

OGGETTO: PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT) 2013 –AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU)–ESAME DELLE OSSERVAZIONI PRESENTATE E CONTRODEDUZIONI -ADOZIONE DEFINITIVA

EMENDAMENTO ALLA CONTRODEDUZIONE ALLA OSSERVAZIONE
PROPOSTA DALLA GIUNTA COMUNALE

CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE N. 2 VIA PIAVE

2 0030852
D'ALESSAND
RO MICHELE

Richiesta di mantenere il doppio senso di circolazione in via Piave in quanto il provvedimento, positivo per la migliorata circolazione in via Piave, induce un trasferimento di traffico su strade di sezioni non adeguate.

La proposta progettuale persegue l'obiettivo di garantire maggiore sicurezza alla circolazione pedonale su un itinerario fondamentale di collegamento del centro cittadino con i quartieri ad est e in particolare con la stazione MM di Cogno Centro, evidentemente con la necessità di non trasferire situazioni di disagio e rischio per la circolazione su altri ambiti. Lo schema proposto disegna un'ipotesi con l'istituzione del senso unico di marcia con imbocco da via Milano, privilegiando correttamente l'allontanamento dal centro cittadino. Il traffico di verso opposto più facilmente potrebbe essere distribuito sull'itinerario Arosio-Perego, su via Negrinelli.

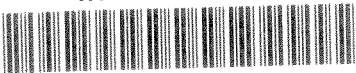
Non si evidenziano controindicazioni alla sistemazione suggerita. Peraltro la proposta progettuale sarà sviluppata nelle successive fasi di pianificazione di dettaglio (piano particolareggiato e piano esecutivo). Durante l'intero percorso, di pianificazione d'ambito e progettuale, lo schema di circolazione sarà sottoposto a valutazione, anche attraverso la redazione di uno studio di traffico d'area, con la opportunità di affinare le singole scelte progettuali.

Si propone
Di non
accogliere
l'osservazione

COMUNE DI COLOGNO M.SE

Prot. generale del 11/02/2014

N. 0004199



EMENDAMENTO 1 ALLA CONTRODEDUZIONE N. 2

L'argomentazione principale della controdeduzione è di "... l'obiettivo di garantire maggiore sicurezza alla circolazione pedonale su un itinerario fondamentale di collegamento del centro cittadino con i quartieri ad est e in particolare con la stazione MM di Cogno Centro, ..“

Tale obiettivo contrasta con quanto dichiarato dall'Assessore e dal Dirigente in sede di commissione consiliare in quanto Via Piave **OBBLIGATORIAMENTE** deve mantenere il doppio senso di marcia per il trasporto pubblico locale (**AUTOBUS**), quindi è evidente che il mantenimento delle due corsie, di cui una riservata agli autobus, **NON** aumenterebbe la **SICUREZZA PEDONALE** ed inoltre precluderebbe la realizzazione di un percorso ciclopedonale protetto in doppio senso.

Inopinatamente la controdeduzione prosegue:

Emendamenti presentati da Salvatore Capodici

“ ... evidentemente con la necessità di non trasferire situazioni di disagio e rischio per la circolazione su altri ambiti. “

Nella controdeduzione si afferma che i veicoli dirottati su altri ambiti, senza dire quali, non TRASFERIRANNO situazioni di disagio.

Considerando la direzione preclusa le possibilità sono via Santa Margherita, con le problematiche illustrate dall'osservante, su via Val di Stava o su via Trento, con effetti di maggior traffico e pericolo per quelle vie.

Considerate le argomentazioni dell'osservazione proposta, la fondatezza degli elementi e degli scenari in essa esposte, evidenziato quanto sopra indicato rispetto alla controdeduzione proposta dalla Giunta Comunale

<p>SI PROPONE AL CONSIGLIO COMUNALE DI ACCOGLIERE L'OSSERVAZIONE N. 2 relativa a Via Piave</p>

EMENDAMENTO 2 ALLA CONTRODEDUZIONE N. 2

Considerato che la controdeduzione NON indica gli elementi macro a supporto di quanto proposto e rinvia alle fasi successive di DETTAGLIO,

SI PROPONE DI ACCOGLIERE PARZIALMENTE L'OSSERVAZIONE N. 2 relativa a Via Piave mantenendo il doppio senso di marcia sino alla definizione del MACRO scenario a seguito della trasformazione in senso unico di Via Piave.

Emendamenti presentati da Salvatore Capodici

OGGETTO: PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT) 2013 –AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU)–ESAME DELLE OSSERVAZIONI PRESENTATE E CONTRODEDUZIONI -ADOZIONE DEFINITIVA

**EMENDAMENTO ALLA CONTRODEDUZIONE ALLA OSSERVAZIONE
PROPOSTA DALLA GIUNTA COMUNALE**

**CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE N. 3
Nuova Apertura stradale con Rotonda
Vie Papa Giovanni XXIII - Metallino**

EMENDAMENTO 1 ALLA CONTRODEDUZIONE N. 3

Il primo capoverso della controdeduzione, quindi gli obiettivi dichiarati, sono:

“Il Piano ritiene prioritario intervenire sul collegamento con il confinante territorio di Vimodrone e con il Comune di Milano che hanno recentemente realizzato opere di nuova viabilità, collegando lo svincolo di Cascina Gobba e gli istituti ospedalieri del San Raffaele.”

Cologno è già collegata alle opere di nuova viabilità ed al S. Raffaele, con le seguenti vie:

VIA MILANO

VIALE EUROPA

VIA CARROBBIO → (Vimodrone → via Cattaneo – Via Guareschi – Viale Martesana)

Conseguentemente già negli obiettivi si evince che l'intervento NON è necessario.

Proseguendo nella lettura della controindicazione, si evince che la richiesta relativa alla eliminazione della previsione della rotatoria via Papa Giovanni via Metallino non può essere accolta perché:

1. l'intervento è già co-finanziato dalla Regione Lombardia, con particolare riguardo ai benefici attesi in termini di sicurezza stradale, in attuazione del 4° e 5° Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
2. la connessione porterà benefici attraverso una redistribuzione dei flussi locali e la riduzione delle percorrenze, senza alterare ed attirare flussi di attraversamento

In merito al **secondo motivo** della controdeduzione, non si riesce a capire come può essere considerato un intervento di messa in sicurezza del traffico stradale un'opera che mette in connessione due strade non comunicanti tra loro, con vocazioni nettamente diverse: la via Papa Giovanni, che in quella sezione terminale è di fatto una strada chiusa, al più riservata al traffico residenziale locale, e la via Metallino che è una strada intercomunale al confine con Vimodrone, che risulta in stretta connessione con le viabilità ad alto scorrimento, come via Martesana, appartenenti alla rete viaria di accesso al capoluogo milanese.

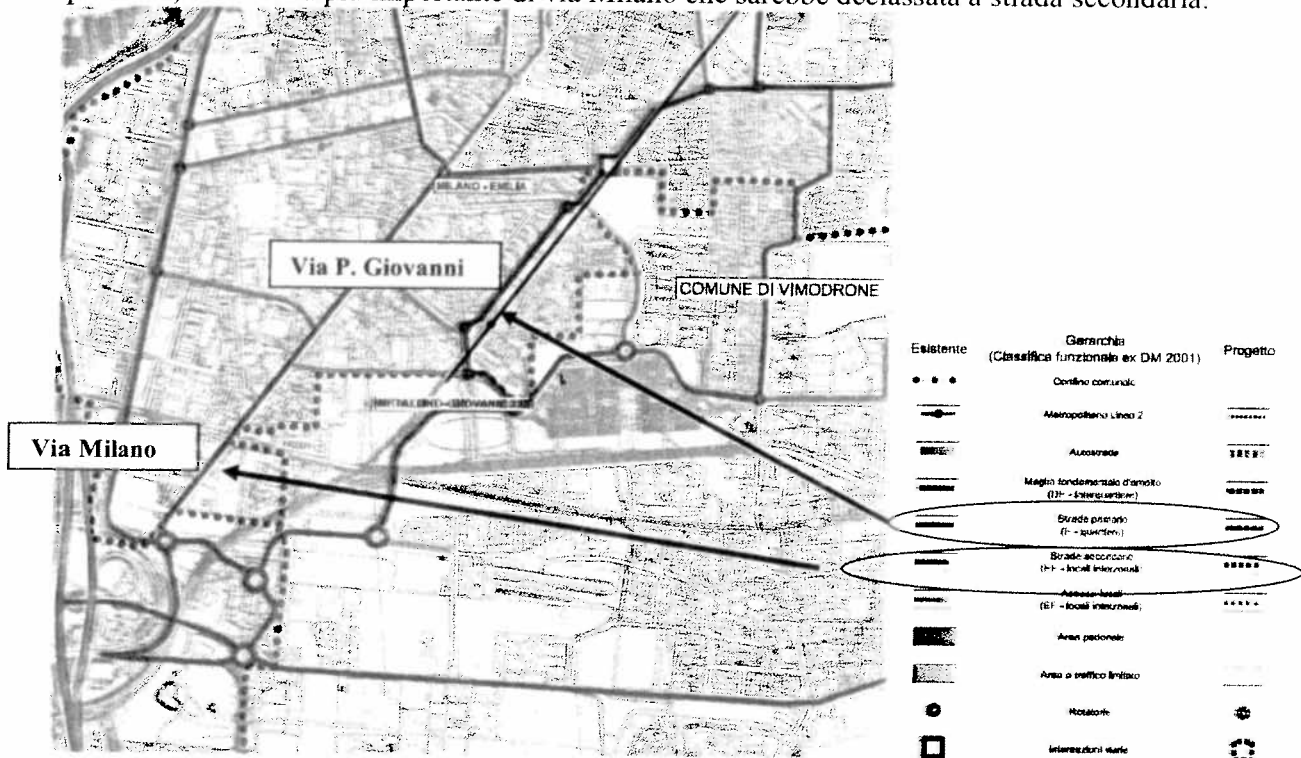
Appare evidente a tutti, che se non c'è un grande traffico oggi in quel tratto di via Papa Giovanni, il problema della sicurezza stradale non esiste o è trascurabile. La realizzazione della rotatoria

Emendamenti presentati da Salvatore Capodici

presuppone invece, come argomentato nell'osservazione e soprattutto come perseguito negli obiettivi del PUT, di trasformare via Papa Giovanni in una "viabilità primaria", prefigurando pertanto un aumento dei flussi di traffico.

In sintesi, oggi l'intersezione non esiste, pertanto non esiste neanche il collegamento tra la viabilità locale/residenziale di via Papa Giovanni con quella di via Metallino che, come detto, è una strada in stretta dipendenza e connessione con la via Martesana, che è una viabilità, in comune di Vimodrone, oggetto di flussi di traffico consistenti.

Con la realizzazione di questa connessione, la via Papa Giovanni sarebbe riclassificata da strada residenziale a viabilità primaria ed avrebbe, per gli estensori del PUT, la funzione di dirottare il traffico di attraversamento cittadino e costituire addirittura una specie di tangenzialina Sud di Cologno (ma anche di Vimodrone), come emerge dalla planimetria 4.1 di progetto del PUT, che si riporta di seguito: la via Papa Giovanni, appunto nelle intenzioni del PUT, diventerebbe un asse primario, addirittura più importante di via Milano che sarebbe declassata a strada secondaria.



Stralcio tratto da Elaborato 4.1 del PUT - " Quadro progettuale - sistema della viabilità - Classificazione funzionale della viabilità"

In conclusione, non è stato dimostrato nel PUT, tanto meno nella controdeduzione, come può caratterizzarsi questo come intervento di messa in sicurezza, dal momento che la rotatoria si configura come un'opera che porta il traffico in una zona dove oggi il traffico non c'è.

Per quanto riguarda il **terzo punto** della controdeduzione, emerge con tutta evidenza una forte contraddizione nelle argomentazioni avanzate dagli Uffici comunali ed dagli estensori del PUT per motivare il rifiuto della richiesta di eliminazione della previsione della rotatoria: da un alto si esalta la funzione strategica che potrà avere l'opera, in quanto potrà realizzare la connessione con lo svincolo della tangenziale di Cascina Gobba e l'ospedale San Raffaele, presupponendo quindi un certo livello di traffico atteso e di nuova utenza lungo il nuovo itinerario (come ampiamente trattato

Emendamenti presentati da Salvatore Capodici

al punto precedente), dall'altro però si afferma che il nuovo collegamento "non altererà né attirerà flussi di attraversamento".

Che l'intervento sia strategico è detto in tutte le sedi, sia nel PUT, sia nella controdeduzione: si prevede infatti di riclassificare Via Papa Giovanni come viabilità primaria e di declassare via Milano come viabilità secondaria.

Che questo non provochi delle "alterazioni" e non attiri traffico in via Papa Giovanni, oltre ad essere in contraddizione con la funzione di viabilità primaria assegnata a di via Papa Giovanni stessa, NON è mai dimostrato da un punto di vista tecnico. Infatti, da nessuna parte nel PUT o nei vari elaborati allegati, e tantomeno nella controdeduzione, si porta un dato quantitativo a supporto delle considerazioni avanzate; non si forniscono valutazioni o studi di traffico a supporto, né si cita un solo dato di traffico di previsione a dimostrazione, tanto che l'affermazione e la rassicurazione riportata nella controdeduzione " *la connessione potrà portare un beneficio attraverso la redistribuzione dei flussi locali e la riduzione delle percorrenze, senza alterare e attirare flussi di attraversamento*", non avendo un fondamento tecnico di base, risulta di fatto del tutto soggettiva.

Risulta grave non avere traccia del motivo e delle analisi che hanno spinto a prevedere un'opera che "porta in casa" flussi veicolari da altri territori, traffico che oggi in buona parte transita nelle zone confinanti con il comune di Vimodrone, in particolare in via Martesana, strada che, dopo il sottopasso alla Metropolitana ed al Naviglio, conduce al Nodo di Cascina Gobba e all'uscita della tangenziale di Milano. Come sa bene chi vive nel quartiere, proprio quando il sottopasso al Naviglio è allagato, ed il traffico di attraversamento non può raggiungere Milano dalla via Martesana chiusa al traffico, le auto si incanalano in Cologno, lungo via Metallino e raggiungono la via Milano tramite via Asti, formando lunghe code, per fortuna su viabilità di carattere industriale (via Metallino e via Asti); code che, con la realizzazione la rotatoria di via Metallino, potrebbero verificarsi su via Papa Giovanni che, come noto, è una strada residenziale, e che per questo vedrebbe delle ricadute non solo di tipo ambientale, peraltro già oggi elevate per la presenza della metropolitana di superficie, ma anche sulla sicurezza dei pedoni.

Non si ritrova da nessuna parte alcuna valutazione tecnica, che si ritiene assolutamente necessaria a supporto di un'opera importante e strategica come definita dal PUT, non tanto riferendoci alla rotatoria in se, ma al fatto che con essa la via Papa Giovanni diventi asse primario; ci si sarebbe aspettato uno studio particolareggiato e circostanziato, come ad esempio:

- analisi dei flussi di traffico esistenti ed aggiornati alla situazione ex-ante;
- studio dei flussi di traffico previsti ex-post e relative tipologie dei mezzi in transito;
- adeguate simulazioni modellistiche per le verifiche di impatto del traffico;
- regolamento viario che disciplini l'uso della strada;
- verifiche di capacità degli assi stradali messi in connessione;
- verifiche di capacità della rotatoria ad assorbire i flussi di previsione, al fine di scongiurare episodi di congestione ed accodamento;
- verifiche geometriche e di visibilità della rotatoria in base alla normativa;
- verifiche sulle ricadute ambientali, in particolare sul clima acustico;
- analisi dell'incidentalità e della mobilità pedonale;
- ricadute sulla sicurezza stradale.

Proprio in materia di sicurezza stradale e per tutte le argomentazioni di carattere ambientale si ritiene più utile suggerire lo spostamento della previsione della rotatoria di via Papa Giovanni in

Emendamenti presentati da Salvatore Capodici

corrispondenza dell'intersezione tra via Asti/Metallino e via Milano. In questo modo la funzione di circonvallazione Sud sarebbe mantenuta senza coinvolgere ambiti residenziali ma strade in aree tipo produttive e sarebbe comunque messo in sicurezza l'innesto di tale percorso sulla via Milano.

**In considerazione di quanto sopra esposto
SI PROPONE AL CONSIGLIO COMUNALE DI ACCOGLIERE L'OSSERVAZIONE N. 3
relativa a Nuova Apertura stradale con Rotonda
Vie Papa Giovanni XXIII – Metallino**

EMENDAMENTO 2 ALLA CONTRODEDUZIONE N. 3

La Giunta Comunale sta proponendo al Consiglio Comunale di approvare il PUT, quando l'intervento proposto è già in fase di realizzazione.

Le controdeduzioni alle osservazioni dei cittadini vengono proposte al Consiglio Comunale "a cose fatte".

Considerato quanto descritto nelle premesse agli emendamenti alla controdeduzione.

**SI PROPONE AL CONSIGLIO COMUNALE
DI ACCOGLIERE PARZIALMENTE L'OSSERVAZIONE N. 3
RISERVANDO L'ACCESSO SU VIA PAPA GIOVANNI XXIII – VIA METALLINO
SOLO AI RESIDENTI A COLOGNO MONZESE**

E di prevedere dei dissuasori / limitatori di traffico a salvaguardia della sicurezza dei cittadini.

Emendamenti presentati da Salvatore Capodici

OGGETTO: PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT) 2013 –AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU)–ESAME DELLE OSSERVAZIONI PRESENTATE E CONTRODEDUZIONI -ADOZIONE DEFINITIVA

**EMENDAMENTO ALLA CONTRODEDUZIONE ALLA OSSERVAZIONE
PROPOSTA DALLA GIUNTA COMUNALE**

**CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE N. 4
ZTM VIE GRANDI E PAPA GIOVANNI XXIII**

EMENDAMENTO 1 ALLA CONTRODEDUZIONE N. 4

La prima parte della controdeduzione n. 4 è la copia della controdeduzione n.3, quindi, senza ripeterlo, rimandiamo alle stesse argomentazioni in premessa ai relativi emendamenti.

Nella seconda parte la controdeduzione evidenzia che una parte delle vie sono state perimetrare nella ZTM n. 12.

Continua affermando:

“Diversa è la situazione del tratto di via Papa Giovanni XXIII lungo il viadotto e di via Grandi: sono strade che il Piano individua come appartenenti alla maglia di riferimento della circolazione cittadina. La prima delle due strade assume una funzione di viabilità primaria (viabilità di quartiere); alla seconda è attribuita una funzione di viabilità locale interzonale. La funzione di entrambe le strade limita la possibilità di applicazione di interventi di moderazione, per salvaguardare l'operatività della rete. Interventi a favore della sicurezza dell'utenza debole potranno essere studiati, con attenzione però al rispetto di caratteristiche geometriche adeguate alle tipologie di transito, in particolare al transito del mezzo pubblico.”

La Giunta Comunale a sostegno della sua proposta di non accogliere l'osservazione la motiva dicendo che il Piano prevede una classificazione diversa, insomma dicono di no ai cittadini perché hanno già deciso di mettere a Piano una classificazione. E' un paradosso.

La nuova classificazione non permette la possibilità di interventi di moderazione, conseguentemente verranno DISTRUTTI quelli esistenti?

Se non devono essere rimossi allora è possibile realizzarne di nuovi sul tratto di via Papa Giovanni XXIII tra l'intersezione di via grandi e la nuova rotonda!!!

**In considerazione di quanto sopra esposto
SI PROPONE AL CONSIGLIO COMUNALE DI ACCOGLIERE L'OSSERVAZIONE N. 4
relativa a ZTM VIE GRANDI E PAPA GIOVANNI XXIII**

Emendamenti presentati da Salvatore Capodici

OGGETTO: PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT) 2013 –AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU)–ESAME DELLE OSSERVAZIONI PRESENTATE E CONTRODEDUZIONI -ADOZIONE DEFINITIVA

**EMENDAMENTO ALLA CONTRODEDUZIONE ALLA OSSERVAZIONE
PROPOSTA DALLA GIUNTA COMUNALE**

**CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE N. 5
ILLEGITTIMITA' DELLA NUOVA ROTATORIA
VIE METALLINO E PAPA GIOVANNI XXIII**

EMENDAMENTO 1 ALLA CONTRODEDUZIONE N. 5

La controdeduzione proposta afferma:

“La rotatoria è inserita nei documenti del Piano di Governo del Territorio sia di Cologno Monzese, sia di Vimodrone nel cui territorio effettivamente ricade. Tra i due comuni è stato redatto un protocollo d'intesa per la sua realizzazione.

La connessione potrà portare un beneficio attraverso la redistribuzione dei flussi locali e la riduzione delle percorrenze: a questa funzione è stata associata la classificazione funzionale nella rete viaria di Cologno. Si prevedono effetti trascurabili in relazione all'attrazione del traffico in attraversamento.”

In sintesi la decisione è già stata presa.

La legge regionale 12/2005 s.m.i. prescrive che tra gli atti compresi nella proposta di PGT ci deve essere il PUT, infatti la Giunta Comunale consapevole di questo ha escogitato la formula ... nelle more dell'approvazione del PUT aggiornato... , così ci troviamo a decidere e discutere quello che andava fatto prima.

Infatti il PGT deve comprendere il PUT e i due strumenti di pianificazioni devono essere coerenti, ma prima doveva essere sottoposto alle osservazioni dei cittadini il PUT e dopo il PGT.

Infatti i cittadini nell'osservazione evidenziano:

“
AmMESSo e non concesso di valutare la proposta nel merito, che per quanto fin qui argomentato non si ritiene di pertinenza del PUT, non si ritrova pur tuttavia da nessuna parte e nei documenti allegati alcuna valutazione tecnica, che si ritiene assolutamente necessaria a supporto di un'opera importante e strategica come definita dal PUT, quale:

- analisi dei flussi di traffico esistenti ed aggiornati alla situazione ex-ante;
- studio dei flussi di traffico previsti ex-post e relative tipologie dei mezzi in transito;
- adeguate simulazioni modellistiche per le verifiche di impatto del traffico;
- regolamento viario che disciplini l'uso della strada;
- analisi dell'incidentalità e della mobilità pedonale;
- verifiche di capacità degli assi stradali messi in connessione;
- verifiche di capacità della rotatoria ad assorbire i flussi di previsione, al fine di scongiurare episodi di congestione ed accodamento;
- verifiche geometriche e di visibilità della rotatoria in base alla normativa;
- verifiche sulle ricadute ambientali, in particolare sul clima acustico.

Se da un lato la creazione di assi di scorrimento tangenziali presuppone vantaggi per i traffici di lunga destinazione e per la

mobilità (anche pesante) a scala extraurbana, dall'altro, a scala urbana, si ottiene lo svantaggio di generare elevati flussi di traffico di attraversamento (come per la tangenziale est), che per quel che riguarda il caso in esame, ricadono all'interno del quartiere di Cologno Sud, zona a prevalente destinazione residenziale, con presenza di asili, scuole elementari, e consistente mobilità pedonale per la presenza, come noto, della stazione della metropolitana e del capolinea degli autobus. Dai documenti del PUT messi a disposizione, non si ha traccia del motivo e delle analisi che hanno spinto a prevedere un'opera che "porta in casa" consistenti flussi veicolari da altri territori, traffico che oggi in buona parte transita nelle zone confinanti con il comune di Vimodrone, in particolare in via Martesana, strada che, dopo il sottopasso alla Metropolitana ed al Naviglio, conduce al Nodo di Cascina Gobba e all'uscita della tangenziale di Milano. Come sa bene chi vive nel quartiere, proprio quando il sottopasso al Naviglio è allagato, ed il traffico di attraversamento non può raggiungere Milano dalla via Martesana chiusa al traffico, le auto si incanalano in Cologno, lungo via Metallino e raggiungono la via Milano tramite via Asti, formando lunghe code, per fortuna su viabilità di carattere industriale (via Metallino e via Asti); code che, con la realizzazione la rotatoria di via Metallino, potrebbero verificarsi su via Papa Giovanni che, come noto, è una strada residenziale, e che per questo vedrebbe delle ricadute non solo di tipo ambientale, peraltro già oggi elevate per la presenza della metropolitana di superficie, ma anche sulla sicurezza dei pedoni.

Proprio in materia di sicurezza stradale e per tutte le argomentazioni di carattere ambientale si ritiene più utile suggerire lo spostamento della previsione della rotatoria di via Papa Giovanni in corrispondenza dell'intersezione tra via Asti/Metallino e via Milano. In questo modo la

funzione di circonvallazione Sud sarebbe mantenuta senza coinvolgere ambiti residenziali ma strade in aree tipo produttive e sarebbe comunque messo in sicurezza l'innesto di tale percorso sulla via Milano.

Sintesi

La previsione della rotatoria tra via Papa Giovanni e via Metallino è illegittima, e per questo se ne richiede lo stralcio, in quanto realizza una nuova infrastruttura primaria, come definita e rappresentata nell'elaborato 4.1 del PUT; tuttavia nei PUT non sono ammesse previsioni di nuove infrastrutture, ai sensi delle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico" (art. 36 del Dlgs 30 aprile 1992 n. 285 Nuovo Codice della Strada) emanate dal Ministero dei lavori Pubblici Supp. Ord. alla Gazzetta Ufficiale" n. 146 del 24 giugno 1995 n. 77.

La rotatoria e l'itinerario primario che ne consegue prefigurano inoltre la generazione di flussi veicolari di attraversamento con ricadute ambientali e di sicurezza nell'ambito residenziale del quartiere di Cologno Sud, non valutate minimamente nel PUT.

Si ritiene molto più utile e saggio costruire la rotatoria più a Sud, tra via Asti/Metallino e via Milano.

In considerazione di quanto sopra esposto

**SI PROPONE AL CONSIGLIO COMUNALE DI ACCOGLIERE L'OSSERVAZIONE N. 5
relativa a ILLEGITTIMITA' DELLA NUOVA ROTATORIA
VIE METALLINO E PAPA GIOVANNI XXIII**

Emendamenti presentati da Salvatore Capodici

OGGETTO: PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT) 2013 –AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU)–ESAME DELLE OSSERVAZIONI PRESENTATE E CONTRODEDUZIONI -ADOZIONE DEFINITIVA

**EMENDAMENTO ALLA CONTRODEDUZIONE ALLA OSSERVAZIONE
PROPOSTA DALLA GIUNTA COMUNALE**

**CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE N. 6
ZTM 12 -VIE GRANDI E PAPA GIOVANNI XXIII**

EMENDAMENTO 1 ALLA CONTRODEDUZIONE N. 6

La controdeduzione n. 6 si richiama alla controdeduzione n. 4.

I cittadini nell'osservazione n. 6, oltre all'ampliamento, chiedono l'immediata sperimentazione della ZTM N. 12.

**In considerazione di quanto sopra esposto
SI PROPONE AL CONSIGLIO COMUNALE DI ACCOGLIERE L'OSSERVAZIONE N. 6
relativa a ZTM 12 VIE GRANDI E PAPA GIOVANNI XXIII**

EMENDAMENTO 2 ALLA CONTRODEDUZIONE N. 6

**In considerazione di quanto sopra esposto
SI PROPONE AL CONSIGLIO COMUNALE DI ACCOGLIERE PARZIALMENTE
L'OSSERVAZIONE N. 6 relativa a ZTM 12 VIE GRANDI E PAPA GIOVANNI
XXIII ASSEGNANDO PRIORITA' ALLA SPERIMENTAZIONE DELLA
ZTM 12**