

Egr. Sig. Sindaco
Del Comune di SARONNO

Spett. Dipartimento Pianificazione – Nucleo Mobilità
Area Tecnica del Comune di SARONNO

Proponente: Saronno – Città dei Beni Comuni s.r.l.

**OSSERVAZIONI EX D.LGS. 285/92 AL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
ADOTTATO DAL COMUNE DI SARONNO CON DELIBERA DI GIUNTA COMUNALE N. 9 DEL
18/01/2024**

Egregio signor Sindaco,

il/la sottoscritto Giuseppe Gorla,

residente in Via Toti 11, 21047 Saronno (VA).....,

C.F. GRLGPP59C30F205K cell 3484047180 ,

email/PEC: Saronnocittadeibenicomunisrl@legalmail.it ;

PREMESSO che

- il sottoscritto sottoscrive la presente nella sua qualità di Amministratore Unico “Saronno – Citta dei Beni Comuni srl” proprietria Area Ex Isotta Frascini
- con deliberazione di Giunta Comunale n. 9 del 18/01/2024 è stato adottato il Piano Generale del Traffico Urbano di Saronno ai sensi dell’art. 36 del D.Lgs. n.285 del 30/04/1992;
- ai sensi delle suddette direttive ministeriali, è data facoltà agli Interessati di presentare al Comune di Saronno eventuali osservazioni e contributi;

TUTTO CIO’ PREMESSO si trasmette in allegato alla presente il testo dell’osservazione.

Si coglie l’occasione per porgere distinti saluti,

Saronno, il 26-02-2024

.....

PREMESSA

- in data 03.04.2023 Saronno Città dei Beni Comuni (SCBC) e Ferrovie Nord (FN), proprietarie di aree comprese negli Ambiti di Trasformazione ATUa1, ATUa3, ATR1, così come definiti dal Piano di Governo del Territorio (PGT) vigente, hanno protocollato al Comune di Saronno una 'Proposta Iniziale di Programma Integrato di Intervento in Variante al PGT';
- in data 27.07.2023 il Comune di Saronno, con una Delibera di Giunta ha approvato la 'Proposta Iniziale di PII' e di conseguenza anche le proposte indicative formulate nella documentazione riguardo alle previsioni sistema dell'accessibilità e della sosta;
- in data 20.10.2023 si è tenuto un incontro presso la sede del Municipio di Saronno, alla presenza anche della società incaricata della redazione del PGTU (Sisplan) e gli estensori della 'Proposta Iniziale di PII', in merito ai temi dell'accessibilità e della sosta;
- in data 20.12.2023 Saronno Città dei Beni Comuni (SCBC) ha presentato un documento di contributi relativi alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) della proposta di Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) attraverso il portale dedicato del Comune di Saronno;
- in data 09.02.2024 Saronno Città dei Beni Comuni (SCBC) ha presentato al Comune di Saronno un documento che approfondisce e legittima i contenuti delle osservazioni presentate;
- il presente documento contiene due osservazioni al PGTU adottato con Delibera di Giunta Comunale 9/2024 ed è accompagnato dall'allegato tecnico "Saronno Ex Isotta – Fraschini, Analisi di mobilità e accessibilità"

Osservazione n°1

Oggetto: Nuovo parcheggio Ex Cemsa

Titolo: “Previsione di realizzazione di un nuovo parcheggio pubblico nell’area Ex CEMSA”

Previsione PGTU

Cap. 11.6.3 - Possibili aree di sosta esterne alla carreggiata (pag. 340 – Relazione tecnica di piano)

«L’attenta analisi del territorio saronnese ha permesso di individuare le aree di sosta di seguito descritte [...]:

• **Ex Cemsa (Area sud della stazione centrale – nell’area di rilievo 4A)**

Area di proprietà comunale attualmente destinata a parcheggio che presenta tassi di saturazione molto elevati nelle ore di morbida. A fronte di tali valori, in risposta all’aumento di domanda che verrà generato dall’inserimento della ciclabile in via Varese (rimozione 200 stalli) e della previsione di una nuova viabilità a servizio dell’area Isotta Fraschini, l’area in questione dovrà subire un ridimensionamento dell’offerta.»

Cap. 11.6.4 - Nodi di interscambio (NI) (pag. 340 – Relazione tecnica di piano)

«Con l’inserimento di un Nodo di Interscambio (NI) viene appunto favorito l’interscambio fra il veicolo privato e modalità di trasporto alternative motorizzate (treno, bus, e-bike, micromobilità elettrica), adatti a percorrere anche distanze medio-lunghe. La funzione degli NI è di drenare e quindi fermare gli spostamenti provenienti dai comuni limitrofi prima che si crei la canonica circolazione veicolare. Tali nodi servono in maggior parte gli spostamenti pendolari e le soste di lunga durata.

- NI1 - Stazione Saronno centrale (parcheggio I maggio)»

Osservazione

Riguardo la previsione di un parcheggio nell’area Ex Cemsa, si riportava nel Rapporto Preliminare Ambientale della VAS del PGTU (rif. cap. 7.8, pag.57):

Inoltre, si prevede un aumento consistente dell’offerta a servizio del territorio comunale di seguito elencate:
- **Area Isotta Fraschini** in cui si prevede l’inserimento di un parcheggio multipiano (6 piani interrati dotato di una copertura verde calpestabile);

Tale previsione è stata modificata nel PGTU adottato secondo la formula riportata, con la quale non appare più chiaramente identificato un fabbisogno di sosta né un dimensionamento di massima dell’area di parcheggio. L’intenzione della programmazione in merito appare quindi non chiara, benché si mantenga attivo il perimetro di localizzazione del parcheggio nella mappa ricognitiva di cui sotto:

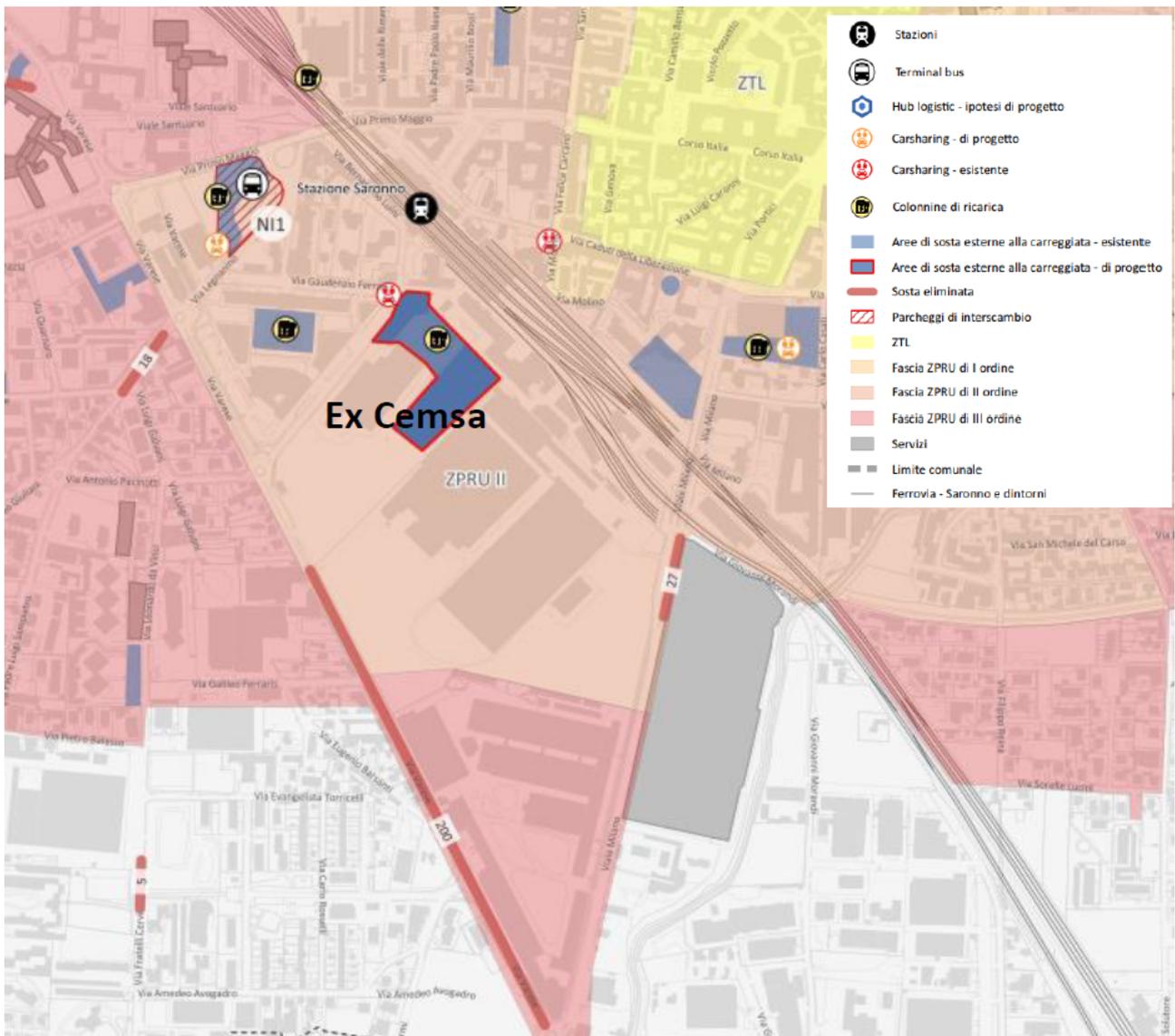


Figura 1 -Estratto Tav. 19 "Sistema della sosta – ipotesi di progetto"

Riguardo la necessità di mantenere tale previsione, si osserva che **lo stato attuale del fabbisogno di sosta a livello urbano, analizzando i dati presenti nel PGTU, non appare particolarmente critico**. La zona urbana in cui si trova il parcheggio Ex Cemsà, infatti, presenta un tasso di occupazione medio dei parcheggi complessivamente del 64%, ben lontano dai livelli di saturazione descritti in premessa, cui sembra dover rispondere la previsione del nuovo parcheggio.

| ZONA | SOTTOZONA | OFFERTA | DOMANDA REGOLARE | DOMANDA IRREGOLARE | DOMANDA TOTALE | POSTI LIBERI | % IRREGOLARI RISPETTO ALLA DOMANDA | SATURAZIONE |
|--|---------------|-------------|------------------|--------------------|----------------|--------------|------------------------------------|-------------|
| RIEPILOGO RILIEVO DELLA SOSTA MATTUTINA PER SOTTOZONA (7:00 - 9:00) | | | | | | | | |
| 4 | A | 135 | 81 | 6 | 87 | 54 | 6.9% | 64% |
| | B | 71 | 23 | 0 | 23 | 48 | 0.0% | 32% |
| | C | 255 | 71 | 7 | 78 | 184 | 9.0% | 31% |
| | D | 602 | 307 | 3 | 310 | 295 | 1.0% | 51% |
| | Totale | 1063 | 482 | 16 | 498 | 581 | 3.2% | 47% |
| RIEPILOGO RILIEVO DELLA SOSTA POMERIDIANA PER SOTTOZONA (12:00 - 14:00) | | | | | | | | |
| 4 | A | 135 | 126 | 16 | 142 | 9 | 11.3% | 105% |
| | B | 71 | 24 | 0 | 24 | 47 | 0.0% | 34% |
| | C | 255 | 146 | 15 | 161 | 109 | 9.3% | 63% |
| | D | 602 | 345 | 9 | 354 | 257 | 2.5% | 59% |
| | Totale | 1063 | 641 | 40 | 681 | 422 | 5.9% | 64% |
| RIEPILOGO RILIEVO DELLA SOSTA SERALE PER SOTTOZONA (21:00 - 23:00) | | | | | | | | |
| 4 | A | 135 | 71 | 5 | 76 | 64 | 6.6% | 56% |
| | B | 71 | 11 | 0 | 11 | 60 | 0.0% | 15% |
| | C | 255 | 10 | 0 | 10 | 245 | 0.0% | 4% |
| | D | 602 | 52 | 2 | 54 | 550 | 3.7% | 9% |
| | Totale | 1063 | 144 | 7 | 151 | 919 | 4.6% | 14% |

Figura 2 -Estratto Tav. 19 "Sistema della sosta – ipotesi di progetto"

Attraverso un approfondimento di indagine relativo all'occupazione delle aree di sosta nel quadrante urbano Centro - Stazione del territorio del Comune di Saronno, si è potuto riscontrare una sostanziale coerenza con i dati rilevati dal PGTU.

Specificando, infatti, l'oggetto dell'analisi sui soli parcheggi appetibili per i pendolari, ovvero parcheggi a pagamento aventi tariffa giornaliera o ad abbonamento, si è osservata una consistente disponibilità residua, soprattutto tenendo in considerazione la presenza di alcune aree di sosta oggi scarsamente utilizzate come l'autosilo di Via Milano, il cui scarso utilizzo è probabilmente dovuto alle tariffe di sosta a pagamento troppo alte.

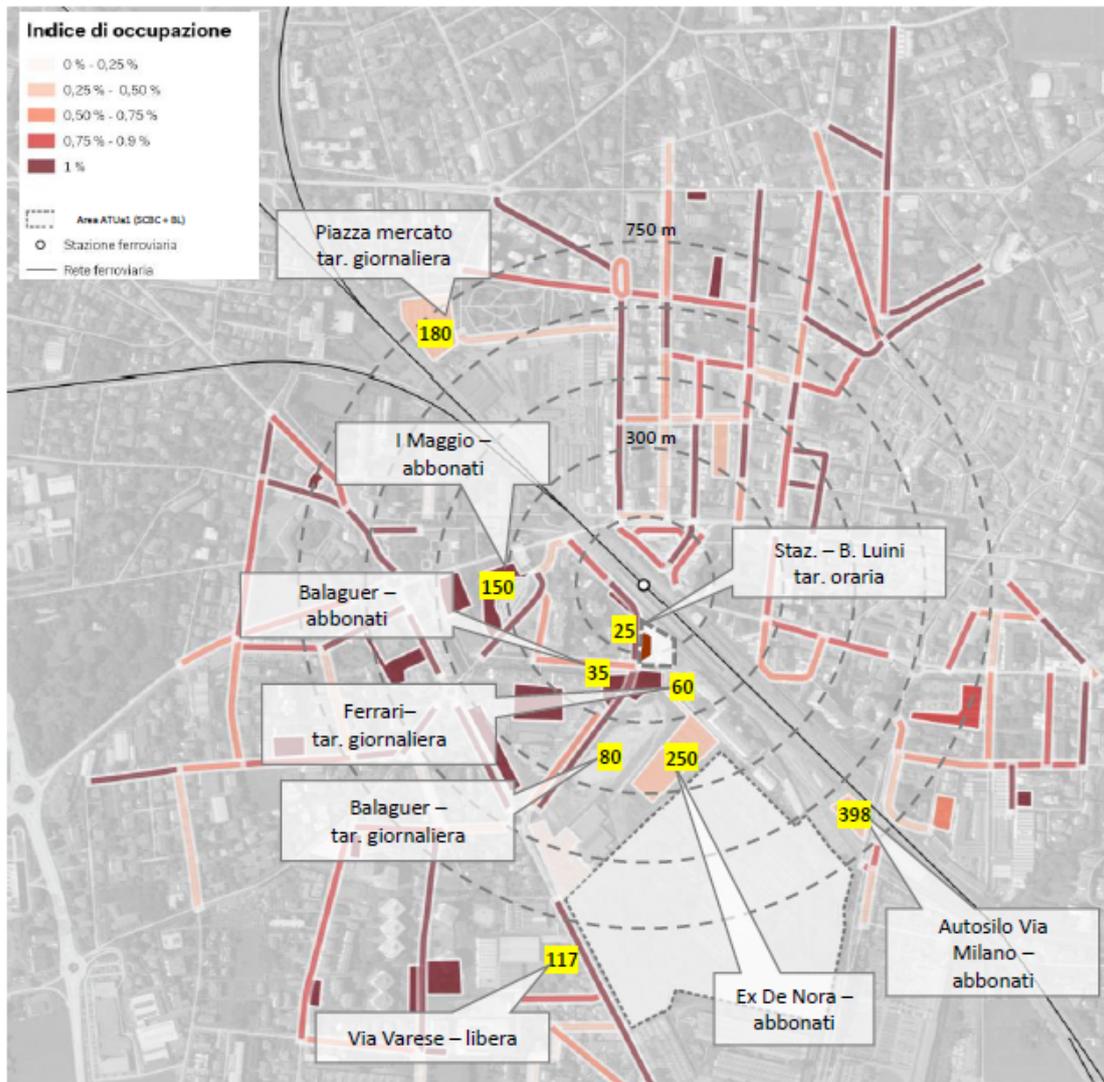


Figura 3 - Elaborazione propria – Analisi della sosta su parcheggi ad abbonamento o a pagamento giornaliero (utenza pendolare)

Si deduce quindi, sia dai dati del PGTU che dall’analisi qui condotta, che **non sussiste uno squilibrio tra domanda e offerta tale da rendere necessaria la realizzazione del nuovo parcheggio Ex Camsa.**

Corretti sono sicuramente l’obiettivo di una riorganizzazione e razionalizzazione della sosta, ma questo scopo andrebbe perseguito innanzitutto attraverso un intervento sull’esistente, in particolare di miglioramento dell’efficienza dell’autosilo di Via Milano, così da valorizzare il patrimonio esistente e sottoutilizzato prima di procedere all’edificazione di nuove strutture con

relativo impegno di risorse pubbliche. L'intervento, invece, di realizzazione di un parcheggio nell'area Ex Cemsà sembra andare in una direzione diversa, ovvero quella di aumentare consistentemente l'offerta di sosta a livello comunale senza prima valorizzare le strutture già esistenti, con conseguente inutili spreco di risorse e consumo di suolo.

Il PGTU, inoltre, prevede un importante potenziamento dell'area di sosta nei pressi della stazione degli autobus (Parcheggio I maggio) con funzione di parcheggio di interscambio. Come indicato nella manifestazione d'interesse pubblicata in data 28 novembre 2023 dal Comune di Saronno, in base ai dati presenti nel suddetto documento, che danno un'idea di massima del parcheggio previsto, è possibile stimare una dotazione complessiva di sosta del nuovo parcheggio pari a circa 700 posti auto.

Nel caso in cui venisse realizzato anche il parcheggio nell'area Ex Cemsà, secondo la previsione contenuta nel PGTU, localizzato a 300 metri di distanza dal parcheggio I maggio, **l'offerta di sosta a scala urbana sarebbe sicuramente sovrabbondante**. Ciò rende ulteriormente meno funzionale e utile la realizzazione del parcheggio Ex Cemsà.

Per ultimo, la presenza concomitante dei due bacini di sosta, inserirebbe nel quadro urbano di prossimità due competitor diretti, rischiando di inficiare l'esito positivo della manifestazione d'interesse già pubblicata per il progetto Parcheggio I maggio.

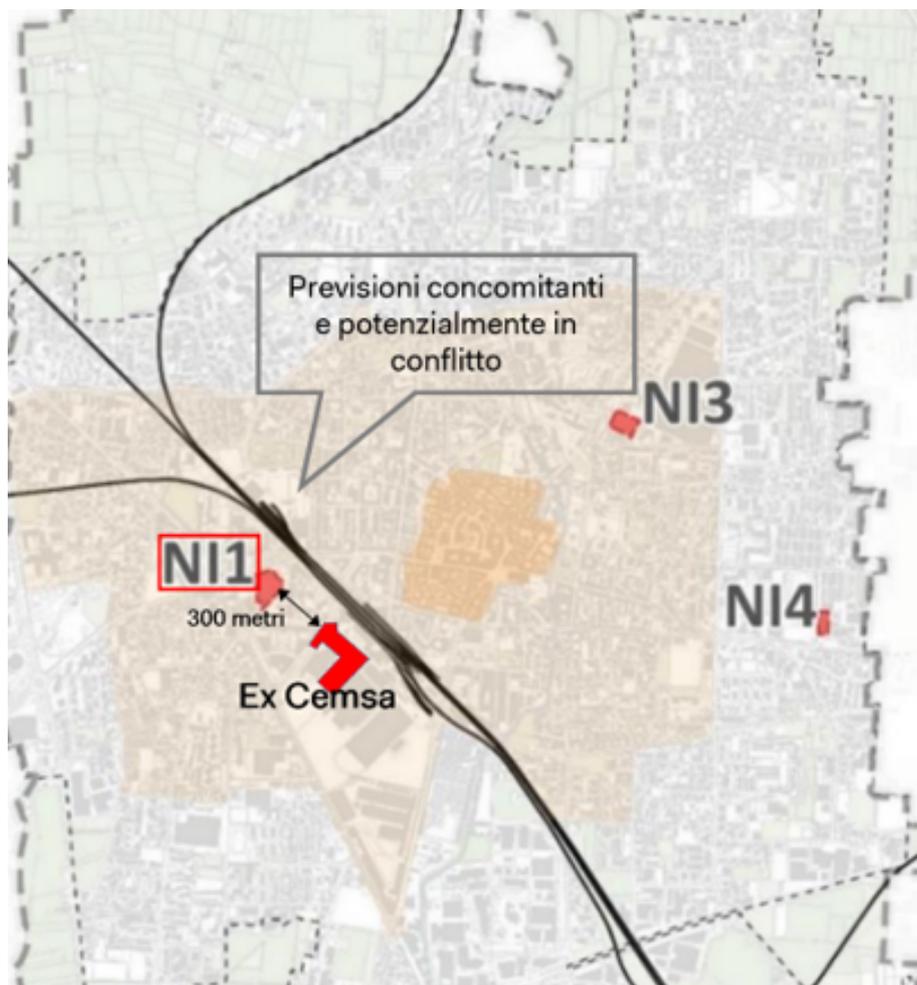


Figura 4 - Elaborazione propria su figura 291 a pagina 341 della relazione tecnica del PGTU – Nodi di interscambio di previsione

Oltre a ciò, la previsione del nuovo parcheggio nell'area Ex Cemsa confligge con alcuni obiettivi del PGTU (rif. cap. 3.1 pag.11), quali:

“ridurre l'uso individuale dell'automobile privata, mediante l'utilizzo di sistemi di trasporto collettivi e di mobilità condivisa (Trasporto Pubblico Locale, car-pooling, car-sharing, bike-sharing ecc.) e la mobilità ciclo-pedonale;

intervenire sul sistema di mobilità riducendo i fenomeni di congestione nelle aree urbane caratterizzate da un'elevata densità di traffico.”

La previsione di un nuovo parcheggio nell'area Ex Cemsa, infatti, rischierebbe di creare **congestione nell'intorno della stazione ferroviaria**, privilegiando, o comunque incentivando, l'accesso ad essa con l'auto privata, anziché disincentivarlo riducendo le aree di sosta in prossimità, o confermandone al massimo la consistenza. Risulterebbe più coerente con gli obiettivi del PGTU promuovere l'utilizzo di mezzi alternativi all'auto, come i mezzi di TPL e la mobilità attiva per raggiungere la stazione di Saronno piuttosto che concentrare ulteriori bacini di sosta a servizio della stazione, anche considerando la capillarità della rete di trasporto pubblico locale, sia urbano che interurbano, riconosciuta come risorsa nel quadro diagnostico tracciato dal PGTU, e lo sviluppo previsto della rete ciclabile comunale e intercomunale tra le azioni di piano.

La previsione di questo parcheggio nell'area Ex Cemsa, d'altra parte, confligge fortemente con gli **obiettivi del progetto urbano di rigenerazione dell'area Ex Isotta Fraschini**, la cui Proposta Iniziale di Piano Integrato di Intervento, già precedentemente richiamata, risulta coerente con gli obiettivi base del PGTU in oggetto, laddove si dice (rif. cap. 3.2 pag.12):

“Obiettivi sulla mobilità ciclabile e pedonale

- mettere a sistema i molti luoghi vivibili di cui Saronno è dotata, con bellezze artistiche e naturali e memoria storica, realizzando tra questi luoghi una rete di collegamenti sostenibile, pedonali e ciclabili, favorendo la mobilità da zona a zona; in particolare si punta su:

a) La rete delle Piazze. Da sempre le piazze sono il luogo di incontro tra le persone con il loro percepibile passato storico. Metterle in rete consente di aumentare le occasioni di incontro e socializzazione dei cittadini.

b) La rete dei Parchi. Saronno è dotata di molti parchi cittadini e zone verdi attrezzate che svolgono una funzione di incontro e valvola di sfogo per molti cittadini. Una semplice e proficua rete da realizzare è quella di collegare i parchi tra di loro. Intervenire sui vari parchi cittadini, e in generale sul verde pubblico anche sviluppando e raccordando piste ciclabili che li colleghino.”

Come si osserva dalla mappa di fig. 4, il progetto iniziale dell'area Ex Isotta Fraschini propone la realizzazione di una connessione verde tra centro storico, stazione ferroviaria, quartiere Matteotti, cimitero e Parco del Lura attraverso la formazione di un grande parco centrale e attraversante l'intera estensione dell'area. La presenza del parcheggio Ex Cemsa, interessato dalla previsione di ampliamento/potenziamento, oltre che del parcheggio di Via Ferrari e del parcheggio di fronte all'edificio B. Luini rendono impossibile questo collegamento, frammentando lo spazio urbano e impedendo la connettività pedonale.

Il parcheggio Ex Cemsa, quindi, oltre a non rispondere a una reale ed effettiva esigenza, dato che si è dimostrato che l'offerta attuale già soddisfa la domanda esistente, ostacola la rigenerazione dell'area Ex Isotta Fraschini proposta secondo quegli stessi criteri di sostenibilità ambientale e qualità urbana espressi dagli strumenti urbanistici del Comune di Saronno, incluso il PGTU.

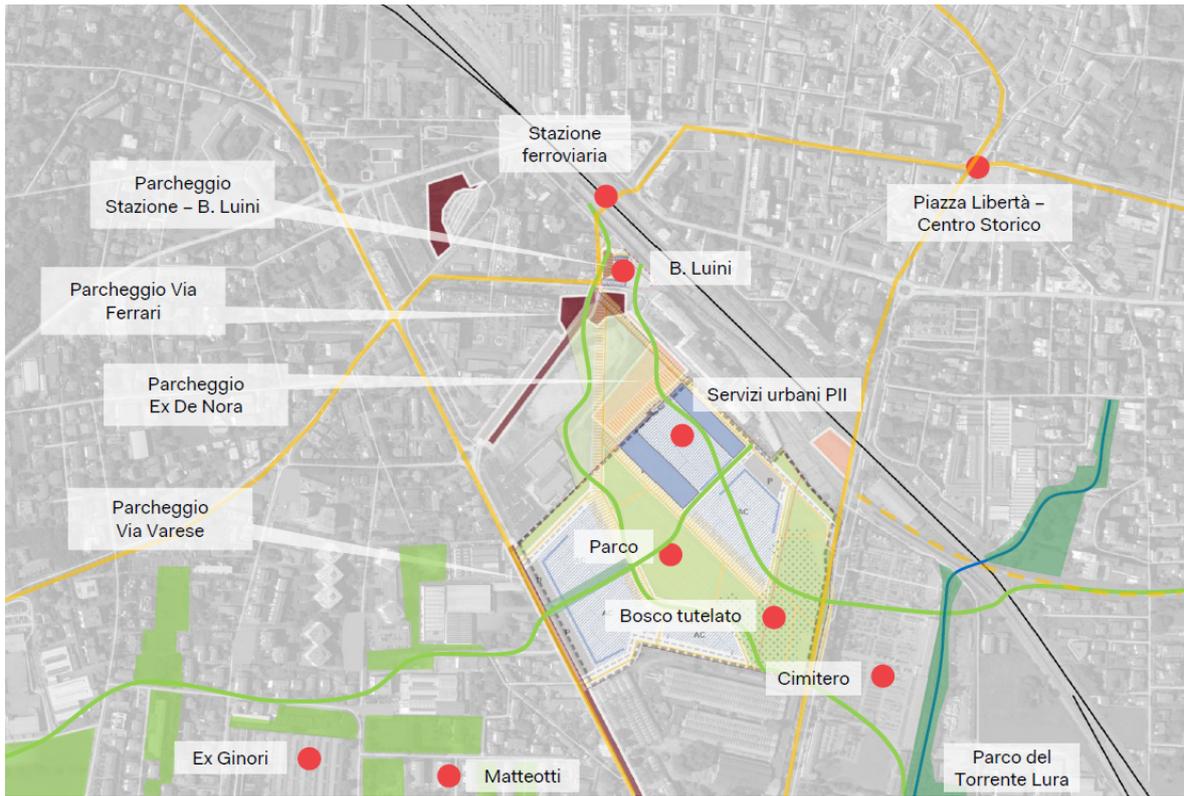


Figura 5 - Elaborazione propria – Analisi della sosta su parcheggi ad abbonamento o a pagamento giornaliero (utenza pendolare)

Il progetto di rigenerazione dell'area Ex Isotta Fraschini, secondo la PI di PII già depositata, include la realizzazione del parco passante in estensione all'area Ex Cemsa e prevederebbe, quindi, la eliminazione di tre bacini di sosta attuali, oltre alla rimozione dei posti auto lungo Via Varese. Si stima, quindi, la necessità di ricollocazione di circa 330 posti auto, considerando i livelli di occupazione attuali medi (domanda media) dei parcheggi in oggetto, come sotto riportato:

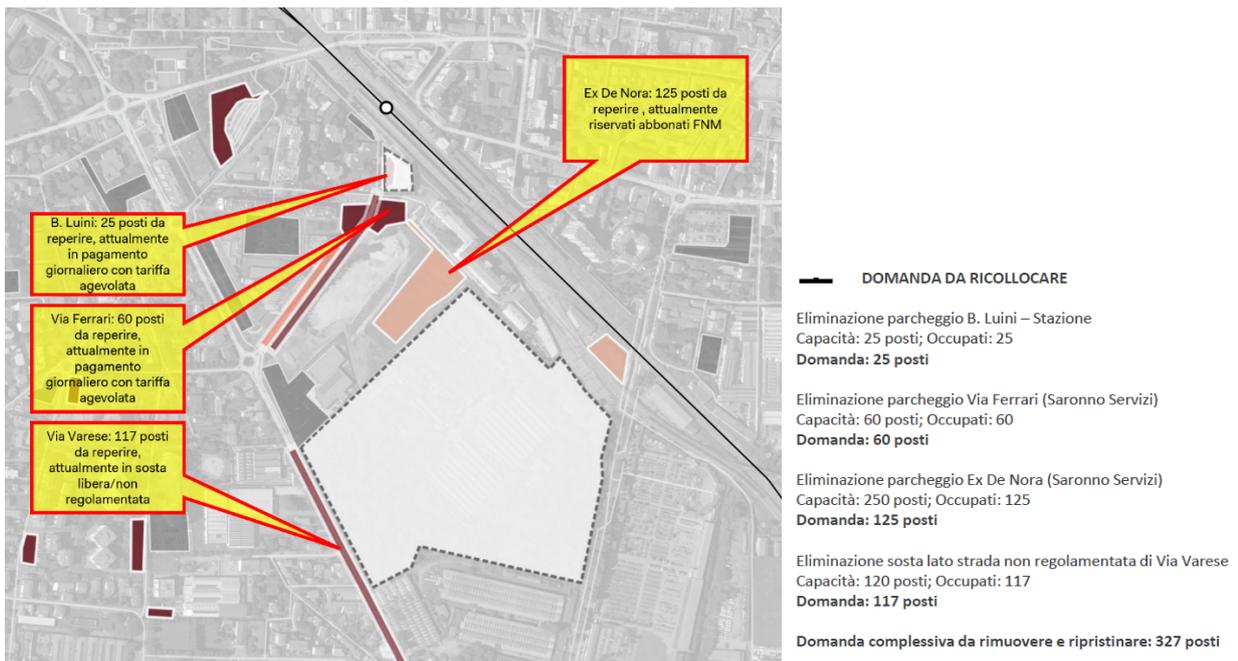


Figura 6 - Elaborazione propria – Identificazione delle aree di sosta di futura rimozione e quantificazione n. posti auto da ricollocare

Considerando la disponibilità residua nello stato di fatto della sola sosta per pendolari, pari a 493 posti auto, appare chiaro che **l'offerta attuale a livello di quadrante urbano potrebbe riassorbire interamente la ricollocazione della domanda**. In particolare, circa 250 posti auto potrebbero essere ricavati da un intervento di efficientamento e miglior sfruttamento dell'autosilo di Via Milano.

L'analisi condotta, tenendo conto anche della futura possibile rimozione di alcune aree di sosta (Ex Camsa, via Ferrari, via Luini, via Varese) legata alla realizzazione del masterplan Ex Isotta Fraschini secondo la proposta attuale, fa emergere che l'offerta di sosta attualmente disponibile è sufficiente ad ovviare alla riduzione delle aree di sosta, rendendo non necessaria la realizzazione del nuovo parcheggio Ex Camsa.

Si richiede, quindi, di stralciare la previsione del parcheggio Ex Camsa e di conseguenza non identificarne in planimetria l'area di estensione.

Osservazione n°2

Oggetto: Nuova viabilità di previsione

Titolo: “Realizzazione della nuova viabilità tra via Ferrari e via Milano lungo l’asse ferroviario e previsione di due rotatorie”

Previsione PGTU:

Cap. 11.1.3 - Viabilità all’interno dell’area Isotta Fraschini (pag. 263 – Relazione tecnica di piano)

«L’inserimento di una nuova viabilità di collegamento tra via Milano e via De Balaguer presente nella documentazione condivisa è un’ipotesi che viene confermata anche dalla scrivente Società, in quanto considerata molto valida rispetto alle esigenze di fluidificazione della viabilità portante della città. Infatti, questa soluzione, secondo il modello sarebbe di supporto per decongestionare via Varese e via Milano e portare indubbiamente dei grandi benefici anche all’area stessa, attualmente soggetta a riqualificazione. Viene ipotizzata, inoltre, la realizzazione di rotatorie sugli innesti alla viabilità esistente eliminando così anche il semaforo all’incrocio tra via Milano e via Morandi. Per quanto riguarda la rotatoria di via De Balaguer si considera l’ipotesi di progetto che prevede anche la riqualificazione parziale dell’area Isotta Fraschini.»

Cap. 13.1 – Assegnazione del modello di progetto (pag. 358 – Relazione tecnica di piano)

«L’inserimento della nuova viabilità nell’area Isotta Fraschini, descritto al paragrafo 11.1.3, sarebbe di supporto per decongestionare via Varese e via Milano e portare indubbiamente dei grandi benefici anche all’area stessa, considerando non solo la nuova area residenziale, ma anche le nascenti attività commerciali, del settore terziario ed aree dedicate all’edilizia residenziale sociale.»

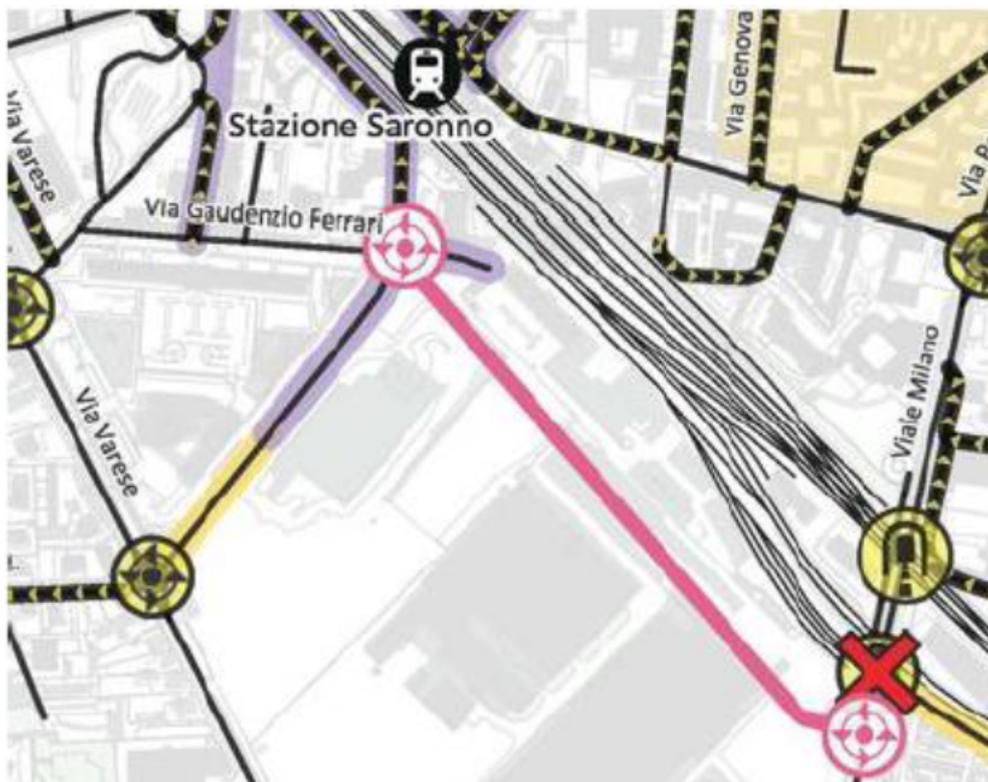


Figura 7: Estratto figura 231 della relazione tecnica– Rielaborazione della viabilità all'interno dell'area Ex Isotta Fraschini.

Osservazione

La previsione di una nuova viabilità tra Via Gaudenzio Ferrari e Via Milano, come indicata nella figura antecedente, persegue l'obiettivo dichiarato di decongestionare l'itinerario Via Carcano - Via Caduti, che attraversa il centro storico di Saronno. Gli studi forniti nel PGTU mostrano, invece, che l'effetto dell'introduzione di questa nuova viabilità non è tanto quello di scaricare di traffico l'itinerario Carcano-Caduti, quanto quello di alleggerire la pressione su Via Varese e Via Milano.

I grafici qui riportati, estratti dal PGTU, mostrano un livello di congestionamento non particolarmente critico su Via Varese e Via Milano nello stato di fatto. A titolo di esempio, infatti, nello stato di fatto nell'ora di punta della mattina, si ha un flusso veicolare su Via Varese di 610 veicoli in direzione Milano e di 770 in direzione Varese, mentre su Via Milano troviamo 430 veicoli in direzione Milano e 200 in direzione Saronno centro. Si tratta di flussi assolutamente compatibili con una situazione di strade di attraversamento in orario di picco di traffico. Troviamo, invece, più traffico lungo l'itinerario di Via Carcano – Caduti in area centrale, con punte intorno ai 1000 veicoli.

Nella simulazione di progetto, su Via Varese il flusso verso Milano rimane lo stesso (630 veicoli), mentre si riduce quello verso Varese (da 770 a 450 veicoli). Su Via Milano il flusso verso Milano si riduce (da 430 a 150 veicoli) mentre quello verso Saronno centro aumenta (da 200 a 230 veicoli). La nuova viabilità localizza poi un flusso di 240 veicoli in direzione sud e 520 veicoli in direzione nord. A fronte di ciò, la situazione del flusso previsto sulle viabilità dell'area centrale (Carcano e Caduti) resta sostanzialmente invariata.

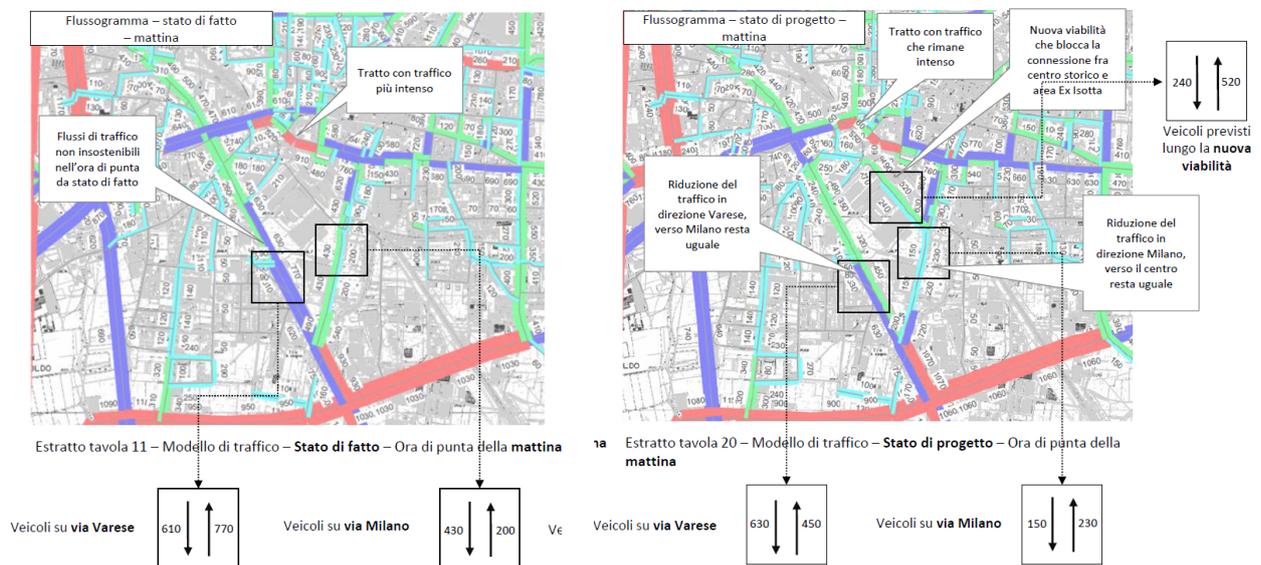


Figura 8: Estratti simulazione modellistica Ph AM sdf/sdp – quadrante urbano sud-ovest

Analizzando il flussogramma di confronto tra stato di fatto e stato di progetto presentato nel PGTU, si può osservare che **il tratto di nuova viabilità in previsione assorbe su di sé una quota del traffico di attraversamento oggi gestito dai due assi viari di Via Milano e Via Varese, e non del traffico di Via Carcano e Via Caduti.**

La realizzazione di questa nuova viabilità trasferirebbe quindi il traffico di attraversamento da una viabilità già deputata a questo ruolo per organizzazione gerarchica, ovvero Via Varese e Via

Milano, a una viabilità interna al tessuto urbano, quello nasciuto dell'area Ex Isotta. Si starebbe quindi integrando al tessuto urbano un traffico di attraversamento che oggi percorre assi di ambito periurbano.

Al contrario, i flussi di traffico sugli assi viabilistici più centrali, Via Carcano e Via Caduti, rimangono nello stato di progetto sostanzialmente stabili, o in lieve aumento.

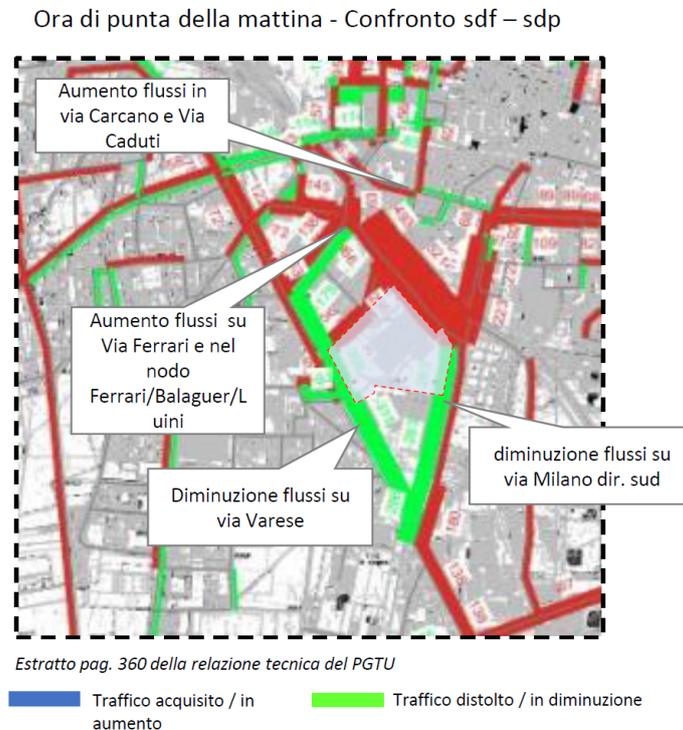


Figura 9 - Estratto diagramma acquisito/distolto PH AM – quadrante urbano sud-ovest

La previsione di questa nuova viabilità contrasta, quindi, con l'obiettivo di favorire la protezione dell'ambito urbano centrale di Saronno e lo spostamento al di fuori di esso del traffico privato di attraversamento, riconosciuto dal PGTU come una criticità della rete stradale e quantificato in circa il 50% del traffico urbano veicolare complessivo. Questa previsione non sembra essere coerente nemmeno con l'obiettivo di riduzione e fluidificazione del traffico veicolare, che dovrebbe prevedere non già la realizzazione di nuove strade, ma puntare prioritariamente sulla disincentivazione del traffico privato.

Inoltre, la realizzazione di una nuova strada tra l'area Ex Isotta Fraschini e il tracciato ferroviario avrebbe l'effetto di rafforzare ulteriormente la cesura già presente tra il centro urbano e l'area Ex Isotta, e che il progetto di rigenerazione dell'area punta a risolvere. L'intenzione condivisa tra proprietà e Amministrazione Comunale è invece quella di realizzare nell'area Ex Isotta-Fraschini un quartiere car-free, con un ampio spazio verde di connessione e servizi per la città, ovvero una nuova polarità urbana da considerarsi complementare e integrata al centro storico.

Il progetto di realizzazione della nuova viabilità prevede, inoltre, l'introduzione di due rotatorie ai due estremi della strada. La rotatoria prevista nell'intersezione con Via Balaguer e Via Luini renderà più difficoltoso e pericoloso l'attraversamento dell'infrastruttura in direzione della stazione e del centro città, e quella dell'intersezione con Via Milano renderà difficile l'attraversamento in direzione del cimitero comunale.

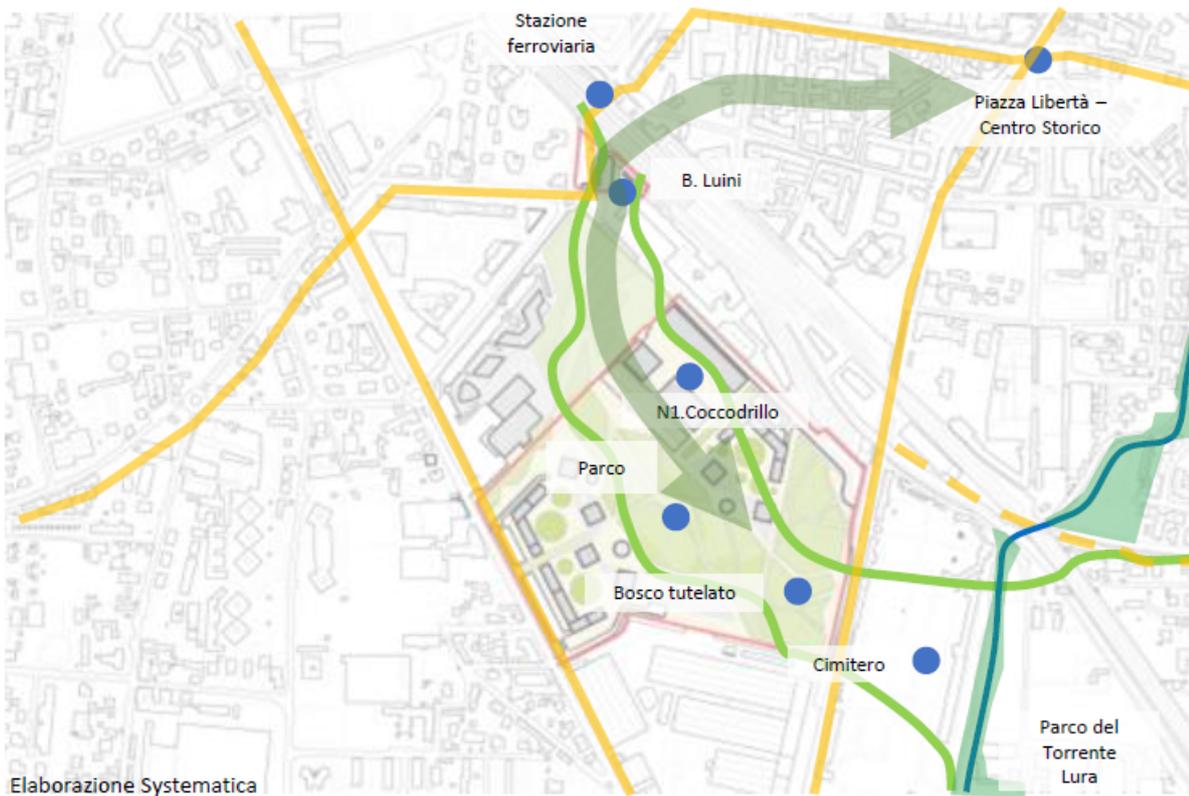


Figura 10: Elaborazione propria: progetto di rigenerazione Ex Isotta Fraschini e potenzialità urbane

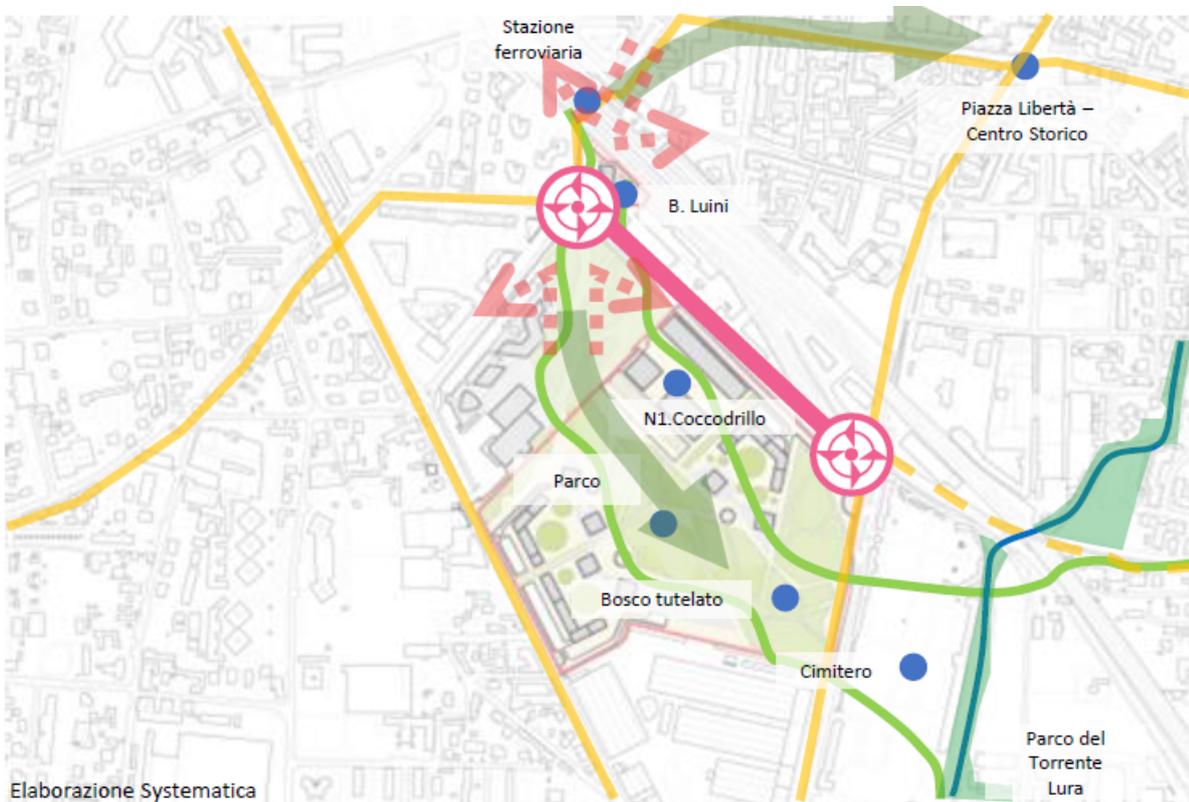


Figura 11: Elaborazione propria: inserimento della nuova viabilità di previsione rispetto alle connettività del progetto Ex Isotta Fraschini

Il progetto di rigenerazione dell'area Ex Isotta Fraschini non avrebbe, quindi, alcun beneficio dalla realizzazione di una nuova viabilità in quanto il masterplan si basa sullo sviluppo di una forte connessione pedonale e ciclabile verso la stazione e il centro urbano. Come stimato dallo stesso PGTU, gli indotti veicolari previsti in relazione allo sviluppo dell'area Ex Isotta Fraschini sono molto contenuti, e non richiedono di implementare la viabilità esistente. Si consideri, peraltro, che, data la prossimità della stazione ferroviaria e dei servizi di trasporto pubblico di superficie che fermano presso la stazione stessa, l'uso dell'auto privata potrebbe essere stimato ulteriormente al ribasso rispetto allo share modale utilizzato come base di valutazione per l'intera città di Saronno.

Previsione PGTU

Il PGTU stima un indotto per l'area pari a 474 veicoli nell'ora di punta del mattino e 514 nell'ora di punta della sera (tabelle 53 e 54 a pag. 372 – Relazione Tecnica PGTU Adottato)

| Nome | Codice | Sup. territoriale | SLP | Residenziale | ERS | Commercio | Terziario |
|---------------------|--------|-------------------|-------|--------------|------|-----------|-----------|
| Ex Isotta Fraschini | ATUa 1 | 116006 | 69603 | 55400 | 5800 | 3403 | 5000 |

Estratto tabella 46 «Ambiti di trasformazione inseriti nel Piano» pag 364 - relazione tecnica PGTU Adottato

| Comparti | Residenza | Commerciale | Terziario | IN | OUT |
|---------------------|-----------|-------------|-----------|-----|-----|
| Ex Isotta Fraschini | 61200 | 3403 | 5000 | 144 | 330 |

Estratto tabella 53 «Stima indotto veicolare - ora di punta della sera» pag 372 - relazione tecnica PGTU Adottato

| Comparti | Residenza | Commerciale | Terziario | IN | OUT |
|---------------------|-----------|-------------|-----------|-----|-----|
| Ex Isotta Fraschini | 61200 | 3403 | 5000 | 342 | 172 |

Estratto tabella 54 «Stima indotto veicolare - ora di punta della sera» pag 372 - relazione tecnica PGTU Adottato

Ora di punta AM: 144 IN + 330 OUT = 474 veicoli totali

Ora di punta PM: 342 IN + 172 OUT = 514 veicoli totali

Figura 12 – Previsione di indotti veicolari area Ex Isotta-Fraschini (stima PGTU)

Tutto ciò considerato, per la non utilità ed efficacia a livello di viabilità urbana dell'intervento previsto oltre che per la criticità rappresentata per lo sviluppo dell'area Ex Isotta Fraschini, **si chiede di stralciare la previsione di una viabilità a traffico elevato di connessione tra Via Ferrari e Via Milano e delle due rotatorie previste**, e di considerare piuttosto l'asse viario in oggetto come viabilità di quartiere a servizio delle funzioni del progetto di rigenerazione dell'area Ex Isotta Fraschini.

Considerando la Proposta Iniziale di Piano Integrato di Intervento per la rigenerazione dell'area Ex Isotta Fraschini consegnata al Comune di Saronno e già precedentemente richiamata, una possibile alternativa di assetto viabilistico prevederebbe la realizzazione di un collegamento tra Via Ferrari e Via Milano con carattere di viabilità di quartiere. Un breve tratto sarebbe a doppio senso di marcia, utile al possibile riordino dell'accesso al comparto localizzato fra l'area Ex Isotta Fraschini e la linea ferroviaria. Il tratto centrale, adiacente all'edificio c.d. "Cocodrillo" di cui si propone il mantenimento, sarebbe monodirezionale e funzionale all'accesso all'area di nuovo sviluppo, così da evitare l'impatto del traffico di attraversamento e consentire il disegno di uno spazio urbano dotato di percorsi pedonali e ciclabili e verde e alberature al lato della strada. Il tratto finale sarebbe, invece, nuovamente a doppio senso di marcia, così da consentire l'accesso al comparto di nuovo sviluppo anche da Via Milano, oltre che permettere una riconfigurazione dell'accesso all'autosilo esistente, che potrebbe essere disimpegnato innestandosi sulla nuova viabilità interna all'area Ex Isotta Fraschini.

Nell'intersezione Via Ferrari / Via Balaguer non ci sarebbe più necessità di una rotatoria perché i flussi di traffico ridotti potrebbero essere gestiti con una intersezione a T, che si gioverebbe ulteriormente della possibile riduzione di Via Ferrari a senso unico. Anche il nodo di connessione della nuova viabilità con Via Milano potrebbe essere gestito con una intersezione a T

semaforizzata, come nello stato attuale, eventualmente implementando corsie di accumulo e immissione. Questo assetto permetterebbe di mantenere una connettività pedonale forte sia verso la stazione che verso il cimitero. Si rimanda per la definizione di dettaglio del progetto alla presentazione del PII e a eventuali momenti di confronto relativi alla elaborazione della proposta.

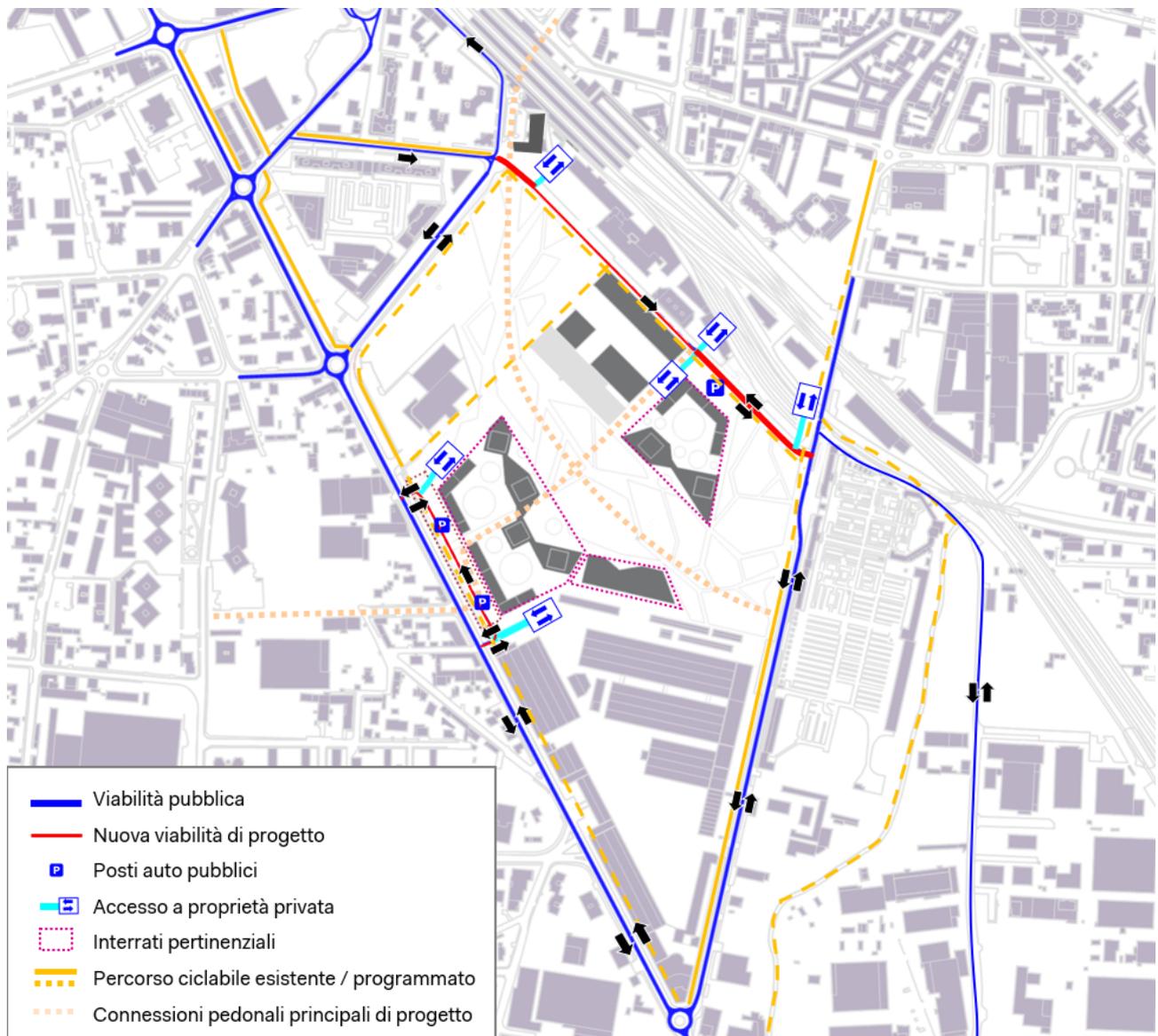


Figura 13 – Schema di circolazione – proposta iniziale di progetto