

Parte VI Le aree per la sosta

1. Le schede del censimento per la quantificazione delle aree di sosta

Nonostante le politiche per il miglioramento del trasporto pubblico abbiano ottenuto risultati interessanti anche nei confronti dell'oggettivo aumento dei viaggiatori, il problema della sosta per i veicoli privati rappresenta per le città italiane un problema la cui soluzione risulta quasi sempre assai onerosa.

I cosiddetti standard per servizi, che caratterizzano la formazione degli strumenti urbanistici nei contesti urbani nazionali fin dall'introduzione del Dim 1444/1968, non hanno saputo rispondere adeguatamente alla domanda generata dall'utenza per la sosta dei veicoli e si sono rivelati meccanicistici nei loro rapporti abitanti/metro quadro e per nulla connessi a una sfera prestazionale, sicché la localizzazione di parcheggi in aree non strategiche, la carenza di parcheggi in aree ad alta densità d'utenza, la mancanza di adeguate interconnessioni col trasporto pubblici in prossimità dei principali parcheggi urbani, l'insicurezza dei parcheggi esistenti (soprattutto in ore notturne) rappresentano solo la punta dell'iceberg di una serie di problemi che le Amministrazioni locali sono chiamate a risolvere.

Una corretta politica per la sosta deve quindi sapersi permeare con i differenti strumenti che animano il governo del territorio, in modo da coordinare politiche e interventi per ottimizzare le sempre più ridotte risorse pubbliche; in particolare, un'approfondita conoscenza del patrimonio insediativo urbano e delle componenti demografiche e socioeconomiche dell'utenza da servire consentirebbe una miglior programmazione degli interventi e un efficace collegamento della programmazione dei trasporti con gli altri strumenti di piano.

Nel nostro Comune la presenza di un articolato ed esaustivo sistema informativo territoriale, approntato per offrire supporto al Piano dei servizi, consente di quantificare per frazione e per via le superfici interessate dalla sosta veicolare, oltre a garantire la consultazione di apposite schede descrittive (che raccolgono una serie di informazioni, funzionali a eventuali classificazioni, per i differenti parcheggi di Giussano), di cui nel seguito si offre un esempio tipo:

			26
Categoria	IV Parcheggi pubblici e di uso pubblico	Tipo	1 - Parcheggi pubblici di servizio alla residenza
Identificativo:	205.2	Denominazione servizio:	PARCHEGGIO PUBBLICO SU AREA PRIVATA
Localizzazione ecografica:	Frazione di Birone – via Puccini		
Localizzazione catastale:	Foglio n. 22 - mappale n. 13		
Superficie fondiaria	mq. 130		
Dimensione spazi accessori / attrezzature fisse di pertinenza (Snr)	Inesistenti		
Tipologia	A pettine		
Pavimentazione	Asfaltato		
Spazio strutturato con arredi vegetali/funzionali/decorativi:	No		
Posti auto (stimato)	n. 9		
Proprietà immobiliare	Privato		
Manutenzione/Gestione del servizio a cura di:	n.n.		
Grado di fruibilità	Medio		
Stato di manutenzione	Normale		
Carenze note in termini di:	Spazi - specificare:.....		
	Attrezzature - specificare:.....		
	Limitazione utenze - specificare:.....		
Zona omogenea di Prg vigente:	Zona prevalentemente residenziale / B4 di completamento		
Zona omogenea di Prg adottato:	B2 zona residenziale intensiva		Area n:
Destinazione indicata:	Parcheggi		

È evidente una serie di informazioni riguardanti sia le caratteristiche intrinseche del parcheggio (quali la superficie, il numero di posti auto, la tipologia) sia altre informazioni di carattere generale (la presenza di eventuali carenze note, la zona omogenea di riferimento, la manutenzione e la gestione).

Tale inventario interessa i parcheggi effettivamente esistenti (quindi, non soltanto quelli individuati dalla vigente Variante generale al Prg come zone F1 a parcheggio, ma anche tutte quelle aree che – pur assumendo

una destinazione differente da quella di servizio pubblico, vengono utilizzate per la sosta dei veicoli e sono state in tal modo classificate dal Piano dei servizi recentemente approvato dal Consiglio comunale).

2. Le aree di sosta esistenti sul territorio comunale

Grazie all'aiuto del sistema informativo territoriale è possibile individuare con efficacia la localizzazione e la corrispondente quantificazione dei parcheggi esistenti sul territorio comunale, che risultano suddivisibili nelle due grandi famiglie: **i)** dei parcheggi in sede propria; **ii)** dei parcheggi in sede stradale.

In linea di principio una corretta politica per la sosta dovrebbe tendere a ridurre quanto più possibile i parcheggi su sede stradale, a favore di interventi mirati alla realizzazione di aree dedicate a parcheggio, anche se particolari esigenze potrebbero spingere l'Amministrazione a realizzare parcheggi in sede stradale per rispondere a particolari esigenze locali.

2.1. Le differenti tipologie di aree per la sosta

Dal censimento dei parcheggi esistenti, avvenuto nell'ambito delle attività di redazione del Piano dei servizi tramite la compilazione della scheda (prima esemplificata), e dalla successiva inserzione dei dati conseguenti nel sistema informativo territoriale, è possibile quantificare i parcheggi esistenti e disaggregarli per differenti tipologie.

In prima battuta è possibile differenziare i parcheggi pubblici, orientati a soddisfare una domanda residenziale, dai parcheggi cosiddetti commerciali e produttivi.

	<i>Residenziali</i>	<i>Commerciali</i>	<i>Produttivi</i>	<i>Totale</i>
<i>Superficie</i>	123.200	61.107	24.546	208.853
<i>N. stalli stimato</i> ¹	5.992	2.397	526	8.915

In seconda battuta è possibile distinguere le differenti tipologie di parcheggi sulla base delle rispettive caratteristiche geometriche; in tal modo sono differenziabili i parcheggi: **i)** in linea; **ii)** a pettine; **iii)** a lisca di pesce²; **iv)** in area propria.

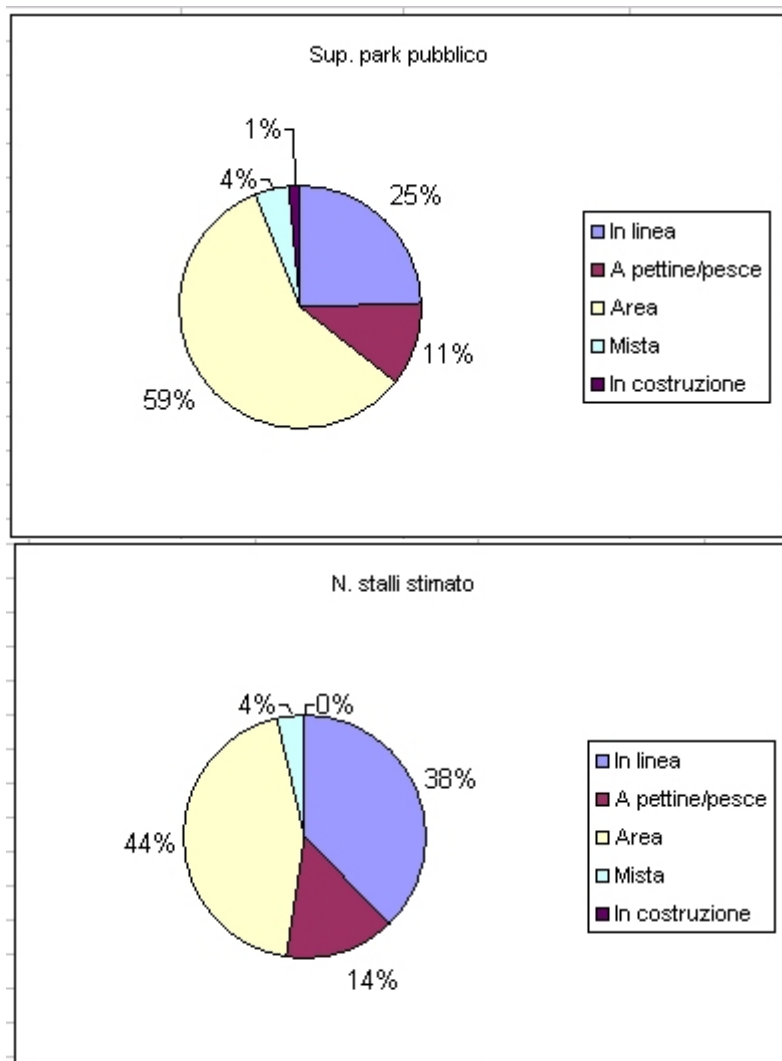
<i>Parcheggi</i>	<i>Sup. park residenz.</i>	<i>N. stalli stimato</i>	<i>Sup. park comm & industriali</i>	<i>N. stalli stimato</i>	<i>Sup park totale</i>	<i>N. stalli stimati tot.</i>
<i>In linea</i>	29.205	2.221	904	96	30.109	2.317
<i>A pettine/pesce</i>	12.765	852	5.760	348	18.525	1.200
<i>In area propria</i>	74.478	2.700	78.989	2.479	153.467	5.179
<i>Misti</i>	5.186	219	-	-	5.186	219
<i>In costruzione</i>	1.566	-	-	-	1.566	-
<i>Totale</i>	123.200	5.992	85.653	2.923	208.853	8.915

Nella tabella esposta, oltre alle 4 categorie sopra individuate, si sono considerati i cosiddetti "parcheggi misti", rispetto ai quali non è possibile stabilire una tipologia definita, nonché i parcheggi non computabili in quanto in costruzione.

I dati evidenziano una quantità di stalli per la sosta pari a 8.915 unità per un totale di 208.853 mq, suddivisi in 5.992 stalli per la sosta di tipo residenziale (pari a 123.200 mq) e 2.923 stalli per la sosta di tipo commerciale e industriale (pari a 85.653 mq).

¹ La stima dei posti auto è avvenuta mediante trattamento cartografico dei dati e successiva convalida da parte dall'ufficio di Polizia Locale a seguito di sopralluogo.

² Per una maggior semplicità di trattamento dati, anche nella prospettiva della simulazione di traffico, si è deciso di trattare univocamente i parcheggi classificati a pettine con quelli a lisca di pesce.



Alcune considerazioni portano a evidenziare come la tipologia “area” rappresenti quasi il 60% delle superfici a parcheggi esistenti a Giussano, seguita dai parcheggi in linea (25%), dai parcheggi a pettine/lisca di pesce (11%) e, per finire, dai parcheggi misti (4%).

Ovviamente, i dati relativi al numero di stalli stimato, evidenziano una diversa distribuzione attribuendo ai parcheggi su area il 44% degli stalli esistenti, in linea il 38%, a pettine/lisca di pesce il 14% e, per finire, il 4% per la tipologia mista.

Il ridimensionamento della percentuale dei parcheggi ad area, e il contestuale ampliamento delle percentuali relative ai parcheggi in linea e a pettine, risponde alle caratteristiche intrinseche del servizio: infatti, nei parcheggi areali la superficie di computo considera anche il cosiddetto “corsello”, non presente o parzialmente presente (categoria mista) nelle altre categorie.

2.2. La quantificazione dei posti auto “residenziali” disponibili per ogni unità di rilevamento (UdR)

Possiamo ora approfondire ulteriormente l’analisi considerando non più l’intero territorio comunale ma le 7 unità di riferimento individuate.

Le tabelle sotto riportate pongono in evidenza sia i dati assoluti sia le percentuali relative ai soli parcheggi di tipo residenziale.

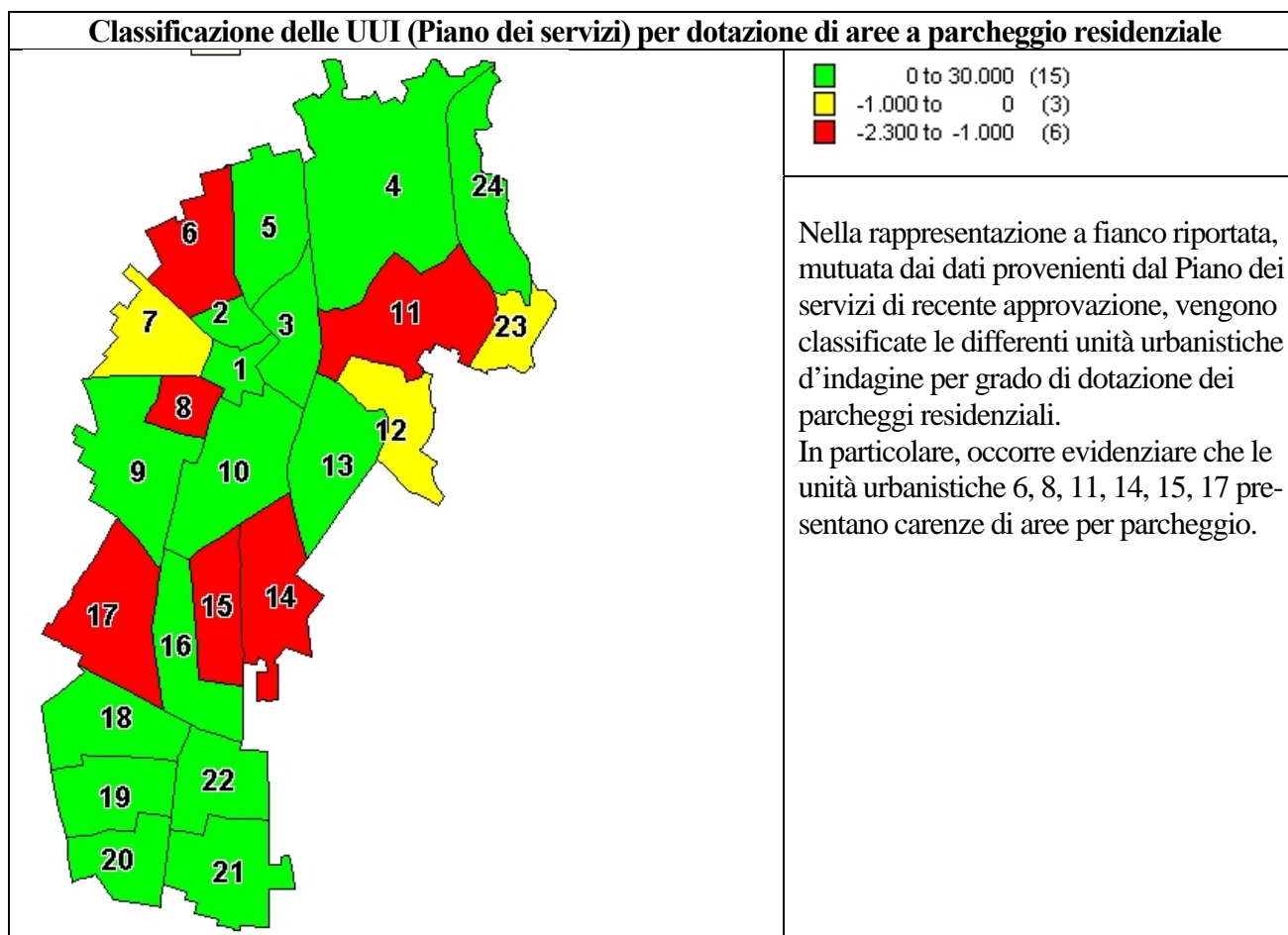
<i>Dati</i>	<i>UdR1</i>	<i>UdR2</i>	<i>UdR3</i>	<i>UdR4</i>	<i>UdR5</i>	<i>UdR6</i>	<i>UdR7</i>	<i>Totale</i>
Sup. park	34.973	30.108	5.497	8.639	11.188	6.429	26.366	123.200
N. stalli ipotetici	1.970	1.063	208	327	671	387	1.366	5.992
Popolazione	6.289	751	948	1.963	4.288	3.112	5.463	22.814
Popolazione/stalli	3,192	0,706	4,558	6,003	6,39	8,041	3,999	3,872

<i>Dati %</i>	<i>UdR1</i>	<i>UdR2</i>	<i>UdR3</i>	<i>UdR4</i>	<i>UdR5</i>	<i>UdR6</i>	<i>UdR7</i>	<i>Totale</i>
Sup. park	28,39	24,44	4,46	7,01	9,08	5,22	21,40	100
N. stalli ipotetici	32,88	17,74	3,47	5,46	11,20	6,46	22,80	100
Popolazione	27,57	3,29	4,16	8,60	18,80	13,64	23,95	100

Dalle tabelle riportate è possibile trarre alcune considerazioni, in particolare: **i)** le unità di riferimento che presentano il maggior numero di stalli sono la 1 e la 7; **ii)** la migliore risposta in termini prestazione dei par-

cheggianti rispetto alla popolazione residenze avviene nell'UdR 2; **iii**) particolari carenze si evidenziano nelle UdR 4, 5 e soprattutto 6 dove, rispettivamente, a ogni posto auto corrispondono ben 6 e 8 abitanti; tuttavia tali dati risultano solo indicativi, giacché la presenza di servizi sovracomuni, la mancata considerazione delle attività economico/produttive (soprattutto nelle zone centrali) e la popolazione considerata nella sua totalità non permettono di rispecchiare l'effettiva domanda di parcheggi nella singola Unità di rilevamento.

Inoltre se si considerano i dati provenienti dal Sit comunale, predisposto per l'elaborazione del Piano dei servizi di recente approvazione, è possibile classificare le differenti parti del territorio rispetto al grado di dotazione (mq/ab.) di parcheggi residenziali, come si può constatare nella rappresentazione sottostante:



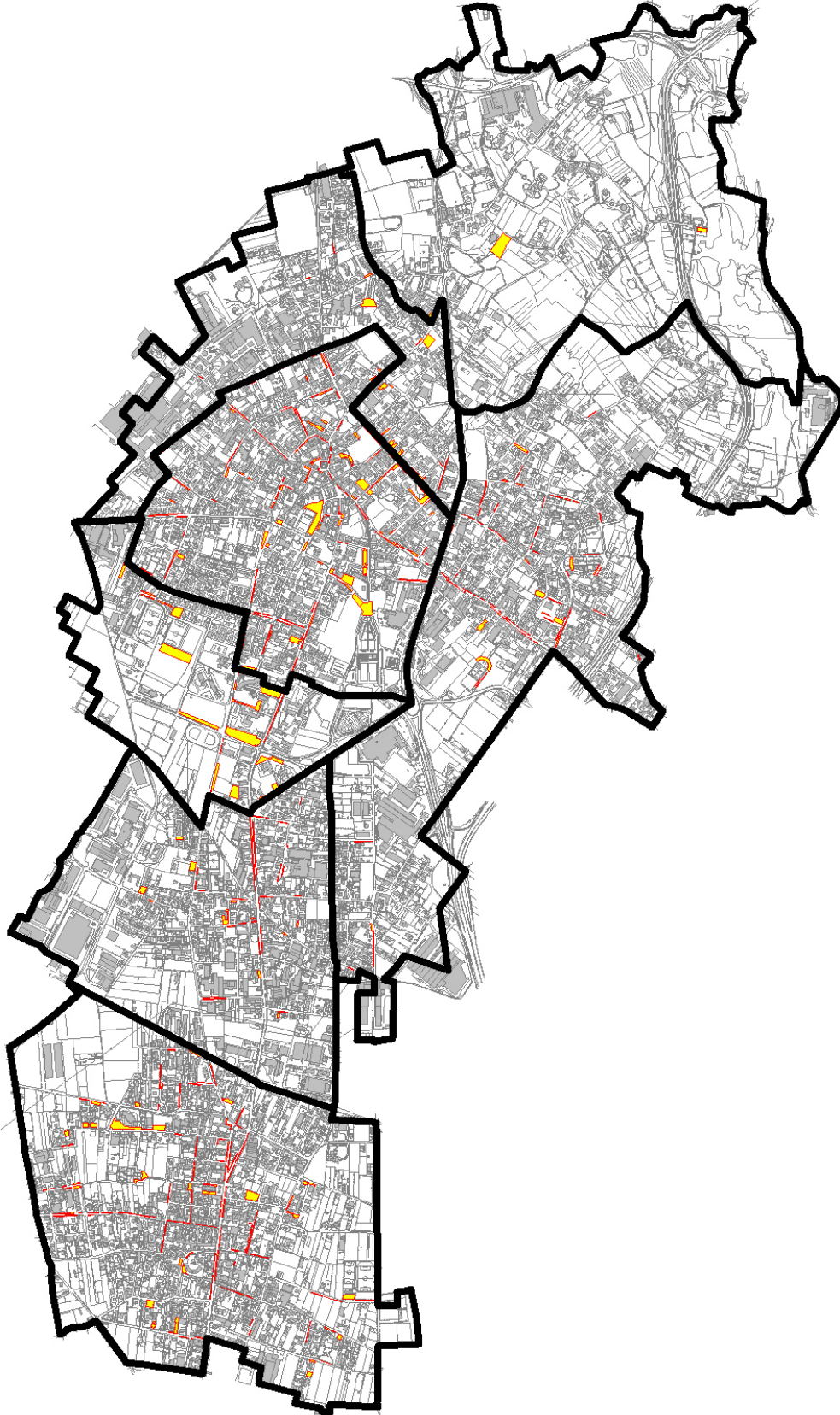
Di particolare interesse risulta il confronto con i dati sul dimensionamento dei parcheggi realizzato per il Piano dei Servizi di recente approvazione.

	<i>Servizi per parcheggi richiesti ex Lr. 51/1975 (mq)</i>	<i>Servizi per parcheggi esistenti (mq)</i>	▲
Giussano	29.853	74.424	+ 44.571
Robbiano	12.864	11.024	-1.840
Birone	9.336	7.002	-2.334
Paina	16.389	26.990	+10.601

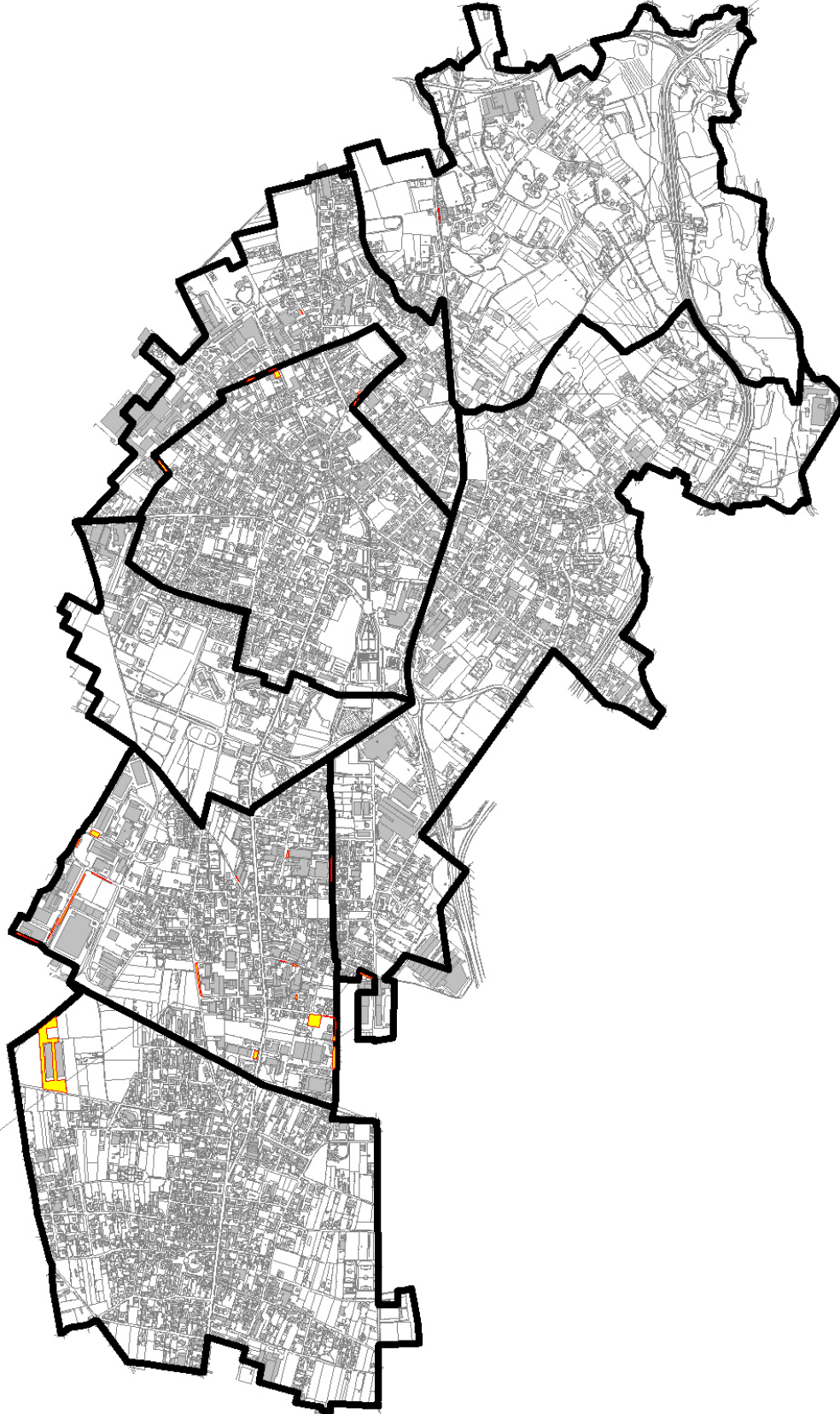
Concludendo, è possibile affermare che, in sintonia con il Piano dei servizi, sembra auspicabile individuare nuove aree per parcheggi nelle frazioni di Robbiano e Birone, onde rispondere alle esigenze che si materializzano sul territorio.

Per meglio identificare i parcheggi sul territorio è possibile far riferimento alla rappresentazione successiva:

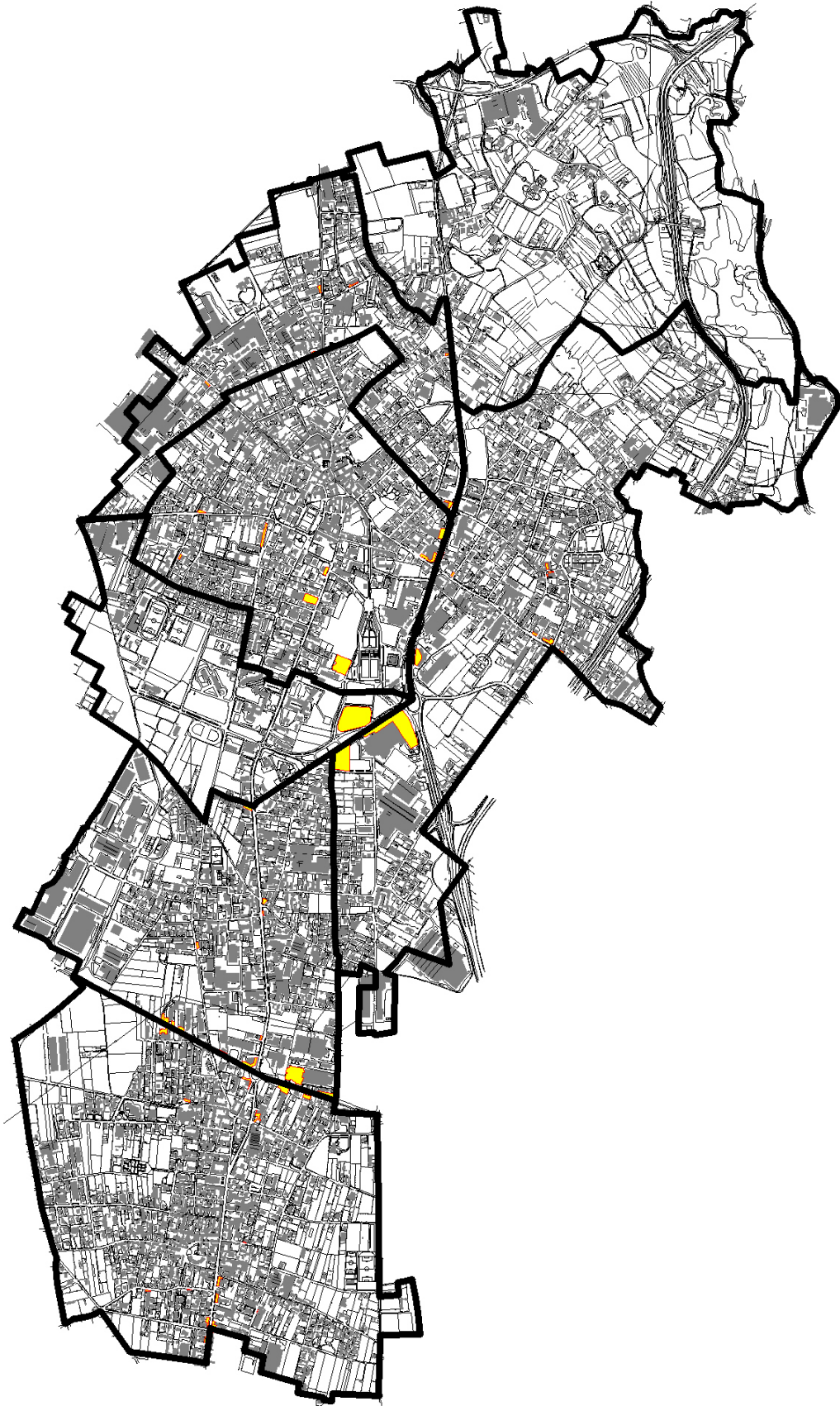
Localizzazione dei “*parcheggi residenziali*” esistenti sul territorio comunale



Localizzazione dei “*parcheggi produttivi*” esistenti sul territorio comunale



Localizzazione dei “*parcheggi commerciali*” esistenti sul territorio comunale



2.3. Le carenze principali di parcheggi sulla base delle infrazioni al codice della strada

Dopo aver quantificato i parcheggi esistenti su tutto il territorio comunale, e dopo aver approfondito tali valutazioni sulle 7 unità d'indagine individuate, siamo giunti ora a verificare se tali parcheggi rispondono alla domanda espressa dal territorio.

La spazializzazione dei siti in cui vengono somministrate le multe per divieto di sosta (artt. 157 e 158 del C.d.S) rappresenta una sorta di termometro in grado di individuare la domanda di parcheggi espressa nel territorio, non limitandoci quindi alla mera quantificazione assoluta dei dati rilevati ma piuttosto considerando la domanda là dove effettivamente si rivela.

Articolando ulteriormente il trattamento dei dati dalle unità spaziali di riferimento al numero di posti auto disponibili per via e alle contravvenzioni corrispondenti, si approda così all'individuazione di un indice di occupazione irregolare, che evidenzia il grado prestazionale che i parcheggi disposti sulla via offrono agli utilizzatori della strada, nel senso che quanto maggiore appare il numero espressivo dell'indice (come si evidenzia nel riquadro a tratto più spesso della tabella sottostante), tanto maggiore è il divario tra domanda e offerta di parcheggi e, dunque, maggiore risulta la priorità d'intervento.

ACVIAC	N. Area	Posti auto stimato	Tipo via	Nome via	Contravvenzioni	Indice occ. irregolare
170	2	6	Via	A. Gramsci	0	0,00
3020	2	39	Via	Adamello	5	0,13
3025	1	15	Via	Adda	0	0,00
5	1	35	Via	Addolorata	14	0,40
3030	1	20	Via	Adige	0	0,00
10	5	79	Via	Alberto da Giussano	8	0,10
118	10	185	Via	Alcide de Gasperi	2	0,01
235	1	215	Piazzale	Aldo Moro	0	0,00
15	1	16	Via	Alessandria	1	0,06
20	1	50	Via	Aliprandi	7	0,14
196	1	27	Piazza	Attilio Lombardi	30	1,11
35	1	7	Via	Baracca	3	0,43
45	1	10	Via	Battaglione Morbegno	2	0,20
2030	4	72	Via	Battisti	2	0,03
1025	2	48	Via	Bixio	0	0,00
3040	3	69	Viale	Brianza	0	0,00
60	1	35	via	Caimi	6	0,17
1035	2	10	Piazza	Carducci	0	0,00
75	2	43	Via	Carroccio	9	0,21
1040	5	82	Via	Catalani	8	0,10
80	4	53	Via	Cavera	3	0,06
85	6	244	Via	Cavour	1	0,00
206	1	40	Via	Cavour-Marsala	0	0,00
2047	1	13	Via	Cherubini	0	0,00
90	1	10	Via	Cimarosa	0	0,00
485	1	36	Piazza	Clerici	0	0,00
3050	1	5	Viale	Como	0	0,00
3055	1	10	Via	Corridoni	4	0,40
2060	4	38	Via	Dante	0	0,00
2065	2	29	Via	De Amicis	2	0,07
500	1	11	Via	Dei Bondi	0	0,00
3045	1	72	Via	Dei Certosini	0	0,00
0	1	100	Via	Della Conciliazione	8	0,08
340	1	32	Piazza	Della Repubblica	0	0,00
120	2	44	Via	Diaz	0	0,00
2080	3	24	Via	Don Gnocchi	0	0,00

130	2	110	Via	Donatori di Sangue	0	0,00
1055	2	12	Via	Donizzetti	0	0,00
135	3	70	Via	Elli	0	0,00
140	3	90	Via	Enrico Fermi	0	0,00
100	1	38	Via	F.lli Cervi	0	0,00
145	2	31	Via	Fabio Filzi	1	0,03
3065	3	34	Via	Fiume	0	0,00
1060	2	24	Via	Foscolo	0	0,00
150	1	34	Via	Galileo Galilei	0	0,00
160	5	88	Via	Garibaldi	3	0,03
70	9	104	Via	General Cantore	0	0,00
1065	2	27	Via	Giordano	0	0,00
265	1	19	Via	Giuseppe Parini	0	0,00
3070	3	54	Via	Giusti	0	0,00
3080	2	36	Via	Grandi	0	0,00
3250	15	223	Via	IV Novembre	27	0,12
2090	4	39	Via	Kennedy	0	0,00
510	2	25	Via	Lega Lombarda	0	0,00
195	1	8	Via	Legnano	1	0,13
3240	3	27	Via	Leonardo da Vinci	3	0,11
1070	3	28	Via	Leoncavallo	0	0,00
1075	2	13	Via	Leopardi	1	0,08
2100	3	60	Via	Longoni	1	0,02
2105	3	29	Via	Madonnina	0	0,00
3100	4	148	Via	Manzoni	5	0,03
2275	2	42	Via	Marmolada	0	0,00
232	2	69	Via	Martiri della libertà	4	0,06
3105	1	5	Via	Martiri di Belfiore	1	0,20
215	2	38	Via	Mascagni	1	0,03
115	10	186	Via	Massimo D'Azeglio	7	0,04
230	6	122	Via	Milano	1	0,01
3125	4	40	Via	Monte Grappa	0	0,00
2145	3	59	Via	Monte Rosa	2	0,03
3130	2	12	Via	Montello	0	0,00
2160	9	145	Viale	Monza	3	0,02
495	2	289	Via	Nenni	12	0,04
2035	1	4	Via	Nobile Bianchi	0	0,00
250	4	87	Via	Oberdan	1	0,01
3145	7	27	Via	Padova	0	0,00
1085	3	26	Via	Pascoli	0	0,00
270	4	65	Via	Pastore	0	0,00
275	3	51	Via	Piave	1	0,02
290	8	69	Via	Piola	35	0,51
296	3	67	Via	Pisacane	0	0,00
1095	8	36	Via	Ponchielli	0	0,00
310	3	95	Via	Prealpi ³	550	5,79
1105	2	14	Via	Puccini	0	0,00
180	1	26	Cascina	Rebecca	0	0,00
2270	1	13	Via	Redipuglia	0	0,00
320	3	152	Viale	Rimembranze	3	0,02

³ Le contravvenzioni relative alla via Prealpi interessano principalmente le aree riservate alla sosta per invalidi.

325	3	19	Piazza	Roma	32	1,68
335	1	19	Via	Rossini	2	0,11
350	1	3	Via	S. Francesco D'Assisi	0	0,00
1110	1	8	Via	S. Giovanni Bosco	0	0,00
355	2	14	Piazza	San Carlo	12	0,86
1115	2	17	Via	San Filippo Neri	0	0,00
375	1	25	Piazza	San Giacomo	31	1,24
3160	4	26	Via	San Gottardo	0	0,00
380	1	13	Vicolo	San Luigi	0	0,00
2190	4	54	Via	San Quirico	0	0,00
3170	2	30	Via	San Vincenzo	0	0,00
3165	1	22	Via	Santa Margherita	1	0,05
3150	1	8	Piazza	Sauro	0	0,00
3175	2	39	Via	Sempione	0	0,00
280	1	31	Via	Silvio Pellico	38	1,23
3180	1	5	Via	Statuto	0	0,00
3185	2	83	Via	Tagliamento	0	0,00
3190	2	35	Via	Ticino	0	0,00
2210	1	13	Via	Tonale	0	0,00
1125	4	34	Via	Torricelli	1	0,03
2215	1	20	Via	Toscanini	0	0,00
3195	1	5	Via	Toti	0	0,00
3210	1	30	Via	Trieste	0	0,00
3215	5	38	Via	Udine	0	0,00
405	2	27	Via	Umberto I	14	0,52
3235	8	108	Via	Verdi	3	0,03
3230	1	8	Via	Vicenza	0	0,00
390	1	170	Via	Stelvio	0	0,00
420	1	7	Via	Viganò	2	0,29
1130	2	32	Via	Virgilio	0	0,00
430	1	8	Via	Vittorio Emanuele	1	0,13
425	1	8	Via	Volta	0	0,00
3255	4	70	Via	XXIV Maggio	0	0,00
435	1	6	Via	XXV Aprile	1	0,17
3245	2	23	Via	Zara	0	0,00

A seguito dell'analisi delle contravvenzioni effettuate nell'anno 2005 dalla Polizia Locale, le vie che presentano le maggiori priorità di intervento sono:

- i)** piazza Roma (indice pari a 1,68);
- ii)** piazza S. Giacomo (indice pari a 1,24);
- iii)** via Silvio Pellico (indice pari a 1,23);
- iv)** piazza Attilio Lombardi (indice pari a 1,11);
- v)** piazza S. Carlo (indice pari a 0,86);
- vi)** via Umberto I (indice pari a 0,52);
- vii)** via Piola (indice pari a 0,51);
- viii)** via Baracca (indice pari a 0,43);
- ix)** via Corridoni (indice pari a 0,40);
- x)** via Addolorata (indice pari a 0,40).

3. Le politiche e le azioni per la sosta

Dopo aver individuato e quantificato l'offerta di posti auto, e dopo la valutazione (mediante indicatori) della domanda, possiamo ora evidenziare le aree che richiedono interventi di potenziamento della sosta, in modo tale da far avvicinare quanto più possibile le due curve individuando una serie di azioni che dovranno essere successivamente valutate (ed eventualmente considerate nel Piano triennale delle opere pubbliche) per rispondere al meglio alla sempre più pressante richiesta di parcheggi che una città come Giussano genera.

Le strategie che occorre avviare per il miglioramento e l'ottimizzazione dell'offerta di aree per la sosta sul territorio comunale sono principalmente di tre tipi: **i)** la regolamentazione della sosta in aree particolarmente dense; **ii)** la realizzazione di nuovi parcheggi; **iii)** la rivisitazione della circolazione stradale.

3.1. La sosta regolamentata come risposta immediata alla domanda di parcheggi

La sosta regolamentata rappresenta, soprattutto in contesti particolarmente densi e con limitati parcheggi, una soluzione in grado di garantire una risposta alle esigenze urbane, giacché l'individuazione di sedi (vie o piazze) in cui individuare parcheggi regolamentati mediante sia disco orario, sia pagamento di un ticket garantisce, soprattutto per le aree più commercialmente vitali, un adeguato turn over di vetture, evitando al contempo la sosta passiva.

Al proposito, l'individuazione delle aree a sosta regolamentata rappresenta un passo rilevante, interessando al contempo il capoluogo Giussano e le frazioni di Robbiano, Birone e Paina, come segue:

- a) **parcheggi a pagamento a Giussano:** i) piazza Roma; ii) piazza San Giacomo; iii) via Alberto da Giussano (tratto compreso tra via Silvio Pellico e piazza San Giacomo); iv) via Silvio Pellico; v) piazza San Carlo; vi) via Vittorio Emanuele; vii) piazza Lombardi; viii) via Umberto I.
- b) **parcheggi a pagamento Paina:** i) via IV novembre (tratto da via Da Vinci e viale Brianza)
- c) **parcheggi a sosta regolamentata con disco orario a Giussano:** i) via Addolorata, ii) via Garibaldi; iii) via Piave; iv) via Piola; v) via Cavera (tratto a senso unico); vi) via Aliprandi; vii) via Savio; viii) via Cavour (da piazza Roma a piazza della Repubblica); ix) via XXV aprile; x) via Oberdan; xi) via Carroccio
- d) **parcheggi a sosta regolamentata con disco orario a Robbiano:** i) Piazza Cadorna; ii) Via Battisti
- e) **parcheggi a sosta regolamentata con disco orario a Birone:** i) via Catalani; ii) piazza Carducci; iii) via Leopardi; iv) via Gozzano.
- f) **parcheggi a sosta regolamentata con disco orario a Paina:** i) via IV Novembre; ii) piazza Nazario Sauro.

3.2. Interventi di carattere strategico

L'individuazione di nuove aree per la sosta rappresenta indubbiamente un'azione necessaria sia nelle unità di indagine (si veda, per la loro localizzazione spaziale, il Piano dei servizi recentemente approvato) che presentano carenze sostanziali di aree a parcheggio in relazione alla popolazione residente, sia in quelle unità in cui la concentrazione di attività economiche appare tale da richiamare elevati flussi di traffico e, quindi, un generale aumento della domanda indipendentemente dall'entità dei residenti.

L'identificazione di nuove aree per la sosta, onde corrispondere alle esigenze della popolazione residente, deve riguardare prioritariamente le UUI 4⁴, 6, 8, 11, 14, 15 e 17⁵, anche se occorre rinviare alla fase della progettazione esecutiva la definizione delle modalità per acquisire e realizzare le opere corrispondenti.

Parallelamente, per fronteggiare la domanda di sosta nelle aree centrali di Giussano giova ricordare che l'attuazione del cosiddetto PPI (dislocato tra le via Pontida e Cavour), oltre a recare con sé nuove quote di

⁴ Il grande richiamo di popolazione residente e non residente, che l'area Laghetto genera nei mesi estivi, richiede l'ampliamento del parcheggio esistente o l'individuazione di ulteriori aree per la sosta, da identificare nelle vicinanze di tale ambito.

⁵ La predisposizione di un senso unico che interessa le vie Giordano, Petrarca e Massimo d'Azeglio permette, oltre alla realizzazione della pista ciclopedonale utile per collegare la frazione di Birone con i servizi localizzati sul capoluogo Giussano, anche la realizzazione di parcheggi in linea necessari per rispondere, anche se parzialmente alla domanda esistente in luogo.

funzioni terziarie e residenziali, riguarderà anche la realizzazione di nuovi parcheggi (tuttavia non ancora esaurientemente quantificati), tali da rispondere alle esigenze di sosta nel capoluogo di Giussano; peraltro, trattandosi di un progetto non ancora del tutto definito, possiamo limitarci in questa sede a richiamarlo come intervento di sicuro interesse strategico sia per il prestigio territoriale di Giussano, sia per ampliare l'offerta di aree per la sosta.

Un ulteriore rafforzamento della disponibilità di parcheggi nelle parti centrali di Giussano riguarda la realizzazione di nuove aree per la sosta all'interno del piazzale della chiesa di via Alberto da Giussano: tale parcheggio, pur ricadendo su suolo di proprietà religiosa, può essere tranquillamente venire utilizzato da una utenza più ampia (con esclusione delle ore notturne).

Per finire di particolare interesse riveste l'identificazione di un'adeguata area per la sosta dei mezzi pesanti peraltro già prevista nel documento di inquadramento finalizzato alla predisposizione dei PII e localizzata in via Po' a confine con i comuni di Seregno e Carate Brianza. Tale nuova area dovrebbe risolvere l'annoso problema della sosta di mezzi pesanti in zone a carattere prevalentemente residenziale.