del bambino, sulla necessità del movimento nell'infanzia e sulla sostenibilità dei trasporti. L'obiettivo finale è quello di arrivare alla predisposizione di itinerari, percorsi e fermate disegnati in modo da evitare strade e luoghi interessati da intenso traffico veicolare.

Nell'ambito dell'istituzione dei Pedibus e Bicibus, possono inoltre essere attivati progetti e promosse buone pratiche per favorire la mobilità sostenibile, la sicurezza e l'autonomia degli studenti anche al di fuori degli spostamenti casa-scuola, nonché la consapevolezza ambientale legata alle scelte di mobilità delle intere famiglie.

Questo significherebbe poter introdurre con sistematicità una o più misure a tutela delle aree scolastiche, quali:

- fissare un limite massimo di velocità, implementando sia la dovuta segnaletica che opere permanenti di traffic calming;
- limitare la sosta in prossimità degli accessi;
- delimitare zone a traffico limitato;
- delimitare aree pedonali.

In ogni caso, l'estensione di misure di mitigazione del traffico nelle zone scolastiche va prevista individuando un primo livello di priorità di interventi nelle scuole primarie e secondarie di primo e secondo grado che ad oggi non insistono sulla rete portante o principale della città. In questi casi le eventuali azioni di moderazione del traffico andranno opportunamente calibrate al fine di evitare impatti significativi sulla rete stradale cittadina. Nella Figura 63 viene riportata la localizzazione degli istituti scolastici e la rete tradale classificata dalla quale si evince che diversi istituti scolastici prevalentemente secondari di secondo grado, affacciano direttamente su delle direttrici di traffico principali. Per poter rendere queste delle strade scolastiche sarà necessaria una attenta analisi e rimodulazione del traffico. Per quanto riguarda invece le scuole comprese nelle isole ambientali, l'introduzione di politiche a salvaguardia della sicurezza degli studenti sarà di più semplice implementazione a causa del minore impatto che queste avranno sul traffico nelle aree limitrofe.

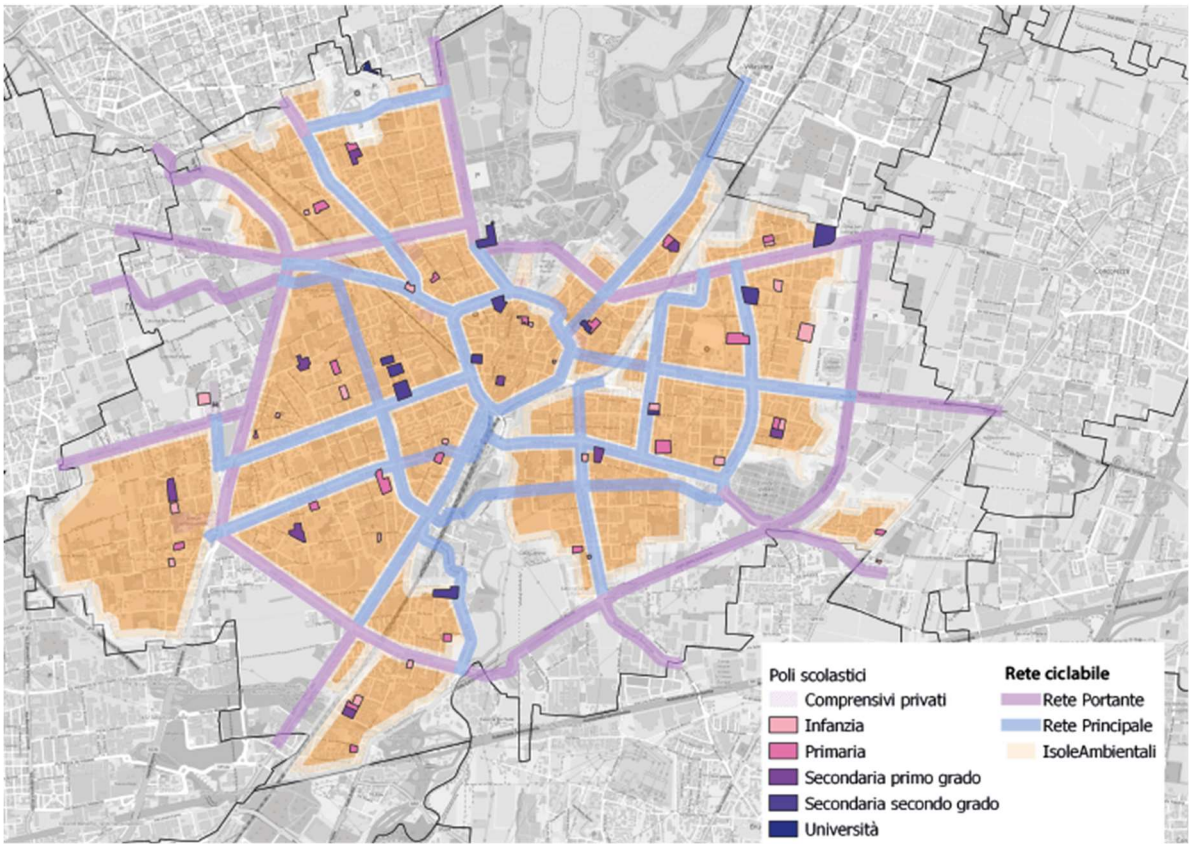


Figura 63: Poli scolastici e rete viaria portante e principale

6.4.3 Interventi riduzione della congestione sulla rete stradale primaria

Le azioni del PUMS sono mirate a raggiungere la ripartizione modale secondo i target sopra indicati, nell'ottica di ridurre il numero dei veicoli in circolazione e ridurre le emissioni di inquinanti. Il PUMS prevede, infatti, delle azioni mirate alla fluidificazione del traffico lungo la rete primaria e alla fluidificazione lenta all'interno delle isole ambientali o nella rete secondaria. Le azioni di fluidificazione lenta fanno riferimento alle azioni di moderazione e limitazione del traffico, mentre quelle di fluidificazione del traffico fanno riferimento alla revisione geometrica delle rotatorie, piuttosto che ad interventi di smart road.

Alcune azioni del PUMS mirano, appunto a migliorare la circolazione dei veicoli, in particolare lungo la rete stradale primaria.

Dalle indagini di traffico realizzate a supporto del PUMS è emerso che l'asse di viale Stucchi risulta essere particolarmente critico per la circolazione dei veicoli. L'asse Stucchi-Marconi-Industrie

costituisce la viabilità di connessione tra il territorio conurbato, di Monza e della sua provincia, e la rete autostradale, intercettando quindi una parte consistente di traffico di attraversamento. Lungo tale asse sono qui ubicati numerosi elementi attrattori/generatori di traffico, tra cui diverse attività commerciali, due grandi superfici di vendita, oltre all'attestazione lungo viale Stucchi dei comparti produttivi più consistenti localizzati nel comune di Monza. A questi elementi si aggiunge la presenza di due poli sportivi (stadio e palazzetto) che in concomitanza degli eventi attraggono ulteriori flussi di traffico sulla rete.

Nel corso degli ultimi anni, l'asse di viale Stucchi e della viabilità di adduzione, sono stati oggetto di vari studi viabilistici mirati alla riduzione degli incidenti e alla fluidificazione del traffico. In particolare, il PUMS recepisce le progettualità in corso lungo l'asse di viale Sicilia e di viale Libertà mirate alla separazione dei flussi veicolari tra i veicoli e i mezzi della mobilità attiva anche in relazione alla presenza di alcuni piani urbanistici attuati o in corso di attuazione qui localizzati.

In particolare, di seguito di riportano gli interventi mirati alla separazione dei flussi veicolari da quelli ciclabili e pedonali:

- **sovrappasso ciclopedonale di collegamento tra la SP2 e la SP60 Esselunga di viale Libertà:** l'immagine seguente rappresenta, con il tratto verde tratteggiato, il tracciato del percorso ciclopedonale che connette le ciclabili esistenti. Questo intervento consente il bypass della SP60 che attualmente costituisce una barriera per pedoni e ciclisti nel raggiungere il comparto commerciale/produttivo ad est di viale Stucchi.



Figura 64 – Stralcio tavola mobilità ciclistica

- **raccordo ciclopedonale viale Sicilia-Stadio-Comparto industriale via Ercolano-Pompei:** è in corso di realizzazione la progettazione dell'itinerario ciclabile che collega i tratti esistenti di via Tiepolo/Correggio con quello di via Adda, nel territorio di Concorezzo. L'intervento prevede un collegamento pedociclabile lungo l'asse di viale Sicilia, in modo tale da raggiungere lo stadio e il comparto produttivo/industriale a est di viale Stucchi. Considerato che gli assi di viale Sicilia e di via Adda costituiscono la viabilità primaria, tale collegamento avverrà in sede propria e anche le intersezioni verranno gestite a diversi livelli; è infatti prevista la realizzazione di una nuova passerella che bypassi viale Sicilia per collegare il comparto dell'ex-fiera con l'area dell'ex-Singer e l'adeguamento dell'attuale passerella pedonale che collega lo stadio con l'area ex-Singer.

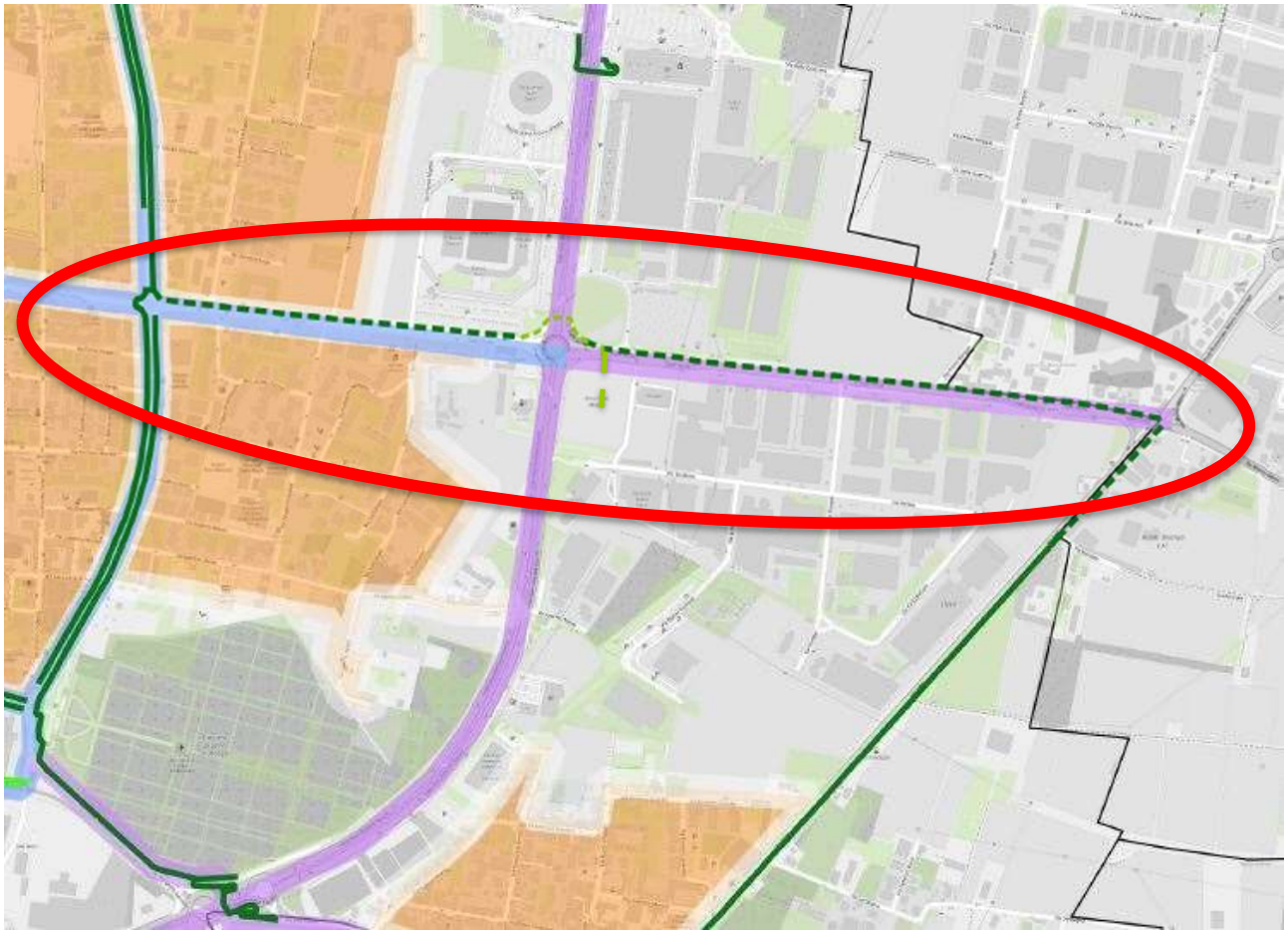


Figura 65 – Stralcio tavola mobilità ciclistica

Di seguito si elencano, invece, gli interventi stradali che contribuiranno a decongestionare l'asse di viale Stucchi:

- **revisione geometrica delle rotatorie Libertà/sp2/sp60 e Sicilia/stucchi:** l'intervento prevede l'allargamento delle rotatorie in modo da ottenere un maggior rallentamento dei veicoli in transito nell'intersezione e una conseguente probabile diminuzione degli incidenti.
- **realizzazione rotatoria all'intersezione tra via Pompei e viale Sicilia:** l'attuale intersezione è gestita da un semaforo che costituisce una criticità nei periodi di maggior afflusso e deflusso al comparto industriale, essendo questo il principale accesso al comparto. La rotatoria consente una maggiore fluidità dell'intersezione oltre che la gestione in sicurezza degli attraversamenti ciclopedonali.
- L'intervento precedentemente descritto è strettamente legato alla **riqualificazione complessiva del comparto produttivo industriale** che si sviluppa intorno alle vie Ercolano e

Pompei. Tale intervento tiene in considerazione contemporaneamente due esigenze: quella di creare una maggiore accessibilità al comparto, oggi presenta solo due accessi, e quella di assecondare in modo organico l'attuazione di due piani attuativi che interessano due grandi poli industriali qui presenti. La riqualificazione complessiva dell'area interessa anche la ridefinizione della sezione stradale differenziando gli spazi per la sosta dei veicoli da quelli per il transito degli stessi e separando nettamente i percorsi dei pedoni da quelli dei veicoli, considerata anche la consistente presenza di mezzi pesanti. Anche le intersezioni e gli attraversamenti saranno messi in sicurezza.

- A completamento della riqualificazione del comparto industriale e dell'accessibilità allo stesso, il PUMS recepisce **la riqualificazione dell'itinerario ciclopedonale oggi esistente lungo via Adda** (tale intervento è di competenza provincia di Monza e Brianza e del comune di Concorezzo).

Nel perseguire l'obiettivo di ridurre la congestione stradale, un'iniziativa che si intende attuare, in via sperimentale, lungo l'asse di viale Stucchi è quella della **Smart Road.** (vedi capitolo 6.1.1)

Con Smart Road si intendono quelle infrastrutture stradali per le quali è compiuto un processo di trasformazione digitale orientato a introdurre piattaforme di osservazione e monitoraggio del traffico, modelli di elaborazione dei dati e delle informazioni, servizi avanzati ai gestori delle infrastrutture, alla pubblica amministrazione e agli utenti della strada, nel quadro della creazione di un ecosistema tecnologico favorevole all'interoperabilità" tra infrastrutture e veicoli di nuova generazione. Il PUMS recepisce il progetto della Smart Road sviluppato nell'ambito di un bando di finanziamento regionale denominato "SmartMobiGi". L'intervento ha l'obiettivo di iniziare a Monza una sperimentazione integrata di Smart Road, attraverso la realizzazione di una Piattaforma per il tracking dei veicoli mediante integrazione delle "mobile On-Board Unit" presenti sul mercato.

6.4.4 Migliorare la sicurezza stradale

Per il miglioramento della sicurezza stradale il PUMS prevede interventi di ingegneria volti all'eliminazione dei fattori infrastrutturali di rischio, di rafforzamento delle attività di controllo delle infrazioni al Codice della Strada e alle discipline viabilistiche vigenti, di sensibilizzazione dell'utenza in particolare in età scolastica.

Gli interventi di ingegneria saranno finalizzati alla modifica dello spazio stradale in corrispondenza degli assi e delle intersezioni che dall'analisi di incidentalità evidenziano una particolare concentrazione di eventi. Per la definizione di questi interventi andranno effettuati specifici safety audit volti a individuare gli aspetti dell'ambiente stradale da modificare o riprogettare. Gli interventi di ingegneria che interesseranno la rete stradale secondaria e locale saranno volti alla

moderazione del traffico e della velocità per garantire la possibilità di utilizzo e di condivisione in sicurezza dell'ambiente stradale urbano da parte delle differenti categorie di utenti. Gli interventi sulla rete stradale primaria saranno volti alla fluidificazione lenta del traffico con interventi che prevedano comunque la presenza di tutte le categorie di utenti in zone opportunamente separate e chiaramente identificabili dello spazio stradale, ponendo particolare attenzione alle zone e ai punti di intersezione tra le differenti tipologie di utenti. Ne è un esempio largo Mazzini: un crocevia per veicoli e pedoni che necessariamente si contendono lo spazio di transito. Entrambi meritano le dovute attenzioni: i veicoli che effettuano gli spostamenti di tipo est-ovest e che intersecano i consistenti flussi pedonali che attraversano l'incrocio in direzione nord-sud. Nell'ottica di aumentare il livello di sicurezza per pedoni e ciclisti e diminuire la congestione della circolazione, si ritiene opportuno demandare a studi di approfondimento la definizione della miglior soluzione progettuale per la sistemazione dell'intersezione. La consistente presenza di flussi pedonali in largo Mazzini è dovuta alla vicinanza con la stazione ferroviaria. Tra gli obiettivi del masterplan della nuova stazione (vedi paragrafo 6.2.1) vi è quello di migliorare la permeabilità pedonale anche tra la stazione stessa e il centro storico: una diversa progettazione degli accessi alla stazione andrebbe a diminuire i potenziali conflitti tra gli itinerari pedonali e quelli veicolari su largo Mazzini.

Per il rafforzamento delle attività di controllo del rispetto del Codice della Strada e delle discipline viabilistiche vigenti il PUMS propone l'uso diffuso di tecnologie per il controllo delle velocità a partire dagli assi di viabilità primaria e del passaggio col rosso in corrispondenza delle intersezioni semaforizzate. Detti interventi andranno realizzati prioritariamente sugli assi stradali e alle intersezioni in cui, dall'analisi di incidentalità, emergono particolari concentrazioni di eventi. A queste misure andranno affiancate azioni mirate di verifica della guida in stato psico – fisico alterato, da concordare con la Polizia Locale e con la Polizia Stradale, e da concentrare principalmente nei fine settimana e in corrispondenza degli assi stradali di adduzione ai luoghi di ritrovo serale.

Gli interventi di informazione e sensibilizzazione degli utenti sulle tematiche della sicurezza stradale e sulle conseguenze degli incidenti saranno orientati prevalentemente alle persone in età scolastica e saranno finalizzati alla conoscenza delle regole di base del Codice della Strada e dei rischi connessi all'eccesso di velocità, alla guida in stato psico – fisico alterato e all'utilizzo del cellulare alla guida. Queste attività andranno realizzate in collaborazione con la Polizia Municipale e la Polizia Stradale, coinvolgendo gli istituti scolatici e soggetti esterni esperti nel settore come l'ACI. Specifiche attività di sensibilizzazione sui rischi connessi alla guida in stato psico – fisico alterato andranno realizzate nei luoghi di ritrovo serale, in collaborazione con gli operatori economici, e principalmente nei fine settimana.

6.5 *Monza città policentrica*

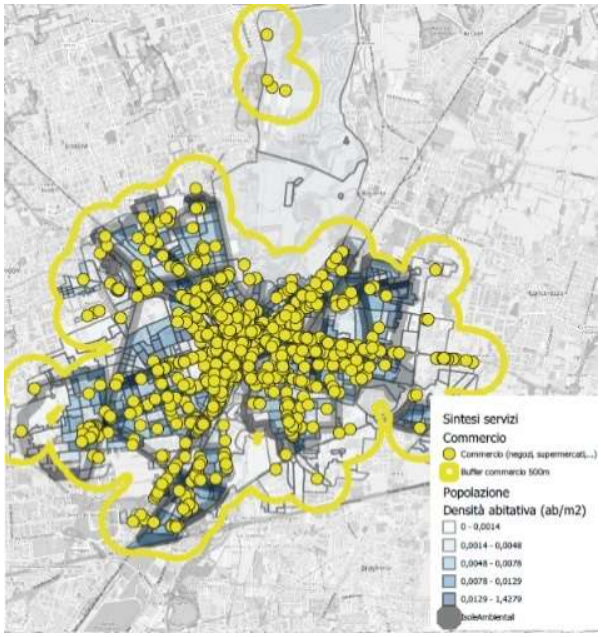
Per perseguire l'obiettivo strategico di rendere Monza una città policentrica il PUMS prevede le seguenti azioni:

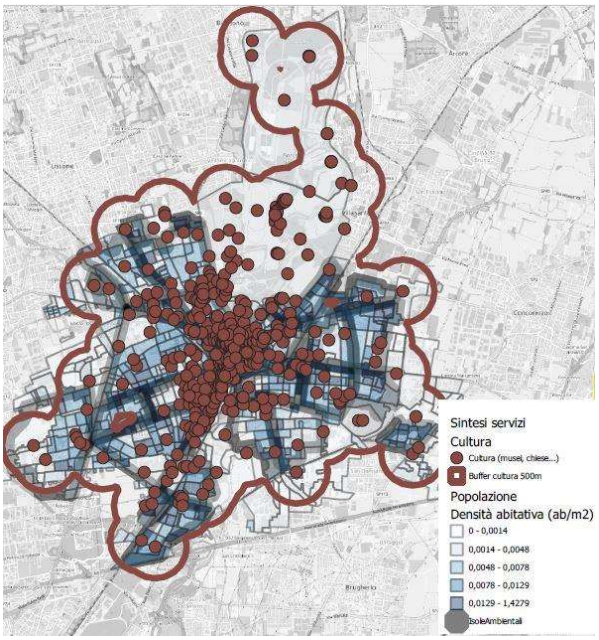
- favorire la mobilità e l'urbanistica di vicinato anche attraverso interventi per la mobilità delle utenze deboli;
- realizzare interventi di urbanistica di vicinato;
- realizzare interventi di mobility management.

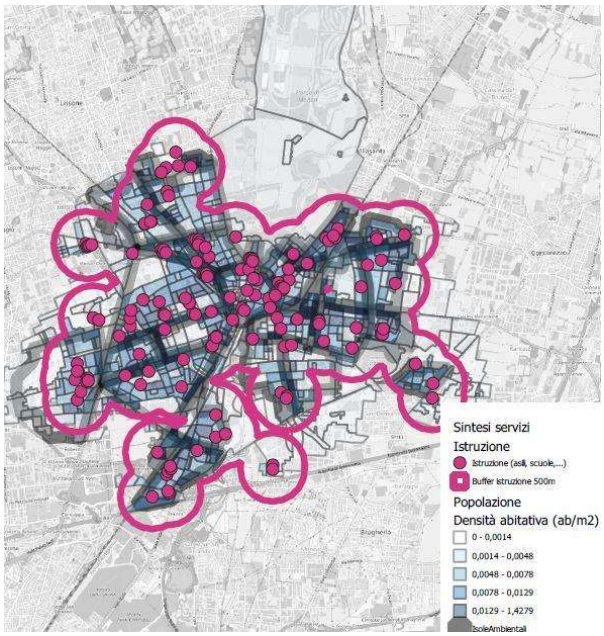
6.5.1 Favorire l'urbanistica di vicinato

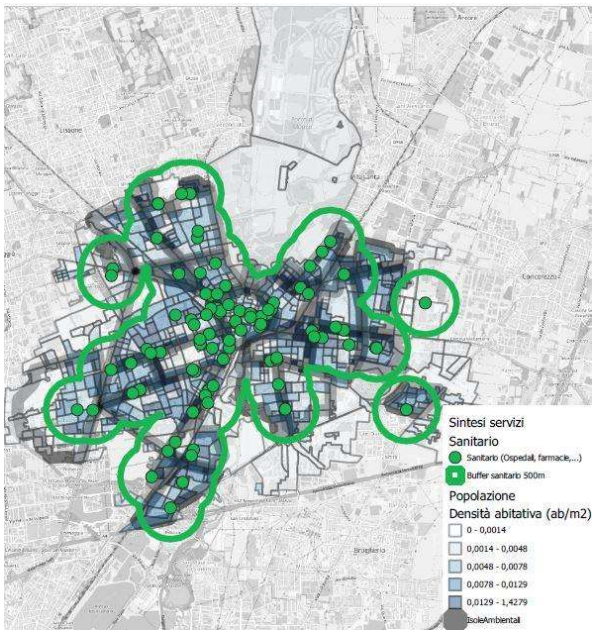
Come noto, il tema dell'urbanistica e quello della mobilità sono strettamente legati e sarebbe un errore considerarli disgiuntamente. Con il termine "urbanistica di vicinato" si fa riferimento al peculiare rapporto tra funzioni urbane, concentrazione della popolazione e progettazione degli spazi. L'"unità di misura" entro cui si vuole far atterrare il concetto di urbanistica di vicinato è l'isola ambientale.

Le analisi condotte sul territorio del comune di Monza restituiscono un articolato mix funzionale distribuito abbastanza uniformemente sull'intero territorio comunale. Le analisi hanno indagato la presenza di 5 macrocategorie di servizi: commerciali (centri commerciali, negozi di vicinato, supermercati, mercati, ...), sanitari (ospedali, studi medici, farmacie, parafarmacie, veterinari, ...) culturali (chiese, biblioteche, cascine, conventi, edifici storici, ...), sociali (banche, uffici postali, forze dell'ordine, ...) e di istruzione (asili, scuole per l'infanzia, primarie e secondarie, ...). Le immagini seguenti evidenziano la concentrazione dei servizi in relazione alla densità abitativa.


Sintesi servizi
Commercio
Commercio (negozi, supermercati,...)
Buffer commercio 500m
Popolazione
Densità abitativa (ab/m2)
0 - 0,0014
0,0014 - 0,0048
0,0048 - 0,0078
0,0078 - 0,0129
0,0129 - 1,4279
IsoleAmbientali


Sintesi servizi
Cultura
Cultura (musei, chiese...)
Buffer cultura 500m
Popolazione
Densità abitativa (ab/m2)
0 - 0,0014
0,0014 - 0,0048
0,0048 - 0,0078
0,0078 - 0,0129
0,0129 - 1,4279
IsoleAmbientali


Sintesi servizi
Istruzione
Istruzione (asili, scuole,...)
Buffer istruzione 500m
Popolazione
Densità abitativa (ab/m2)
0 - 0,0014
0,0014 - 0,0048
0,0048 - 0,0078
0,0078 - 0,0129
0,0129 - 1,4279
IsoleAmbientali


Sintesi servizi
Sanitario
Sanitario (Ospedali, farmacie,...)
Buffer sanitario 500m
Popolazione
Densità abitativa (ab/m2)
0 - 0,0014
0,0014 - 0,0048
0,0048 - 0,0078
0,0078 - 0,0129
0,0129 - 1,4279
IsoleAmbientali

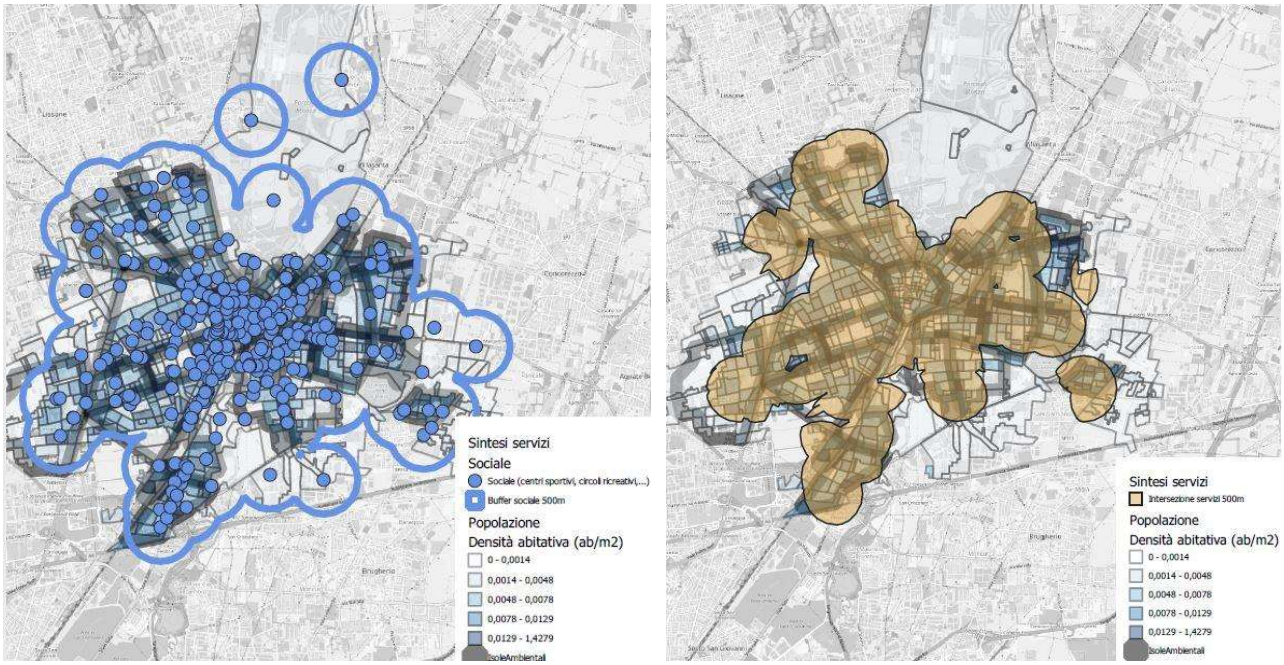


Figura 66 – Concentrazione dei servizi in relazione alla densità abitativa

In particolare, nel periodo post-pandemia, quando per ragioni sanitarie è stato incentivato lo smart-working, si è posta particolare attenzione agli spazi intorno ai luoghi dell'abitare e al delicato rapporto tra mix funzionale e progettazione dello spazio fisico. In questo contesto si inserisce il tema della rigenerazione urbana come occasione per la riattivazione di alcuni spazi dismessi o sottoutilizzati anche attraverso l'approccio alla progettazione di iniziative dal basso. Si colloca qui la necessità di convertire degli spazi attualmente utilizzati nei modi più diversi (parcheggi, spazi per la circolazione dei veicoli, aree dismesse, …) in luoghi di socialità. L'isola ambientale costituisce la dimensione territoriale entro cui trovare tutte le funzioni necessarie alla vita quotidiana e che siano facilmente raggiungibili a piedi (o con mezzi di mobilità attiva); emerge quindi la peculiarità della "lentezza" dell'isola ambientale che si contrappone alla velocità delle strade della rete primaria. Nell'isola ambientale il limite di velocità non può essere superiore a 30 km/h, mentre nella rete primaria può essere compatibile con i 50 km/h. Quindi è proprio nel tessuto dell'isola ambientale che si trova lo spazio per la progettazione degli spazi per la mobilità lenta: le nuove piazze per ciascun quartiere in centro tanto quanto in periferia. Le piazze a cui si fa riferimento sono: piazza Garibaldi, piazza Carducci, ma anche quelle in via definizione come le ipotesi su piazza Giovanni XXIII, via Monte Amiata/Valcava, … Un'ottima strategia per individuare

le piazze per ciascun quartiere potrebbe essere quella di individuare quei luoghi che già fungono da aggregatori di socialità e potenziare questa vocazione creando dei luoghi all'aperto che incentivino la socialità e favoriscano la mobilità attiva. Queste piazze devono essere il punto di arrivo dei percorsi pedo-ciclabili sicuri e ben evidenti ai possibili utenti; un criterio per l'individuazione di queste piazze potrebbe essere quello di scegliere quelle località in cui già ci sono scuole, biblioteche o centri civici.

6.5.2 Dalle zone 30 alla città 30

Le Isole Ambientali sono così chiamate per la loro particolare organizzazione del traffico su ambiti ben delimitati dalla viabilità principale (Isole) e finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi stradali interni, tutti relativi a strade locali (Ambientali), come definite dalla Direttiva per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico (art.36 del DL 30 aprile 1992, n.285. Nuovo codice della strada). La definizione delle isole ambientali è l'occasione per l'avvio di un recupero urbanistico dell'intera città perché considera in egual misura tutti i quartieri della città con un'attenzione al recupero di spazi pubblici da restituire alle persone.

Le Isole Ambientali rappresentano l'insieme delle strade locali destinate prioritariamente ai pedoni, ai ciclisti e alla sosta veicolare, ricomprese all'interno delle maglie viarie della viabilità principale, destinata prioritariamente ai movimenti dei veicoli pubblici e privati. Gli interventi di regolazione del traffico ammessi nelle Isole Ambientali sono di seguito descritti:

1. limite di velocità per i veicoli pari a 30km/h (Zone 30);
2. schema di circolazione veicolare tale da impedire l'attraversamento diametrale dell'isola da parte dei veicoli motorizzati, con percorsi prevalentemente a sensi unici contrapposti, oppure con sensi unici a forma di "U";
3. precedenza generalizzata per i pedoni rispetto a tutti i veicoli nell'attraversamento delle carreggiate stradali, fermo restando comunque l'obbligo per i pedoni di eseguire l'attraversamento in modo perpendicolare alle carreggiate medesime;
4. tariffazione della sosta veicolare sugli spazi pubblici stradali (con agevolazioni tariffarie per i residenti);
5. esenzione dei ciclisti delle regole proprie del punto 2, cioè l'esenzione dei vincoli di percorsi specifici dello schema di circolazione "anti attraversamento dell'isola".

L'applicazione degli interventi prima citati consente il movimento fluido ai soli veicoli motorizzati in arrivo o in partenza dall'isola, la quale, peraltro, essendo di modeste dimensioni non determina l'esistenza di mobilità veicolare interna all'isola stessa. Ove necessario, il privilegio per la circolazione dei pedoni può raggiungere il suo massimo livello, all'interno dell'Isola Ambientale

attraverso l'organizzazione di specifici tronchi stradali pedonalizzati, fino a formare intere Aree Pedonali.

Alle precedenti discipline se ne aggiungono altre 2:

6. Zone a Traffico Limitato (ZTL), in cui l'accesso veicolare viene gestito tramite specifici permessi a determinate categorie di utenti e di veicoli in specifici orari;
7. Aree Pedonali – AP, in quanto l'accesso è consentito esclusivamente ai pedoni e ai veicoli di emergenza e di servizio.

L'immagine seguente riporta uno stralcio della tavola n.6 dalla quale si evincono le Isole Ambientali proposte per il comune di Monza, come spazio esterno alla viabilità principale. La tavola delle Isole Ambientali, letta contestualmente con la tavola 2 "Rete stradale" evidenzia che sono state individuate come isole ambientali gli ambiti territoriali non interessati da viabilità primaria.

Le isole ambientali sono le parti del territorio in cui si intende istituire le Zone 30 della città, zone in cui il limite massimo di velocità è di 30 Km/ora. Questi interventi andranno realizzati con misure di carattere regolamentare e completate con interventi infrastrutturali di traffic calming.

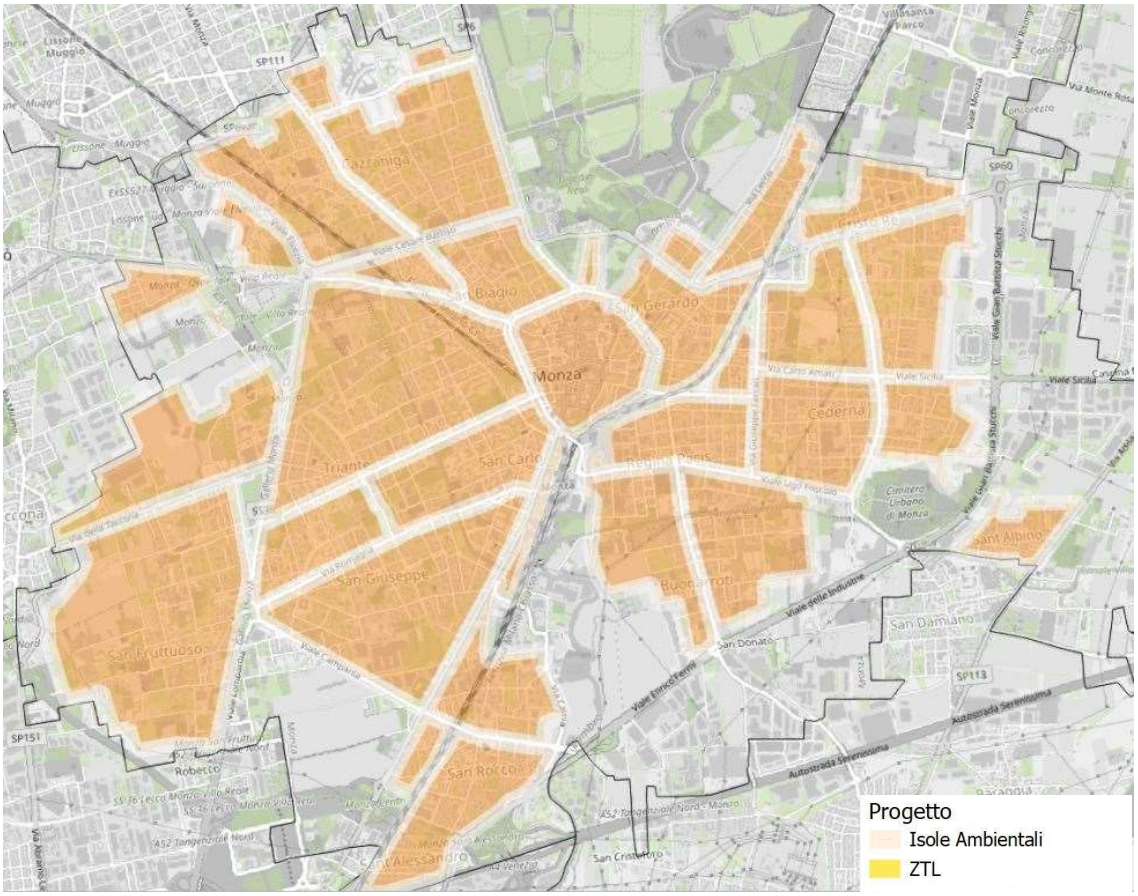


Figura 67 – Stralcio tavola 6 ZTL-Isole Ambientali

Una lettura di maggior dettaglio che consente di approfondire il tema delle Isole Ambientali è quella che emerge dalla contestualizzazione nel tessuto urbano e viario dei servizi scolastici. Come accennato all'inizio del paragrafo, la definizione di Isola Ambientale, consente di avere un approccio progettuale che integra i temi della riqualificazione urbanistica con quelli propri della progettazione stradale. L'inclusione delle scuole nelle Isole Ambientali può suggerire alcune priorità di intervento utilizzando alcune indicazioni progettuali fornite dalla Legge n. 120/2020 che introduce una nuova definizione stradale: la "Zona scolastica", cioè: la zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine. Nelle zone scolastiche urbane possono essere limitate o escluse la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definite con ordinanza del sindaco (tali limitazioni ed esclusioni non si applicano a scuolabus, ad autobus destinati al trasporto degli studenti, né a titolari di contrassegno invalidi).

L'immagine seguente propone la lettura integrata delle Isole Ambientali con i servizi scolastici.

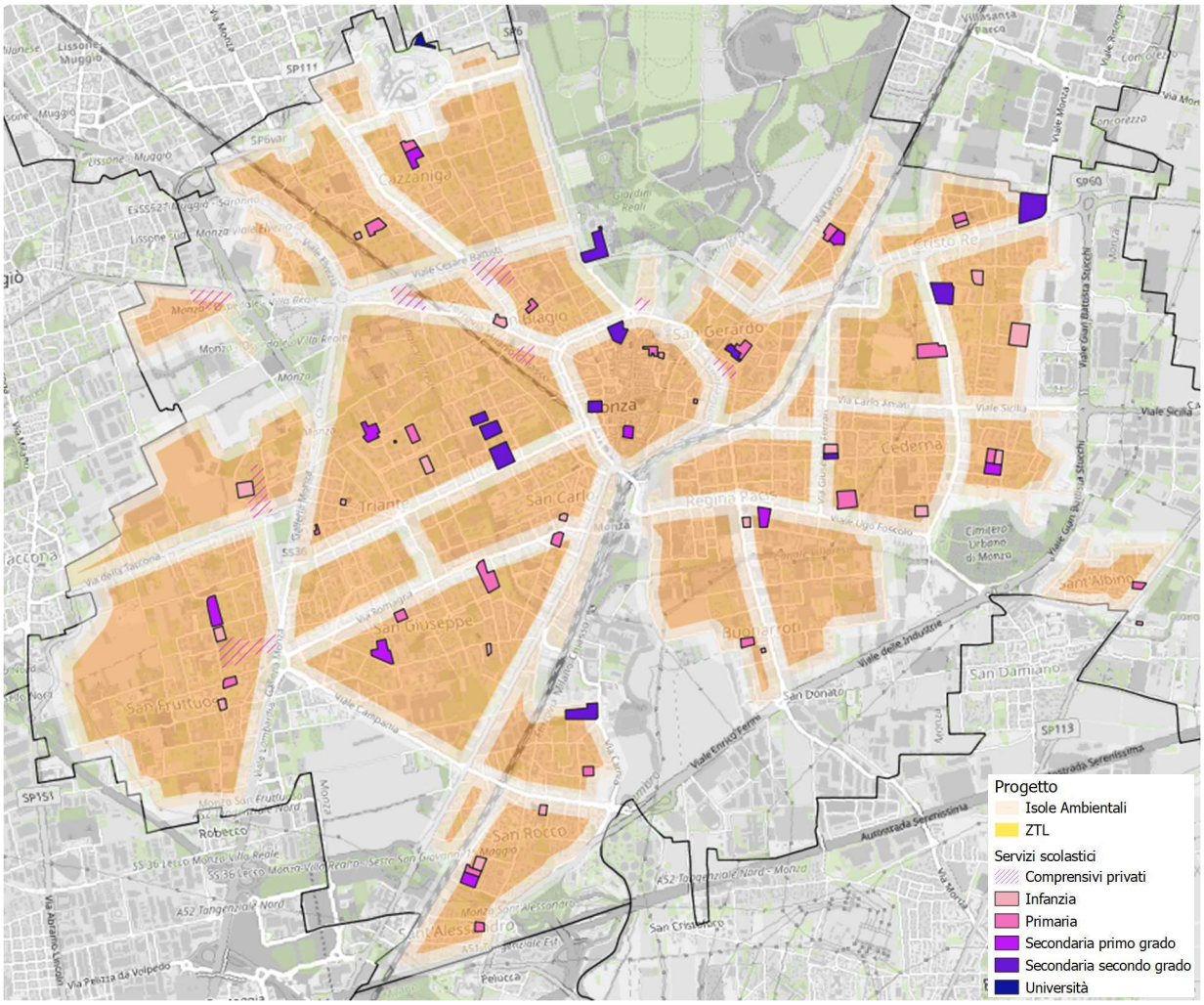


Figura 68 – Isole Ambientali e localizzazione servizi di istruzione

6.5.3 Azioni di mobility management

La normativa che disciplina le attività di mobility management è contenuta nel D.M. 27/98 (Decreto Ronchi), D.M. 20/2000 e, in ultimo, dal D. Interm. 12.05.2021 n. 179.

Il D.M. 27/98 (Decreto Ronchi) prevede, per i comuni con popolazione superiore a 150.000 abitanti, l'istituzione di una struttura di supporto e coordinamento (mobility management di area) tra responsabili della mobilità aziendale. Prevede, inoltre, la nomina di un responsabile della mobilità aziendale (mobility manager aziendale) e adozione del Piano degli Spostamenti Casa

Lavoro per imprese e Enti pubblici con Unità Lavorative superiori ai 300 dipendenti ubicati nel comune con popolazione superiore ai 150.000 abitanti.

Con il D.M. 20.12.2000 è stata prevista l'istituzione del mobility manager di area come figura a capo della struttura di cui al D. Ronchi e, con la legge 221/15 è stata prevista l'adozione da parte del MIUR di linee guida per favorire l'istituzione del mobility manager scolastico in tutti gli istituti di ogni ordine e grado.

Successivamente, il DL 34/2020 Decreto Rilancio, la figura del mobility manager aziendale acquisisce maggiore importanza: viene infatti resa obbligatoria l'adozione del PSCL per imprese e pubbliche amministrazioni con unità lavorative superiori ai 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di regione, in una città metropolitana, in un capoluogo di provincia ovvero in un comune con popolazione superiore ai 50.000 abitanti. Resta tuttavia facoltativa, la redazione del PSCL, per le aziende che hanno meno di 100 dipendenti o ubicate in comuni con popolazione inferiore ai 50.000 abitanti e non facenti parte di una città metropolitana.

Il D. Interm. 12.05.2021 n. 179 prevede la nomina del mobility manager di area per capoluoghi di regione, città metropolitane, capoluoghi di Provincia o in comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti con funzioni di:

- raccordo tra i MM aziendali del territorio, per lo sviluppo di best practicies e moduli collaborativi, anche mediante incontri e seminari;
- supporto al Comune di riferimento nella definizione e implementazione di politica di mobilità sostenibile;
- acquisizione matrici origine e destinazione ed orari di ingresso/uscita di dipendenti e studenti forniti dai MM di riferimento e condivisione con gli altri stakeholder.

Il decreto interministeriale definisce, inoltre che il mobility manager aziendale, è una figura specializzata nel governo della domanda di mobilità con funzioni di promozione presso la sede lavorativa e supporto al MM d'Area nella promozione della mobilità sostenibile nell'ambito degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti. Il Piano degli Spostamenti Casa Lavoro (PSCL), è lo strumento di pianificazione degli spostamenti sistematici dei dipendenti di una singola Unità Lavorativa, sulla base dell'analisi della domanda e delle esigenze di mobilità e dell'offerta di trasporto presente sul territorio. Il PSCL definisce i benefici conseguibili con l'attuazione delle misure in esso previste, valutando i vantaggi per i dipendenti coinvolti, per l'impresa o Pubblica Amministrazione che lo adotta e per la collettività.

Il Decreto interministeriale prevede il mantenimento della figura del mobility manager scolastico in tutti gli istituti di ogni ordine e grado, ma esonero degli stessi dalla redazione del PSCL.

Le azioni di mobility management che il PUMS individua sono finalizzate a contribuire alla strutturale modifica del taglio modale attraverso il coordinamento e l'interlocuzione con i mobility manager delle aziende e degli istituti scolastici. L'obiettivo che si intende perseguire è quello di aiutare le aziende e le scuole a raggiungere maggiori standard di mobilità sostenibile, attraverso l'attivazione di incentivo all'utilizzo di sistemi di mobilità condivisi. Allo stesso tempo la struttura di coordinamento, che fa capo a Monza Mobilità avrà la possibilità di utilizzare i dati forniti dalle aziende e dalle scuole per monitorare il raggiungimento degli obiettivi del PUMS.

Pur non essendo obbligatorio, per le scuole, l'adozione del Piano degli Spostamenti Casa Lavoro, si è consapevoli di quanto le scuole stesse, incidano sulla domanda di mobilità. Il PUMS si pone come obiettivo di medio periodo, attraverso il mobility manager di area, di supportare i mobility manager scolastici nell'attuare iniziative di promozione di spostamenti sostenibili da e verso le scuole di ogni ordine e grado.

Il mobility manager di area fungerà, inoltre, da raccordo con i mobility manager aziendali dei comparti industriali ubicati nel comune di Monza per supportarli nella redazione del Piano degli Spostamenti Casa Lavoro e nell'individuazione e nel coordinamento delle azioni per incentivare l'utilizzo di servizi condivisi di mobilità.

Il Comune di Monza sta sottoscrivendo un protocollo di intesa sul Mobility Management con le associazioni di categoria (Confartigianato, Confindustria, Confcommercio, ...) con l'obiettivo di favorire il dialogo costante tra le imprese e il Comune di Monza sui temi della mobilità sostenibile e sulla programmazione comunale connessa; coinvolgere le imprese nei piani, nei programmi e nelle iniziative comunali volte a favorire la mobilità sostenibile sul territorio; supportare e promuovere l'implementazione di progetti e azioni di mobility management aziendali, anche in maniera condivisa tra le imprese; promuovere la diffusione della figura del mobility manager; dare visibilità alle iniziative realizzate nell'ambito del protocollo attraverso una comunicazione concordata tra i partner; aggiornare le imprese sulle attività in corso (piani e progetti) da parte del Comune di Monza per favorire la mobilità sostenibile; • condividere informazioni, dati, buone pratiche, esigenze espresse dalle imprese sui temi della mobilità sostenibile; stimolare nuove proposte per favorire la mobilità sostenibile nelle aziende.

7 Stima degli impatti

L' implementazione delle azioni del PUMS permetterà alla popolazione di disporre di una offerta di servizi di mobilità alternativi all'auto privata ottimizzata e con maggiori livelli di accessibilità. Ciò provocherà una diminuzione nell'impiego dei veicoli privati all'interno del centro urbano con notevoli risvolti positivi sia in termini di riduzione di emissioni climalteranti sia di inquinamento acustico. Al fine di garantire l'effettiva efficacia degli impatti stimati è necessario sottolineare l'importanza del processo di monitoraggio, descritto in maggior dettaglio nel Capitolo **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**.

Di seguito si riportano i principali impatti attesi per tre macro ambiti: il taglio modale, le emissioni inquinanti e climalteranti e l'inquinamento acustico.

7.1 Impatto sul taglio modale

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un piano strategico che mette al centro l'uomo nelle diverse configurazioni di anziano, bambino, studente e non il veicolo ricercando azioni e politiche volte al muoversi in modo sostenibile. Saranno promossi programmi educativi nelle scuole per sensibilizzare i bambini sull'importanza della mobilità sostenibile e sicura. Verranno organizzati laboratori e attività interattive per insegnare ai più piccoli le regole della strada e i benefici della mobilità attiva.

In questa direzione la strada non viene più concepita come "spazio conteso" ma come luogo condiviso che favorisce la mobilità dolce, la pedonalità e il pubblico trasporto.

Le connessioni pedo-ciclabili tra i quartieri, la ricucitura pedo-ciclabile del comparto industriale-stadio e di Viale Libertà/SP60/SP2 (azione 6.4.3) e la realizzazione di una Città 30 (azione 6.5.2) parallelamente alla progettazione degli hub multimodali (azioni 6.2.1, 6.2.2, 6.2.3, 6.2.4), indurranno l'aumento della quota di auto/bicicletta auto/mezzo sostenibile nel computo dello split modale.

Gli hub multimodali provocheranno l'allontanamento del mezzo privato dal centro urbano e ridurranno il traffico in città incluso quello di tipo "parassita" finalizzato solo alla ricerca di un parcheggio. All'interno di tali hub sarà incentivato l'utilizzo di mezzi sostenibili (utilizzo del trasporto pubblico locale, della bicicletta, di mezzi elettrici e propensione alla pedonalità per quegli hub ubicati non troppo distanti dal centro urbano).

Grazie all'azione 6.4.3 e 6.4.4 si verificherà la fluidificazione della mobilità con notevoli riduzioni delle emissioni atmosferiche inquinanti in quanto rispetto alle situazioni di traffico precedenti si ridurranno sia le code che i continui stop and go. Tutto questo avrà anche risvolti positivi in tema

di sicurezza stradale con una diminuzione del numero di incidenti dovuti a molti fattori causati dal troppo traffico.

La maggior efficienza del trasporto pubblico locale, la ricucitura delle piste ciclabili e la realizzazione di una città 30, la progettazione di hub multimodali, le azioni relative al miglioramento della qualità dello spazio urbano, la garanzia di accessibilità per le persone fragili in tutti i reparti della mobilità, miglioreranno la qualità della vita della popolazione sia in termini di ottimizzazione dei collegamenti con riduzione delle tempistiche di viaggio sia in termini di mezzi disponibili per le fasce di popolazione più fragile (ad esempio i ragazzi e gli anziani), sia in termini di riduzioni dell'incidentalità.

Queste azioni hanno come obiettivo la ridistribuzione dello share modale andando ad incrementare la quota di mobilità sostenibile, considerata come Piedi + Bici (mobilità attiva) e TPL (bus + treno), come riportato in Figura 69: Obiettivo di share modale a 10 anniFigura 69.

In particolare:

- **La quota della mobilità sostenibile** avrà un aumento potenziale totale di 15/19 punti percentuali dal 33% al 48/52% che si può scomporre in:
    - TPL, che riscontrerà un aumento di 11/15 punti percentuali dal 16,5% al 27/31%;
    - Mobilità attiva ciclopedonale, che vedrà un aumento di 5 punti percentuali dal 16,5% al 21%;
- **La quota di mobilità insostenibile**, definita da auto e moto private, al contrario riscontrerà una diminuzione di 15/19 punti percentuali dal 67% al 48/52%.

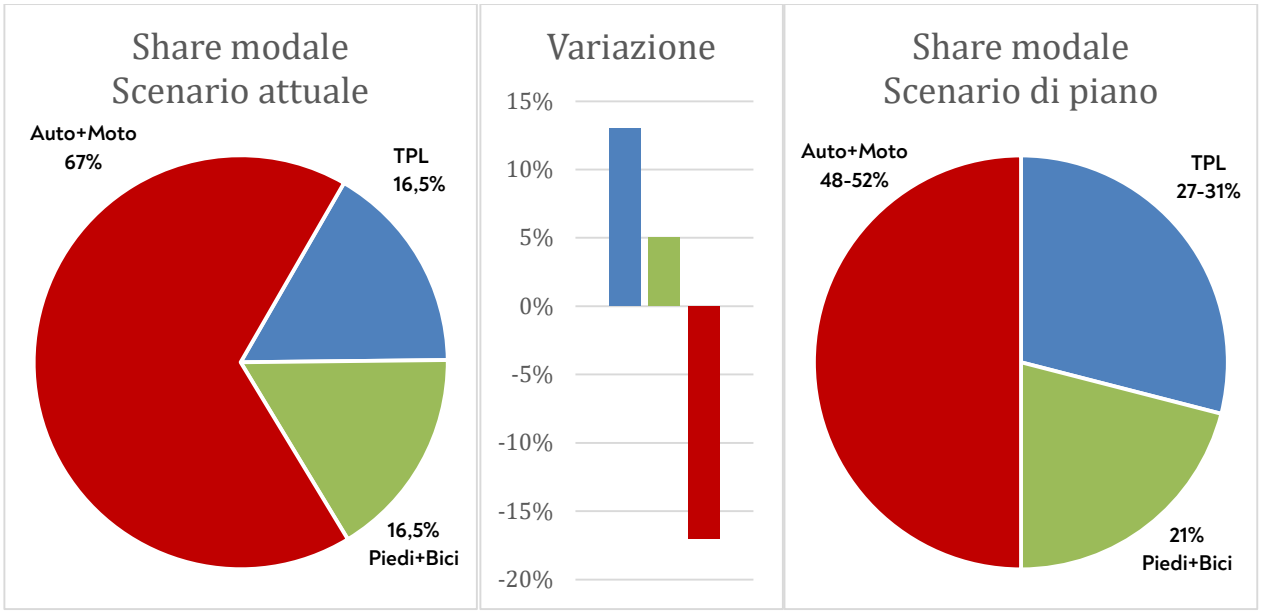


Figura 69: Obiettivo di share modale a 10 anni

7.2 Impatto sul sistema emissivo

La variazione del taglio modale riportata nel paragrafo precedente avrà un impatto sensibile sul consumo di carburante e conseguentemente sulla qualità dell'aria dell'area urbana.

Come riportato anche nel rapporto preliminare di assoggettabilità a VAS, la quantificazione delle ricadute di tipo ambientale sul comune di Monza per effetto degli interventi del PUMS è stimata mediante il programma EMISMOB. Partendo dal flusso orario, dalla composizione del parco veicolare e dalla velocità di percorrenza il programma restituisce, per ogni singolo arco del grafo, il consumo di carburante e gli ossidi di azoto (NOx), il monossido di carbonio (CO), le polveri sottili (PM10), le polveri totali sospese (PTS), l'anidride carbonica (CO2), il protossido di azoto (N2O) e il metano (CH4) emessi.

7.2.1 Lo stato attuale

Dopo avere ricostruito la situazione attuale della mobilità, riferita ora di punta 07:30-08:30, attraverso il modulo EMISMOB sono stati quantificati i consumi di carburante e le emissioni gassose inquinanti determinati dalla mobilità veicolare. I dati sono restituiti come valori di emissioni orari (g/h).

I dati sulle emissioni, riferiti alla rete locale del comune (si sono escluse le strade di tipo A e B), sono sotto riportati in tabella:

Consumo carburante / Emissioni gassose Comune di Monza - Rete Urbana	**Ora di punta 07:30-08:30**		**Anno**	
Stato Attuale				
Consumo di carburante totale	39.269.875	g/h	153.153	Tonn/anno
Nox: quantità di ossidi di azoto e loro miscele	302.811	g/h	1.181	Tonn/anno
CO: quantità di monossido di carbonio	1.591.357	g/h	6.206	Tonn/anno
PM10 : quantità di polveri sottili	40.894	g/h	159	Tonn/anno
PTS: quantità di polveri totali sospese	54.649	g/h	213	Tonn/anno
CO2: quantità di anidride carbonica	124.289.716	g/h	484.730	Tonn/anno
N2O: quantità di protossido di azoto	3.064	g/h	11,9	Tonn/anno
CH4: quantità di metano	13.751	g/h	53,6	Tonn/anno

Tabella 24: Indicatori delle emissioni gassose espressi in grammi/ora e tonn/anno per lo stato attuale

7.2.2 Lo scenario di riferimento

Nello scenario di riferimento di lungo periodo si è ipotizzata la sostituzione, nel parco circolante, delle auto EURO0, EURO1, EURO2 ed EURO3 in auto EURO6 e successive nonché la circolazione di auto elettriche in una percentuale stimata pari al 5% rispetto al totale, considerando la crescita del mercato di questa tipologia di veicolo.

A seguire si riportano i valori dello scenario in oggetto. I dati sono restituiti in grammi/ora.

Consumo carburante / Emissioni gassose **Comune di Monza - Rete Urbana**	**Ora di punta** **07:30-08:30**		**Anno**	
Scenario di riferimento				
Consumo di carburante totale	40.864.244	g/h	159.371	Tonn/anno
Nox: quantità di ossidi di azoto e loro miscele	200.690	g/h	783	Tonn/anno
CO: quantità di monossido di carbonio	1.249.325	g/h	4.872	Tonn/anno
PM10 : quantità di polveri sottili	27.436	g/h	107	Tonn/anno
PTS: quantità di polveri totali sospese	37.177	g/h	145	Tonn/anno
CO2: quantità di anidride carbonica	129.339.528	g/h	504.424	Tonn/anno
N2O: quantità di protossido di azoto	2.358	g/h	9,2	Tonn/anno
CH4: quantità di metano	12.548	g/h	48,9	Tonn/anno

Tabella 25: Indicatori delle emissioni gassose espressi in grammi/ora e tonn/anno per lo scenario di riferimento

7.2.3 Lo scenario di progetto (scenario di piano)

Nello scenario di progetto si è ipotizzata, come per il relativo scenario di riferimento:

· la **sostituzione, nel parco circolante**, delle auto Euro0, Euro1, Euro2 ed EURO3 in auto EURO6 e successive.

Per quanto riguarda invece la diffusione e circolazione di veicoli elettrici, si ipotizza:

· la **circolazione di auto elettriche in una percentuale stimata pari al 10%** rispetto al totale;

questa crescita, rispetto allo scenario di riferimento è imputabile all'attuazione delle strategie di piano che puntano all'introduzione di politiche incentivanti e azioni per il rinnovo del parco veicolare a favore dell'elettrico.

Altro fattore di cui si tiene conto nello scenario di progetto è:

· la **riduzione della matrice della domanda di mobilità privata** per effetto della diversione modale dall'auto alla mobilità dolce ed al TPL (nuovo riparto modale).

A seguire si riportano i valori dello scenario in oggetto. I dati sono restituiti in grammi/ora.

Consumo carburante / Emissioni gassose **Comune di Monza - Rete Urbana**	**Ora di punta** **07:30-08:30**		**Anno**	
Scenario di progetto				
Consumo di carburante totale	28.368.293	g/h	110.636	Tonn/anno
Nox: quantità di ossidi di azoto e loro miscele	139.640	g/h	545	Tonn/anno
CO: quantità di monossido di carbonio	886.160	g/h	3.456	Tonn/anno
PM10 : quantità di polveri sottili	19.494	g/h	76	Tonn/anno
PTS: quantità di polveri totali sospese	26.585	g/h	104	Tonn/anno
CO2: quantità di anidride carbonica	89.787.538	g/h	350.171	Tonn/anno
N2O: quantità di protossido di azoto	1.561	g/h	6,1	Tonn/anno

CH4: quantità di metano	8.986	g/h	35,0	Tonn/anno

Tabella 26: Indicatori delle emissioni gassose espressi in grammi/ora e tonn/anno per lo scenario di progetto

7.2.4 Confronto tra scenari

Di seguito si riporta, in forma tabellare, il consumo globale di carburante e le emissioni in atmosfera dei principali inquinanti causati dalla mobilità veicolare negli scenari di riferimento e di progetto e loro confronto. È stata inoltre quantificata:

· **la diminuzione di emissioni** tra lo scenario di progetto e quello di riferimento (differenze);

· **la riduzione di inquinanti liberati nella rete** dell'Area Urbana di Monza (espressa in tonnellate/anno).

A seguire, si riporta una schematizzazione grafica complessiva (espressa sia in grammi/ora che tonnellate/anno) che ben sintetizza e rappresenta le comparazioni e i miglioramenti ottenibili con gli interventi previsti dal PUMS.

Rete Urbana	**Ora di punta 07:30-08:30**			
Consumo carburante / Emissioni gassose	**Unità di misura**	**Scenario di riferimento**	**Scenario di progetto**	**Variazione**
Consumo di carburante totale	g/h	40.864.244	28.368.293	12.495.950
Nox: quantità di ossidi di azoto e loro miscele	g/h	200.690	139.640	61.051
CO: quantità di monossido di carbonio	g/h	1.249.325	886.160	363.164
PM10 : quantità di polveri sottili	g/h	27.436	19.494	7.943
PTS: quantità di polveri totali sospese	g/h	37.177	26.585	10.592
CO2: quantità di anidride carbonica	g/h	129.339.528	89.787.538	39.551990
N2O: quantità di protossido di azoto	g/h	2.358	1.561	798
CH4: quantità di metano	g/h	12.548	8.986	3.562

Tabella 27: Confronto tra scenario di progetto e di riferimento [g/h]

Rete Urbana	**Valori anno**				**Risparmio percentuale**
Consumo carburante / Emissioni gassose	**Unità di misura**	**Scenario di riferimento**	**Scenario di progetto**	**Variazione**	
Consumo di carburante totale	Tonn/anno	159.371	110.636	48.735	30.6%
Nox: quantità di ossidi di azoto e loro miscele	Tonn/anno	783	545	238	30.4%
CO: quantità di monossido di carbonio	Tonn/anno	4.872	3.456	1.416	29.1%
PM10 : quantità di polveri sottili	Tonn/anno	107	76	31	28,9%
PTS: quantità di polveri totali sospese	Tonn/anno	145	104	41	28,5%
CO2: quantità di anidride carbonica	Tonn/anno	504.424	350.171	154.253	30,6%
N2O: quantità di protossido di azoto	Tonn/anno	9,2	6,1	3,1	33,8%
CH4: quantità di metano	Tonn/anno	48,9	35,0	13,9	28,4%

Tabella 28: Confronto tra scenario di progetto e di riferimento [tonn/anno]

7.3 Impatto sull'inquinamento acustico

La diversione modale verso la ciclabilità e la pedonalità, il TPL e i mezzi elettrici e lo sviluppo di nuovi modelli di governance per una logistica urbana efficiente, efficace e sostenibile che consenta di ottimizzare il processo di raccolta e distribuzione delle merci in ambito urbano produrrà notevoli benefici nella componente rumore in quanto si ridurrà notevolmente la circolazione di veicoli sia leggeri che pesanti all'interno della città.

Quest'ultima analisi riguardante l'ambito acustico ha impiegato i seguenti input:

- **il calcolo del Livello Emissivo Leq (A)**, espresso in dB a 5 metri dalla fonte (quindi sostanzialmente nei pressi del ciglio della strada);

- la stima, in condizioni medie del tessuto abitativo, della **distanza dalla fonte alla quale il Livello Emissivo Leq (A), risulta pari a 60 dB**.

Sono stati calcolati i seguenti indicatori relativamente allo stato attuale e agli scenari di riferimento e di progetto:

- l**ivello di esposizione al rumore da traffico veicolare (dB):** stimato come media pesata sulla lunghezza degli archi stradali interni al Comune, relativamente al rumore emesso a 5 metri dalla sorgente (mezzeria della corsia stradale) in ora di punta del mattino tenendo conto della quantità del flusso veicolare, della sua composizione e della velocità di transito in ora di punta del mattino nel giorno feriale tipo (dati forniti in output dal modello di simulazione);

- **riduzione dell'inquinamento acustico - livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare (%)**: percentuale di riduzione, rispetto allo scenario attuale, della distanza alla quale si immettono 60dB, calcolata come media pesata sulla lunghezza degli archi stradali (traffico di tipo locale) del Comune, tenendo conto della quantità del flusso veicolare, della sua composizione e della velocità di transito in ora di punta del mattino nel giorno feriale tipo (dati forniti in output dal modello di simulazione).

Nella seguente tabella viene riportata la variazione dei due indicatori negli scenari di riferimento e di progetto rispetto allo stato attuale.

Indicatore	Unità di misura	Stato attuale	Scenario di riferimento	Scenario di Progetto
Livello di esposizione al rumore da traffico veicolare	dB	76,9	76,9	75,8
Variazione dell'inquinamento acustico rispetto all'attuale: livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare	% residenti esposti a >60dBA	0,0%	-5,9%	-16,8%

Tabella 29: Confronto degli indicatori di inquinamento acustico

Nello scenario di progetto si registra una notevole diminuzione di residenti esposti ad un inquinamento acustico superiore ai 60 dB dovuto al traffico veicolare sia rispetto al riferimento proiettato allo stesso orizzonte temporale sia rispetto allo stato attuale. Tale miglioramento è da imputare principalmente alla riduzione del numero di mezzi in circolazione per la diversione dal mezzo privato verso forme di mobilità alternativa (collettiva e attiva).

8 Monitoraggio del piano

Le linee guida per l'elaborazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile descrivono le modalità aggiornamento e monitoraggio del Piano. In particolare, prevedono che il PUMS abbia un orizzonte temporale decennale e che sia aggiornato con cadenza almeno quinquennale. L'eventuale aggiornamento del piano è comunque valutato nei dodici mesi antecedenti all'affidamento di servizi di trasporto pubblico locale. Le stesse linee guida prevedono inoltre, che sia effettuato un monitoraggio biennale dello stato di attuazione del Piano e dei suoi effetti volto a individuare eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi previsti e le relative misure correttive, al fine di sottoporre il piano a costante verifica dello stato di raggiungimento degli obiettivi individuati.

I dati relativi al monitoraggio vanno inviati all'Osservatorio Nazionale per le politiche del trasporto pubblico locale, che biennalmente, nell'ambito della relazione prevista dall'art. 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, informa le Camere in merito allo stato di adozione dei PUMS ed agli effetti dagli stessi prodotti sull'intero territorio nazionale. In particolare, per **le attività di monitoraggio** le linee guida suggeriscono che "*...nell'ambito della redazione del PUMS e successivamente alla definizione dello scenario di piano, devono essere definite le attività di monitoraggio obbligatorio da avviare a seguito dell'approvazione del PUMS*".

A tale scopo si rende necessaria la costruzione di un sistema di indicatori di risultato e di realizzazione che consenta di valutare l'effettivo perseguimento degli obiettivi e l'efficacia e l'efficienza delle azioni e degli interventi individuati nel Piano. Operativamente il monitoraggio, considerata già avvenuta la raccolta dei dati necessari per la stima degli indicatori ex ante, si potrà sviluppare nelle seguenti fasi:

- raccolta dei dati necessari per la stima degli indicatori ex post, da monitorare con cadenza biennale;
- confronto indicatori ex ante ed ex post per la valutazione dell'efficacia e dell'efficienza degli interventi previsti dal piano;
- eventuale riconsiderazione critica degli interventi nel caso in cui il suddetto confronto evidenzi risultati al di sotto delle attese, con conseguente indicazione delle correzioni da apportare agli interventi di Piano (o alle modalità di realizzazione e gestione degli interventi);
- eventuale revisione dei target da conseguire.

8.1 Selezione degli indicatori

L'implementazione di un sistema del monitoraggio del PUMS prevede la predisposizione di diverse tipologie di indicatori classificabili in due categorie:

- **indicatori di risultato**: forniscono indicazioni sulla valutazione ex-ante per il raggiungimento dei macro-obiettivi del PUMS. Gli indicatori di valutazione sono prodotti, ad esempio, attraverso il modello di simulazione, oppure possono essere definiti utilizzando tecniche di indagine e reperimento da fonti documentali;
- **indicatori di realizzazione**: rappresentano aspetti relativi alla realizzazione di specifici interventi all'interno dell'area di studio, per i quali possono essere interpellati soggetti specifici per la loro quantificazione (es. uffici tecnici comunali, polizia locale, aziende di trasporto, …)

8.2 I soggetti del monitoraggio

A seguito dell'approvazione del PUMS, il comune di Monza, in coerenza con le Linee Guida PUMS, è tenuto ad effettuare il monitoraggio del Piano. Come prima attività da espletare occorre nominare una figura Responsabile del Monitoraggio che coordina le attività. Il monitoraggio prevede il coinvolgimento diretto e indiretto di tutti gli attori che concorrono alla **produzione e raccolta dei dati della mobilità**. A tal fine sarà necessario definire ruoli e responsabilità che accompagneranno, negli anni di monitoraggio del PUMS, le relazioni tra i diversi soggetti. A seguire si riporta un primo elenco di soggetti:

- Comune di Monza;
- Comuni contermini;
- Regione Lombardia
- Istituzioni ed Enti (ACI, ISTAT, ARPA, ISPRA);
- Operatori del trasporto e della mobilità (Trenitalia, Trenord, Aziende TPL gomma, Gestori mobilità condivisa, cooperative taxi, …);
- Mobility manager d'area e aziendali

Una volta individuata la figura Responsabile del Monitoraggio e stabiliti i soggetti da coinvolgere, è necessario che venga stipulato un accordo interistituzionale con i soggetti definendo un protocollo di collaborazione per la fornitura dei dati necessari a produrre i report biennali di monitoraggio del PUMS. In tale accordo dovranno, ad esempio essere definiti il referente e/o l'ufficio deputato alla fornitura del dato, la descrizione del dato richiesto, la modalità di fornitura, il formato del dato e i tempi entro cui viene rilasciato.

8.3 Il percorso partecipato nella fase di monitoraggio

Il percorso partecipato, adottato nella fase di redazione del Piano, dovrà essere presente anche nella fase del monitoraggio con lo scopo di verificare il progressivo conseguimento degli obiettivi e di individuare eventuali problemi e criticità che ostacolano la regolare attuazione del Piano.

Si potranno prevedere forme di partecipazione straordinarie legate ad attuazioni di specifiche politiche o azioni previste dal PUMS che, per la loro importanza, richiedono lo sviluppo di forme differenziate di coinvolgimento degli stakeholders. Parallelamente potranno essere sviluppate iniziative di comunicazione/partecipazione rivolte a cittadini e stakeholders in coincidenza con l'avvio di interventi di particolare impatto (modifiche al sistema della sosta, lavori per la metropolitana, cerniere di mobilità, nuove ciclabili e modifiche di sensi di circolazione, …).

Considerati i costi che l'assunzione degli indicatori comporta, soprattutto in fase di rilevazione dei dati, si è cercato di assumere un "cruscotto" significativo ma sintetico comunque in grado di **monitorare il piano verso una nuova mobilità sostenibile urbana**.

Le voci di costo da considerare per il reperimento delle risorse che occorre introdurre per le attività di monitoraggio sono le seguenti:

- risorse umane: in particolare una risorsa che funge da responsabile del monitoraggio;
- attività di popolamento degli indicatori: da effettuare tramite raccolta dati presso i soggetti coinvolti e/o tramite indagini ad hoc da effettuare sul campo;
- partecipazione e organizzazione di incontri pubblici;
- comunicazione con la produzione di materiale divulgativo da impiegare in occasione degli incontri.

8.4 Indicatori di Monitoraggio

Gli indicatori riportati a seguire sono rappresentativi degli obiettivi del PUMS in coerenza con le Linee Guida PUMS e sono impiegati sia nella valutazione ex ante che nelle successive fasi di implementazione del piano. Tali indicatori forniscono gli strumenti per la valutazione dell'efficacia delle misure proposte e permettono di strutturare la valutazione ex post del PUMS.

Per il monitoraggio dell'inquinamento atmosferico e acustico, il sistema di monitoraggio già attualmente attivo sul comune di Monza potrà essere integrato, come richiesto in sede di verifica di assoggettabilità alla VAS, con l'installazione di altre centraline di rilevazione la cui localizzazione, da definirsi in collaborazione con l'Autorità Competente per la VAS, consentirà il

rilievo degli inquinanti anche in prossimità di siti sensibili come scuole, ospedali e nodi viabilistici critici. Ciò renderà possibile definire e misurare ulteriori indicatori specifici per il monitoraggio dell'inquinamento atmosferico e acustico, che potranno essere elaborati con cadenza biennale fornendo in tal modo una misura dell'efficacia delle azioni di piano.

Ambito	Indicatore	Fonte	Unità di misura	Valore	Anno
modal split	% di spostamenti in autovettura	PUMS - modello	%	67	2022
modal split	% di spostamenti sulla rete integrata del TPL (Bus+Treno)	PUMS - modello	%	16,5	2022
modal split	% di spostamenti in bicicletta e a piedi	PUMS - modello	%	16,5	2022
modal split	a.3 Riduzione della congestione - RETE PRIMARIA	PUMS - modello	v.eq.*km	197191	2022
modal split	parco auto circolante	ACI	veicoli	79484	2022
modal split	tasso motorizzazione	ACI - Elaborazioni MoMo	veicoli/abitanti	0,642980796	2023
popolazione	popolazione residente	ufficio statistica - Comune Monza	n.	123618	2023
popolazione fermate TPL	popolazione residente nel buffer di 250 m dalla fermata TPL	elaborazioni gis MoMo - su base ISTAT 2011	n.	121694	2023
popolazione PREVISTA M5	popolazione residente nel buffer di 500 m dalla fermata della Metropolitana	elaborazioni gis MoMo - su base ISTAT 2011	n.	36744	2023
popolazione stazione FS	popolazione residente nel buffer di 1000 m dalla stazione FS Monza Centro	elaborazioni gis MoMo - su base ISTAT 2011	n.	26383	2023
popolazione stazione FS	popolazione residente nel buffer di 1000 m dalla stazione FS Monza Sobborghi	elaborazioni gis MoMo - su base ISTAT 2011	n.	29753	2023
popolazione stazione FS	popolazione residente nel buffer di 1000 m dalla stazione PREVISTA FS Monza EST	elaborazioni gis MoMo - su base ISTAT 2011	n.	18503	2023
sharing	sharing - MONOPATTINI	MoMo - monitoraggio Micromobilità	n./abitanti(*1000)	3,866750797	2023
sharing	sharing - BICICLETTE ELETTRICHE	MoMo - monitoraggio Micromobilità	n./abitanti(*1000)	1,205326085	2023
sharing	sharing - BICICLETTE MUSCOLARI	MoMo - monitoraggio Bicincittà	n./abitanti(*1000)	0,566260577	2023
sharing	sharing - AUTO (EVAI+Ubeequo)	comune Monza	n./abitanti(*1000)	0,105162679	2023

ricarica elettrica	Numero postazioni per colonnine di ricarica per veicoli elettrici (auto, e-bike, veicoli commerciali leggeri)	MoMo-Acinque-A2A	n./abitanti(*1000)	0,574350014	2023
taxi	licenze taxi ibridi	Comune Monza - Ufficio Viabilità	n./abitanti(*1000)	0,129430989	2023
taxi	licenze taxi benzina o diesel	Comune Monza - Ufficio Viabilità	n./abitanti(*1000)	0,064715495	2023
moderazione traffico	estensione ZTL	MoMo - Elaborazioni GIS	mq/abitanti	2,426831044	2023
moderazione traffico	numero varchi elettronici accesso ZTL	MoMo	n.	12	2023
moderazione traffico	Estensione aree pedonali	MoMo - Elaborazioni GIS	mq/abitanti	0,072804931	2023
moderazione traffico	estensione zone 30	MoMo - Elaborazioni GIS	mq/abitanti	0,016178874	2023
moderazione traffico	km rete ciclcabile	MoMo - Elaborazioni GIS	km	58,8	2023
inquinanti	Consumo anno di carburanti pro capite (tonnellate)	VAS PUMS	tonnalete/abitante	1,255517117	2022
inquinanti	Emissioni annue di NOx da traffico veicolare pro capite (kg)	VAS PUMS	tonnellate/anno/abitanti	0,000009682	2022
inquinanti	Emissioni annue di PM10 da traffico veicolare pro capite (kg)	VAS PUMS	tonnellate/anno/abitanti	0,001303450	2022
inquinanti	Emissioni annue di PM2.5 da traffico veicolare pro capite	VAS PUMS	tonnellate/anno/abitanti	0,000163956	2022
inquinanti	Emissioni annue di CO2 da traffico veicolare pro capite	VAS PUMS	tonnellate/anno/abitanti	3,974	2022
inquinanti	Numero ore di sforamento limiti europei NO2	Arpa Lombardia	ore	0	2023

inquinanti	numero giorni/anno di sforamento limiti europei PM10	VAS PUMS	n.	58	2023
inquinanti	Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare (% residenti esposti a >55/65 dBA)	VAS PUMS	%	0	2023
incidenti	Tasso di incidentalità stradale	dati PL	incidenti/abitanti*1000	6,940736786	2023
incidenti	Indice di mortalità stradale	dati PL	morti/incidenti*1000	3,496503497	2023
incidenti	Indice di lesività stradale	dati PL	feriti/incidenti	0,628205128	2023
incidenti	Indice di mortalità stradale tra utenti deboli	dati PL	morti utenti deboli/abitanti*1000	0,008089437	2023
incidenti	Indice di lesività stradale tra utenti deboli	dati PL	feriti utenti deboli/abitanti*1000	2,661424712	2023
accessibilità	accessibilità stazioni: presenza dotazioni di ausilio a superamento delle barriere (ascensori, scale mobili, montascale, percorsi tattili, mappe tattili, annunci vocali di fermata, indicatori led/monitor per avviso fermata/direzione)	sopralluogo	sì/no	si	2023
accessibilità	Numero connessioni intermodali (terminal bus, stazioni ferroviarie, cerniere di mobilità)		n.	1	2023
accessibilità	Presenza di servizi ITS e infomobilità	Dati Monza Mobilità - progetto SMARTMOBIGI	sì/no	si	2023
mobilità ed economia	n. occupati	Comune Monza- ufficio statistica	occupati	54349	2021

mobilità ed economia	azioni di mobility management - PSCL ricevuti	MoMo elaborazioni	n. piani	7	2023

Tabella 30: Indicatori di risultato e di realizzazione

ALLEGATO 1 – LE INDAGINI A SUPPORTO DEL PUMS

ALLEGATO 2 – IL PROCESSO DI PARTECIPAZIONE AL PUMS

ELENCO ELABORATI GRAFICI

- Tavola 1: Sistema ferroviario
- Tavola 2: Rete stradale
- Tavola 3a: Hub multimodali – Scenario “Zero”
- Tavola 3b: Hub multimodali – Scenario “PUMS”
- Tavola 4: Mobilità ciclistica
- Tavola 5a: TPL – Stato di fatto
- Tavola 5b: TPL - Progetto
- Tavola 6: ZTL e Isole ambientali