



Comune di  
MILANO

**DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE N. 1373 DEL 12/07/2013**

SETT. SETTORE PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE MOBILITÀ E TRASPORTO PUBBLICO

Numero proposta: 1677

**OGGETTO: Istituzione di Zona a Traffico Pedonale Privilegiato nelle seguenti vie:**

**piazza XXV Aprile, viale Pasubio, via Maroncelli, via Quadrio, cavalcavia Bussa, via Tazzoli, via Speri, via Bonnet, via di Toqueville, via Massimo D'Azeglio, via De' Cristoforis, via Rosales, viale Monte Grappa – nel tratto compreso tra piazza XXV Aprile e via Melchiorre Gioia. Il provvedimento non comporta oneri per l'amministrazione comunale.**

L'Anno duemilatredici, il giorno dodici, del mese di luglio, alle ore 11.20, nella sala giunta del palazzo municipale si è riunita la Giunta Comunale.

Si dà atto che risultano presenti i seguenti n. 10 amministratori in carica:

NOMINATIVO	CARICA	PRESENTE
PISAPIA GIULIANO	SINDACO	NO
DE CESARIS ADA LUCIA	VICE SINDACO	SI
BALZANI FRANCESCA	ASSESSORE	SI
BENELLI DANIELA	ASSESSORE	SI
BISCONTI CHIARA	ASSESSORE	SI
CAPPELLI FRANCESCO	ASSESSORE	NO
D'ALFONSO FRANCO	ASSESSORE	SI

DEL CORNO FILIPPO RAFFAELE	ASSESSORE	SI
GRANELLI MARCO	ASSESSORE	SI
MAJORINO PIERFRANCESCO	ASSESSORE	SI
MARAN PIERFRANCESCO	ASSESSORE	NO
ROZZA MARIA	ASSESSORE	SI
TAJANI CRISTINA	ASSESSORE	SI

Assume la presidenza il Vice Sindaco DE CESARIS Ada Lucia

Partecipa, assistito dal personale della Segreteria Generale, il Segretario Generale MUSICO' Ileana

E' altresì presente: Direttore Generale CORRITORE Davide - Vice Segretario ZACCARIA Mariangela

**IL PRESIDENTE**

Constatata la legalità della riunione, invita la Giunta a trattare l'argomento segnato in oggetto;

Vista la proposta dell'Assessore MARAN Pierfrancesco, DE CESARIS Ada Lucia in allegato e ritenuto la stessa meritevole di approvazione;

Dato atto che la medesima è corredata dei pareri previsti dall'art.49 del T.U. 18 agosto 2000, n. 267 nonché del parere di legittimità del Segretario Generale previsto dall'art. 2 – comma 1 - del Regolamento sul sistema dei controlli interni approvato con delibera CC n. 7 dell'11/02/2013;

Con votazione unanime

**DELIBERA**

Di approvare la proposta di deliberazione in oggetto;

**ORIGINALE**

**SETTORE PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE  
MOBILITÀ E TRASPORTO PUBBLICO**

**PROPOSTA DI DELIBERAZIONE  
DI GIUNTA COMUNALE**

**PROT. GEN.**

**OGGETTO: Istituzione di Zona a Traffico Pedonale Privilegiato nelle seguenti vie:**

**piazza XXV Aprile, viale Pasubio, via Maroncelli, via Quadrio, cavalcavia Bussa, via Tazzoli, via Speri, via Bonnet, via di Toqueville, via Massimo D'Azeglio, via De' Cristoforis, via Rosales, viale Monte Grappa – nel tratto compreso tra piazza XXV Aprile e via Melchiorre Gioia.**

**Il provvedimento non comporta oneri per l'amministrazione comunale.**

=====

**IL DIRETTORE DEL SETTORE  
PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE  
MOBILITÀ E TRASPORTO PUBBLICO  
Ing. Stefano Riazzola**

**IL DIRETTORE DEL SETTORE  
PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE  
Arch. Simona Collarini**

**IL DIRETTORE CENTRALE  
MOBILITÀ, TRASPORTI E AMBIENTE  
Arch. Filippo Salucci**

**IL DIRETTORE CENTRALE SVILUPPO DEL  
TERRITORIO  
Arch. Giuseppina Sordi**

**L'ASSESSORE  
MOBILITÀ, AMBIENTE,  
METROPOLITANE, ACQUA  
PUBBLICA, ENERGIA  
Dott. Pierfrancesco Maran**

**L'ASSESSORE  
ALL'URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA  
Avv. Ada Lucia De Cesaris**

## LA GIUNTA COMUNALE

### **Premesso che**

Il Piano Generale di Sviluppo 2011/2016, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 9 del 12 marzo 2012, individua tematiche e linee di intervento fino al 2016 tra le quali rientrano anche gli interventi finalizzati ad estendere gli ambiti riservati alla mobilità dolce;

le Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei piani urbani del traffico, emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici – Gazzetta Ufficiale del 24 giugno 1995 – al paragrafo 1.4 – *Continuità della rete pedonale*, introducono il concetto di Zone a Traffico Pedonale Privilegiato, che si caratterizzano come aree dei tessuti urbani centrali in cui aumentare la sicurezza dell'utenza debole e le funzioni propriamente urbane (residenziali, commerciali, ricreative, di servizi ecc.), privilegiandole rispetto alla circolazione dei veicoli. Caratteristica di questa tipologia è quella del limite di velocità dei veicoli a 30 km/h e la precedenza generalizzata ai pedoni rispetto ai veicoli, fermo restando l'obbligo per i pedoni di attraversamento ortogonale delle carreggiate.

l'instaurazione di una rete di pedonalità privilegiata diffusa favorisce la fruizione e la comprensione dell'insieme delle caratteristiche socio-culturali, architettoniche, paesaggistiche di abitudini che caratterizzano l'area interessata.

### **Rilevato che:**

l'ambito, costituito dalle vie indicate in oggetto, riveste una collocazione particolare nel tessuto cittadino in quanto si trova al centro di una importante direttrice di pedonalità privilegiata che collega il centro città al quartiere Isola grazie alla ZTL di Corso Garibaldi, alla ZTL di Piazza XXV Aprile, alla ZTL di Corso Como e alla nuova piazza pedonale dedicata all'architetto e designer Gae Aulenti, costituita dal Podio dell'intervento edilizio "Garibaldi-Repubblica";

l'ambito si caratterizza per il reticolo stradale che, dal punto di vista della fruizione pedonale, possiede elevate caratteristiche qualitative, mentre – allo stesso tempo – è delimitato alle estremità Nord e Sud da due assi ad elevato scorrimento veicolare, ovvero l'asse Don Sturzo-Ferrari e l'asse Bastioni di Porta Nuova-Crispi, configurandosi così come un'Isola Ambientale corrispondente alla definizione assunta dalle sopra citate Direttive del Ministero dei Lavori Pubblici e cioè come un'area con ridotti movimenti veicolari racchiusa da una maglia di viabilità principale;

la specializzazione della funzione prevalentemente pedonale è un elemento che ha dato forza alle riqualificazioni urbane già realizzate, quali quelle di C.so Como e di P.za XXV Aprile, e sta alla base delle prossime riqualificazioni legate sia alla sistemazione superficiale della stazione di interscambio della Metropolitana 5 con la Metropolitana 2 e la Stazione Ferroviaria di Porta Garibaldi, nonché alla realizzazione dei collegamenti tra il tessuto urbano esistente e la Piazza pedonale Gae Aulenti, in fase di ultimazione;

nell'area in esame è stata potenziata la mobilità ciclabile con la realizzazione dell'itinerario ciclabile Duomo-Porta Nuova che collega il quartiere di Brera a via Melchiorre Gioia, da dove parte il Raggio Verde 1 verso il naviglio Martesana, il cui completamento verso il centro cittadino per la

tratta che va dall'Accademia di Brera a Piazza della Scala è in fase di progettazione esecutiva; tale itinerario infatti lambisce l'ambito dandogli elevata accessibilità e permeabilità anche ciclabile

il contesto urbanistico in cui l'area si inserisce è interessato da trasformazioni urbane di rilievo quali la già citata trasformazione di Porta Nuova-Garibaldi, i Piani Integrati di Intervento Feltrinelli e Porta Volta (aree ex Enel) e la rifunzionalizzazione del teatro Smeraldo, che hanno tutte una particolare attenzione alla mobilità sia pedonale che ciclabile, oltre che avere costituito una ulteriore occasione di domanda di fruizione pedonale delle funzioni insediate e insediabili nel prossimo futuro;

**Considerato che:** come riportato nell'allegata relazione tecnica (allegato n.1) a firma del Direttore del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico

l'asta pedonale di corso Como, fulcro dell'area oggetto di intervento, che connette il quartiere Isola e la stazione Garibaldi – uno dei principali hub della mobilità dell'area metropolitana milanese – al quartiere Brera, ovvero al centro storico di Milano, per le sue caratteristiche di cerniera territoriale avente una propria natura attrattiva dal punto di vista commerciale e dell'aggregazione sociale, comporta l'insorgere di un significativo e improprio fenomeno di pressione veicolare che coinvolge le strade oggetto del presente provvedimento

l'ambito in oggetto possiede caratteristiche di quartiere residenziale che risultano snaturate dalla presenza eccessiva di veicoli a motore, sia per quanto riguarda il transito che per quanto attiene la sosta, i quali generano una condizione di conflitto con la naturale necessità di fruizione pedonale del reticolo stradale di natura locale;

il concetto che le Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei piani urbani del traffico, emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici del 24 giugno 1995 introducono per le zone a traffico pedonale privilegiato è particolarmente coerente con le funzioni e gli obiettivi che l'Amministrazione si pone per la regolamentazione del traffico e della mobilità dell'area in oggetto;

le modalità di attuazione per quanto attiene la disciplina della circolazione ai sensi del codice della strada possono essere individuate tra diverse fattispecie quali, a titolo esemplificativo, la Zona Residenziale – in quanto zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, tra i quali la precedenza generalizzata per i pedoni rispetto a veicoli (fermo restando -comunque- l'obbligo per i pedoni di attraversamento ortogonale delle carreggiate) –, prevista all'articolo 3 comma 58 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e la Zona a Velocità Limitata – finalizzata a contenere gli effetti sulle utenze deboli di eventuali impatti con i veicoli privati –, di cui all'art. 135 comma 14 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495;

le modalità di attuazione saranno comunque individuate e poste in essere con successivi provvedimenti dal Direttore del Settore competente, previa acquisizione dei pareri dei Consigli di Zona territorialmente competenti;

**Preso atto che:**

è intenzione dell'Amministrazione adottare provvedimenti che tengano conto della necessità di assicurare una diffusa moderazione del traffico veicolare privato in tutto l'ambito, facendo sì che possa essere reso, nella percezione dell'utenza, un ambito in cui la mobilità pedonale abbia una priorità rispetto a quella veicolare.

per quanto sopra esposto, l'introduzione di provvedimenti atti a contenere la pressione veicolare a favore della mobilità pedonale consentirebbe un miglioramento delle condizioni di vivibilità del quartiere ed il raggiungimento di più elevati standard qualitativi del tessuto urbano;

l'istituzione della zona a traffico pedonale privilegiato risulta congruente con le strategie generali del PGTU e costituisce attuazione del medesimo, come indicato nella relazione di verifica di congruenza con le strategie generali del PGTU a firma del Direttore del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico (allegato n. 2);

**Visti:**

l'art. 43 del vigente Statuto del Comune di Milano;

le Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei piani urbani del traffico, del Ministero dei Lavori Pubblici del 24 giugno 1995;

l'art. 3 comma 58 del D. L.vo 30 aprile 1992, n. 285;

l'art. 135 comma 12 e comma 14 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495

l'allegata verifica di congruenza della disciplina proposta per l'ambito territoriale in oggetto con le strategie generali del Piano Generale del Traffico Urbano (allegato n. 2), a firma del Direttore del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico;

il parere in ordine alla regolarità tecnica espresso ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 267/2000 dal Direttore del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico, che si allega quale parte integrante;

il parere di legittimità espresso dal Segretario Generale, anch'esso allegato quale parte integrante;

**DELIBERA**

per le ragioni richiamate nelle premesse del presente provvedimento:

1. di istituire una zona a traffico pedonale privilegiato nelle seguenti strade, come indicato anche nella planimetria allegata (allegato n. 3): Piazza XXV Aprile, Viale Pasubio, Via Maroncelli, Via Quadrio, Cavalcavia Bussa, Via Tazzoli, Via Speri, Via Bonnet, Via di Toqueville, Via Massimo D'Azeglio, Via de Cristoforis, Via Rosalés, Viale Monte Grappa – nel tratto compreso tra Piazza XXV Aprile e Via Melchiorre Gioia;
2. Di dare mandato ai direttori dei settori competenti di assumere tutti gli atti conseguenti al presente provvedimento.

Firmato digitalmente da riazzola stefano, de cesaris ada lucia, COLLARINI SIMONA, Filippo Salucci, Pierfrancesco Maran, Giuseppina Sordi

## SETTORE PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE MOBILITÀ' E TRASPORTO PUBBLICO.

### **Istituzione di Zona a Traffico Pedonale Privilegiato nelle seguenti vie:**

**piazza XXV Aprile, viale Pasubio, via Maroncelli, via Quadrio, cavalcavia Bussa, via Tazzoli, via Speri, via Bonnet, via di Toqueville, via Massimo D'Azeglio, via De' Cristoforis, via Rosales, viale Monte Grappa – nel tratto compreso tra piazza XXV Aprile e via Melchiorre Gioia.**

**Il provvedimento non comporta oneri per l'amministrazione comunale.**

### **Relazione tecnica**

Tra gli obiettivi che l'Amministrazione intende perseguire oltre a quello di rendere Milano una città più vivibile c'è quello di favorire il diffondersi tra la cittadinanza di una maggiore sensibilità all'adozione da parte di tutti i cittadini di scelte maggiormente sostenibili dal punto di vista ambientale, con l'obiettivo di assicurare un miglioramento delle condizioni ambientali sull'intero territorio cittadino

Pertanto in questi anni sono stati attivati interventi diretti a contenere l'inquinamento atmosferico ed il traffico veicolare quali l'istituzione di area C, il potenziamento del trasporto pubblico, lo sviluppo della rete di piste ciclabili e simili. Un forte impulso l'Amministrazione sta cercando di dare al diffondersi di un nuovo modello di mobilità, c.d. mobilità dolce, al fine di sensibilizzare maggiormente la cittadinanza sulla necessità di cominciare ad adottare comportamenti virtuosi e ambientalmente responsabili.

La normativa vigente contempla diverse tipologie di classificazione del territorio cittadino all'interno delle quali viene salvaguardata in modo più puntuale la sicurezza dei pedoni attraverso la previsione di divieti assoluti o relativi di circolazione come nelle aree pedonali e nelle zone a traffico Limitato o attraverso altre forme di limitazioni e prescrizioni quali quelle previste per le Zone di rilevanza urbanistica o le cd. Zone 30.

Le Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei piani urbani del traffico, emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici – Gazzetta Ufficiale del 24 giugno 1995 – al paragrafo 1.4 – *Continuità della rete pedonale*, hanno introdotto il concetto di Zona a Traffico Pedonale Privilegiato, che si caratterizzano come aree dei tessuti urbani centrali in cui aumentare la sicurezza dell'utenza debole e le funzioni propriamente urbane (residenziali, commerciali, ricreative, di servizi ecc.), privilegiandole rispetto alla circolazione dei veicoli. Caratteristica di questa tipologia è quella del limite di velocità dei veicoli a 30 km/h e la precedenza generalizzata ai pedoni rispetto ai veicoli, fermo restando l'obbligo per i pedoni di attraversamento ortogonale delle carreggiate.

l'asta pedonale di corso Como, fulcro dell'area oggetto di intervento, che connette il quartiere Isola e la stazione Garibaldi – uno dei principali hub della mobilità dell'area metropolitana milanese – al quartiere Brera, ovvero al centro storico di Milano, per le sue

caratteristiche di cerniera territoriale avente una propria natura attrattiva dal punto di vista commerciale e dell'aggregazione sociale, comporta l'insorgere di un significativo e improprio fenomeno di pressione veicolare che coinvolge le strade oggetto del presente provvedimento

l'ambito in oggetto possiede caratteristiche di quartiere residenziale che risultano snaturate dalla presenza eccessiva di veicoli a motore, sia per quanto riguarda il transito che per quanto attiene la sosta, i quali generano una condizione di conflitto con la naturale necessità di fruizione pedonale del reticolo stradale di natura locale;

il concetto che le Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei piani urbani del traffico, emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici del 24 giugno 1995 introducono per le zone a traffico pedonale privilegiato è particolarmente coerente con le funzioni e gli obiettivi che l'Amministrazione si pone per la regolamentazione del traffico e della mobilità dell'area in oggetto;

le modalità di attuazione per quanto attiene la disciplina della circolazione ai sensi del codice della strada possono essere individuate tra diverse fattispecie quali, a titolo esemplificativo, la Zona Residenziale – in quanto zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, tra i quali la precedenza generalizzata per i pedoni rispetto a veicoli (fermo restando -comunque- l'obbligo per i pedoni di attraversamento ortogonale delle carreggiate) –, prevista all'articolo 3 comma 58 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e la Zona a Velocità Limitata – finalizzata a contenere gli effetti sulle utenze deboli di eventuali impatti con i veicoli privati –, di cui all'art. 135 comma 14 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495. Le modalità attuative saranno condivise con i Consigli di Zona competenti territorialmente.

L'ambito territoriale costituito dalle vie oggetto della proposta di deliberazione si caratterizza per il reticolo stradale che, dal punto di vista della fruizione pedonale, possiede elevate caratteristiche qualitative, mentre – allo stesso tempo – è delimitato alle estremità Nord e Sud da due assi ad elevato scorrimento veicolare, ovvero l'asse Don Sturzo-Ferrari e l'asse Bastioni di Porta Nuova-Crispi, configurandosi così come un'Isola Ambientale corrispondente alla definizione assunta dalle sopra citate Direttive del Ministero dei Lavori Pubblici e cioè come un'area con ridotti movimenti veicolari racchiusa da una maglia di viabilità principale.

La stessa area inoltre è stata e sarà oggetto di importanti interventi di trasformazione urbana che hanno tutte una particolare attenzione alla mobilità sia pedonale che ciclabile e comportano ulteriore occasione di domanda di fruizione pedonale delle funzioni insediate e insediabili nel prossimo futuro.

Conseguentemente l'introduzione di provvedimenti atti a contenere la pressione veicolare a favore della mobilità pedonale – nel caso specifico la zona a traffico pedonale privilegiato – consentirebbe un miglioramento delle condizioni di vivibilità del quartiere ed il raggiungimento di più elevati standard qualitativi del tessuto urbano in linea con quanto questa Amministrazione ha previsto nel proprio Piano Generale di Sviluppo e nell'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano, recentemente approvato, nei confronti del quale la disciplina proposta per l'ambito in oggetto risulta congruente alle strategie generali del medesimo Piano, di cui pertanto costituisce attuazione.

**IL DIRETTORE DEL SETTORE  
PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE MOBILITÀ'  
E TRASPORTO PUBBLICO**  
(ing. Stefano Riazzola)

Firmato digitalmente da riazzola stefano in data 11/07/2013,



## **SETTORE PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE MOBILITÀ' E TRASPORTO PUBBLICO.**

**Istituzione di Zona a Traffico Pedonale Privilegiato nelle seguenti vie: piazza XXV Aprile, viale Pasubio, via Maroncelli, via Quadrio, cavalcavia Bussa, via Tazzoli, via Speri, via Bonnet, via di Toqueville, via Massimo D'Azeglio, via De' Cristoforis, via Rosales, viale Monte Grappa – nel tratto compreso tra piazza XXV Aprile e via Melchiorre Gioia.**

**Il provvedimento non comporta oneri per l'amministrazione comunale.**

### **Verifica di congruenza con le strategie generali del Piano Generale del Traffico Urbano**

La proposta di istituzione di Zona a Traffico Pedonale Privilegiato dell'ambito territoriale in oggetto è congruente con le strategie generali del PGTU indicate ai punti 1 e 4 della tabella riportata al capitolo 5 "Aggiornamento" dell'allegato 6 del PGTU stesso.

In particolare:

- il punto 1 che fa riferimento alla Riqualificazione ambientale dice : "Estendere nel territorio comunale gli ambiti riservati alla mobilità dolce, con interventi a favore della pedonalità e della ciclabilità, della sicurezza stradale e di una migliore fruibilità dello spazio urbano";
- il punto 4 che fa riferimento agli interventi sulla circolazione dice: "Realizzare, in attuazione della classifica funzionale della rete stradale e dello schema di circolazione delineati nel PGTU vigente, un sistema di rete continuo e interconnesso, attraverso interventi di riqualificazione degli ambiti locali e delle intersezioni".

La congruenza fra tali obiettivi e l'intervento proposto consiste nel fatto che le vie interessate dalla proposta di deliberazione di Giunta Comunale sono strade locali e pertanto si prestano alla realizzazione degli interventi indicati nelle strategie di cui al punto 1 e al punto 4 dell'Aggiornamento del PGTU.

Pertanto, vista la congruenza con le strategie generali del PGTU, si ritiene che l'istituzione della zona a traffico pedonale privilegiato in oggetto costituisca attuazione del piano medesimo.

**IL DIRETTORE DEL SETTORE  
PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE MOBILITÀ'  
E TRASPORTO PUBBLICO**

(ing. Stefano Riazzola)

Firmato digitalmente da stefano riazzola in data 11/07/2013



FOGLIO PARERI RELATIVO ALLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE AVENTE IL SEGUENTE OGGETTO:

**Istituzione di Zona a Traffico Pedonale Privilegiato nelle seguenti vie:**

**piazza XXV Aprile, viale Pasubio, via Maroncelli, via Quadrio, cavalcavia Bussa, via Tazzoli, via Speri, via Bonnet, via di Toqueville, via Massimo D'Azeglio, via De' Cristoforis, via Rosales, viale Monte Grappa – nel tratto compreso tra piazza XXV Aprile e via Melchiorre Gioia.**

**Il provvedimento non comporta oneri per l'amministrazione comunale.**

Numero progressivo informatico: 1677

**PARERE DI REGOLARITÀ' TECNICA**  
*ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. n. 267/2000*

**FAVOREVOLE**

IL DIRETTORE DEL SETTORE  
PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE MOBILITÀ'  
E TRASPORTO PUBBLICO  
(ing. Stefano Riazzola)

.....  
#firmadigitale;0,16 #

Firmato digitalmente da riazzola stefano in data 11/07/2013

FOGLIO PARERI RELATIVO ALLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE AVENTE IL SEGUENTE OGGETTO: Istituzione di Zona a Traffico Pedonale Privilegiato nelle seguenti vie: piazza XXV Aprile, viale Pasubio, via Maroncelli, via Quadrio, cavalcavia Bussa, via Tazzoli, via Speri, via Bonnet, via di Toqueville, via Massimo D'Azeglio, via De' Cristoforis, via Rosales, viale Monte Grappa – nel tratto compreso tra piazza XXV Aprile e via Melchiorre Gioia. Il provvedimento non comporta oneri per l'amministrazione comunale.

Numero proposta: 1677

**PARERE DI LEGITTIMITA'**

(Art.2- comma 1 – Regolamento del Sistema sui Controlli Interni)

*Favorevole*

IL SEGRETARIO GENERALE

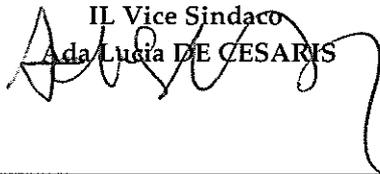
12 LUG, 2013

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA MUNICIPALE N. 1373 DEL 12/07/2013

---

Letto approvato e sottoscritto

IL Vice Sindaco  
Ada Lucia DE CESARIS



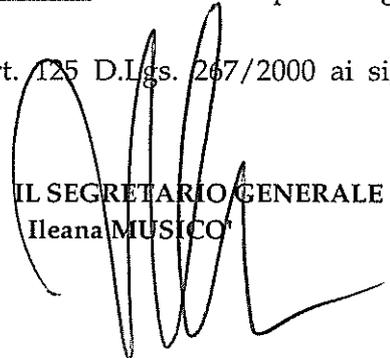
IL SEGRETARIO GENERALE  
Ileana MUSICO'



Copia della presente deliberazione, viene affissa in pubblicazione all'Albo Pretorio ai sensi dell'art. 124, comma 1, del D.Lgs.267/2000 il 24 LUG.2013 e vi resterà per 15 giorni consecutivi.

In pari data viene trasmessa comunicazione, ai sensi dell'art. 125 D.Lgs. 267/2000 ai signori Capigruppo Consilari.

IL SEGRETARIO GENERALE  
Ileana MUSICO'



Milano



Comune  
di Milano

**COMUNE DI MILANO**

**Dichiarazione di conformità dei documenti informatici con gli originali cartacei.**

Ai sensi del DPR 445/2000 attesto che il documento che precede, composto di n. 13 fogli, è copia conforme all'originale depositato presso la Segreteria Generale.

F.to digitalmente da  
Il Funzionario Amm.vo

ELENCO DOCUMENTI ALLEGATI

Documento	n° di registro
"Istituzione di Zona a Traffico Pedonale Privilegiato nelle seguenti vie: piazza XXV Aprile, viale Pasubio, via Maroncelli, via Quadrio, cavalcavia Bussa, via Tazzoli, via Speri, via Bonnet, via di Toqueville, via Massimo D'Azeglio, via De' Cristoforis, via Rosales, viale Monte Grappa - nel tratto compreso tra piazza XXV Aprile e via Melchiorre Gioia. Il provvedimento non comporta oneri per l'amministrazione comunale."	1373