

28 febbraio 2024

Preparato per: Saronno - Città dei Beni Comuni Srl

Saronno Ex Isotta Fraschini

Analisi di mobilità e accessibilità

Osservazioni al Piano Generale del Traffico Urbano – Allegato tecnico

Progetto di trasformazione dell'area Ex Isotta – Fraschini

PREVISIONI DI PGTU IN CONTRASTO CON LO SVILUPPO DEL SITO

In seguito alle analisi e alle motivazioni espresse in questo documento si ritiene che alcune proposte contenute nel PGTU siano critiche per lo sviluppo dell'area Ex Isotta Fraschini.

Nel dettaglio si identificano le previsioni che sono oggetto di osservazione con la richiesta di modifica al PGTU adottato:

1. Realizzazione del parcheggio pubblico nell'area Ex CEMSA
2. Realizzazione della nuova viabilità tra via Ferrari e via Milano lungo l'asse ferroviario
3. Realizzazione delle due rotatorie previste agli estremi della nuova viabilità sopraccitata

PGTU

GLI OBIETTIVI DI PIANO

Alcuni degli obiettivi generali del Piano sono:

- il miglioramento delle condizioni di circolazione
- l'incentivazione della mobilità sostenibile
- il miglioramento della sicurezza stradale
- La riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico


...mentre tra gli obiettivi specifici ci sono:

- adeguare l'assetto e la regolazione della circolazione e della sosta
- incrementare la sicurezza su strada delle utenze deboli
- promuovere l'utilizzo dei mezzi di trasporto alternativi all'auto privata
- regolare la circolazione e la sosta
- individuare l'offerta adeguata di parcheggio
- migliorare la fruibilità dei parcheggi esistenti


...considerando la scala dei valori delle componenti fondamentali del traffico.



PGTU DISCONTINUITA' TRA PREVISIONI ED OBIETTIVI DI PIANO

La realizzazione di una **nuova viabilità in aree urbane centrali...** 

in un **contesto centrale** come quello della stazione e dell'area Ex Isotta, che si propone come **nuova polarità urbana integrata al centro storico** con funzioni culturali e un nuovo ed esteso parco urbano

La previsione di **due aree di sosta di grande capacità** a ridosso del centro città... 

Il PGTU prevede la realizzazione di due strutture destinate alla sosta nei pressi della stazione ad una distanza di circa 300m l'una dall'altra

...contrasta con la maggior parte degli obiettivi del PGTU come incentivare la mobilità sostenibile, migliorare la sicurezza stradale ma soprattutto migliorare le condizioni di circolazione.

Tra le proposte nel PGTU appaiono deboli le azioni sulla mitigazione del traffico che possano ridurre in origine la domanda di mobilità mentre **si vanno, all'opposto, a realizzare nuove infrastrutture** per ridistribuire flussi di traffico esistenti e i futuri indotti.

...non promuove l'utilizzo dei mezzi di trasporto alternativi al mezzo privato (auto e moto) ma **una nuova offerta di sosta contribuisce ad incentivare l'uso del mezzo privato** per avvicinarsi alle aree più centrali della città.

Osservazioni al PGTU adottato: NUOVO PARCHEGGIO PUBBLICO AREA EX CEMSA

Previsione PGTU

Cap. 11.6.3 Si individuano le seguenti «possibili» aree di sosta esterne alla carreggiata

- **Area ex Cemsa** Area di proprietà comunale attualmente destinata a parcheggio che presenta tassi di saturazione molto elevati nelle ore di morbida.

Cap. 11.6.4 Nodi di interscambio (NI)

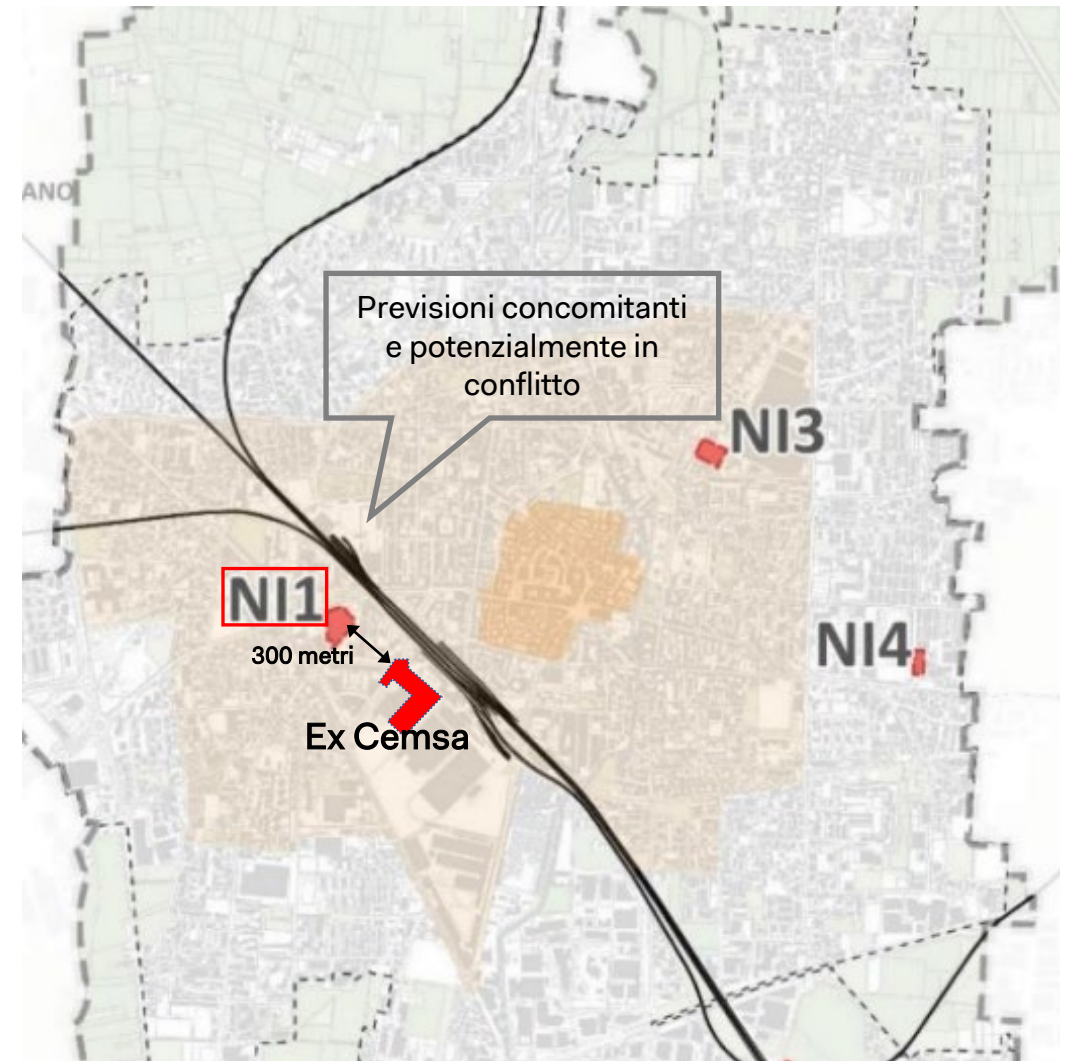
Con l'inserimento di un Nodo di Interscambio (NI) viene appunto favorito l'interscambio fra il veicolo privato e modalità di trasporto alternative motorizzate (treno, bus, e-bike, micromobilità elettrica), adatti a percorrere anche distanze medio-lunghe. La funzione degli NI è di drenare e quindi fermare 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)**

(rif. capitolo 11.6.4 Nodi di interscambio (NI), pag. 342 – Relazione Tecnica PGTU Adottato)

Osservazione PGTU

- Il Piano 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. E' stata stimata una dotazione di sosta pari ad indicativi 700 stalli considerando 8000 mq di superficie per numero 3 livelli interrati e 35 mq per posto auto.
- Poiché il PGTU prevede anche un parcheggio nell'area Ex Cemsa, a 300 metri di distanza dal I Maggio, l'offerta di sosta rischia di essere **sovrabbondante** nel caso in cui vengano realizzati entrambi oltre ad aumentare il flussi di traffico in quell'area.
- Inoltre la previsione di un parcheggio interrato nell'area Ex Cemsa nel PGTU e l'eventuale sua realizzazione, inserirebbe nel quadro un nuovo competitor rispetto al parcheggio previsto al I Maggio, **rischiando di inficiare l'esito positivo della manifestazione d'interesse e del successivo project financing.**



Elaborazione di Systematica su Estratto della figura 291 a pagina 341 della relazione tecnica del PGTU – Nodi di interscambio di previsione

Osservazioni al PGTU adottato: NUOVO PARCHEGGIO PUBBLICO AREA EX CEMSA

Previsione PGTU

- «Ex Cemsa (Area sud della stazione centrale – nell'area di rilievo 4 A) [...] presenta tassi di saturazione molto elevati nelle ore di morbida» (rif. capitolo 11.6.3 «Possibili aree di sosta esterne alla carreggiata», pag. 340 – Relazione Tecnica PGTU Adottato)

Osservazione PGTU

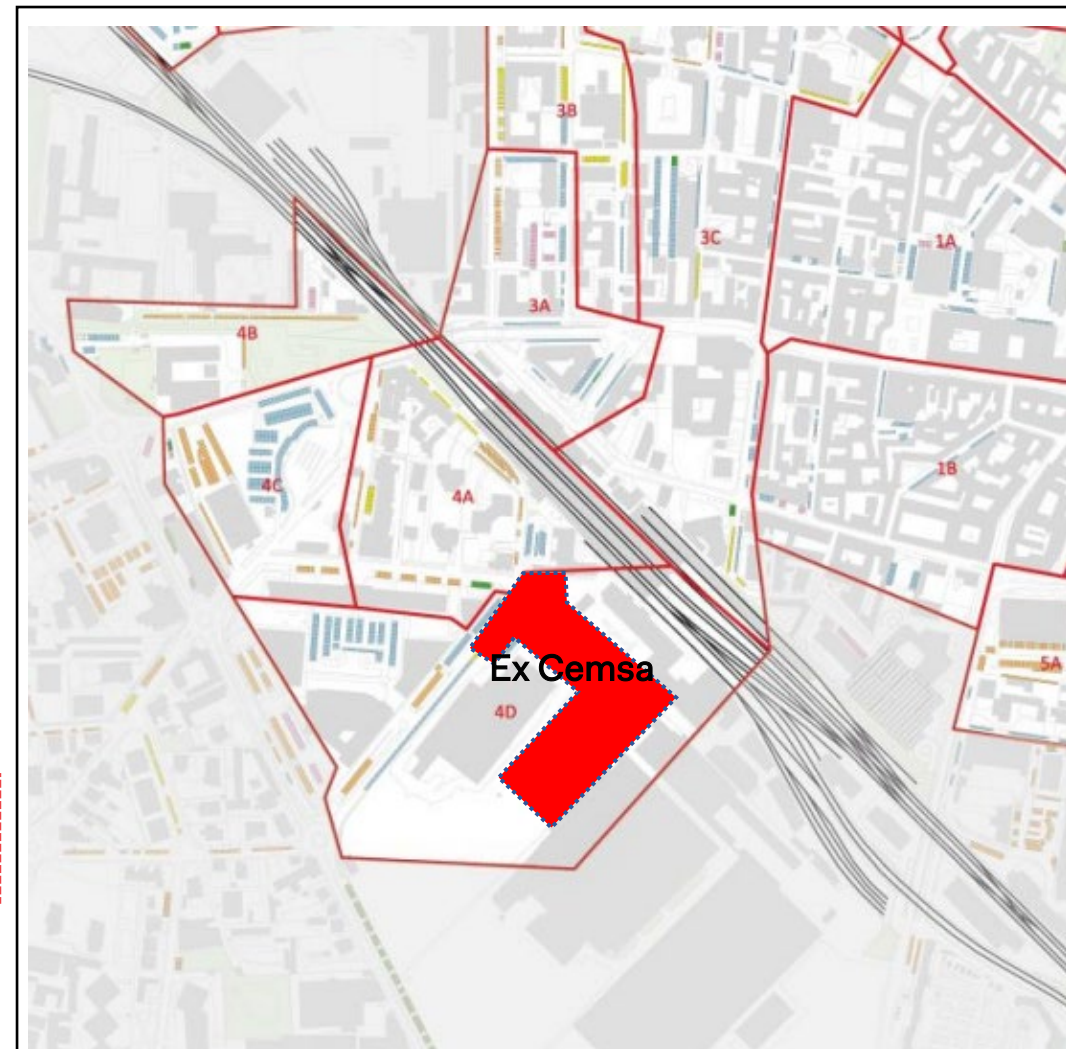
- L'area Ex Cemsa non si trova in realtà nell'area di rilievo 4A ma nella 4D. Dai rilievi riportati sulla saturazione della sosta emerge complessivamente una **saturazione media del 64% nell'area 4, e del 59% nella 4D.**

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%

Estratti delle tabelle presenti a pagina 94,96,98 del documento «Allegati» del PGTU all'interno del capitolo «Elaborazione dati sui rilievi della sosta»

Area 4: Indice di occupazione media

64 %



Estratto figura presente a pagina 92 del documento «Allegati» del PGTU all'interno del capitolo «Elaborazione dati sui rilievi della sosta» con la sovrapposizione dell'area Ex Cemsa. I rilievi sono stati effettuati a dicembre 2022

Osservazioni al PGTU adottato: NUOVO PARCHEGGIO PUBBLICO AREA EX CEMSA

Analisi Systematica: Indice di occupazione della sosta - Bacini di sosta ad abbonamento o a pagamento giornaliero (utenza pendolare)

L'indagine si è occupata di rilevare l'indice di occupazione delle aree di sosta urbane di Saronno in un raggio di circa 1 km dalla stazione ferroviaria.

I **parcheggi I Maggio, Balaguer, Ferrari** mostrano livelli di piena saturazione sia delle aree a pagamento giornaliero sia di quelle riservate agli abbonati.

Il **parcheggio Ex De Nora (Ex Cemsa)**, aperto più recentemente e destinato agli abbonati del servizio ferroviario, mostra invece un indice di occupazione di circa il 50%.

L'**autosilo di via Milano**, che prevede oltre alle tariffe oraria e giornaliera anche la possibilità di acquistare un abbonamento mensile, ma senza specifiche agevolazioni per gli utenti FNM, è utilizzato per meno del 50% della sua capienza.

La campagna di indagine effettuata da Systematica mette in luce **un'importante disponibilità di posti auto nelle aree di parcheggio già esistenti** e una domanda di sosta generata dalla stazione ferroviaria che **non arriva a saturare l'offerta di posti auto destinati prevalentemente agli utenti della stazione.**

INDICE DI OCCUPAZIONE DELLE AREE DI SOSTA APPETIBILI PER I PENDOLARI (Abbonamento o tariffa giornaliera) (vedi dettagli in figura):

Sosta disponibile (offerta) ** - **incluso piazza mercato**

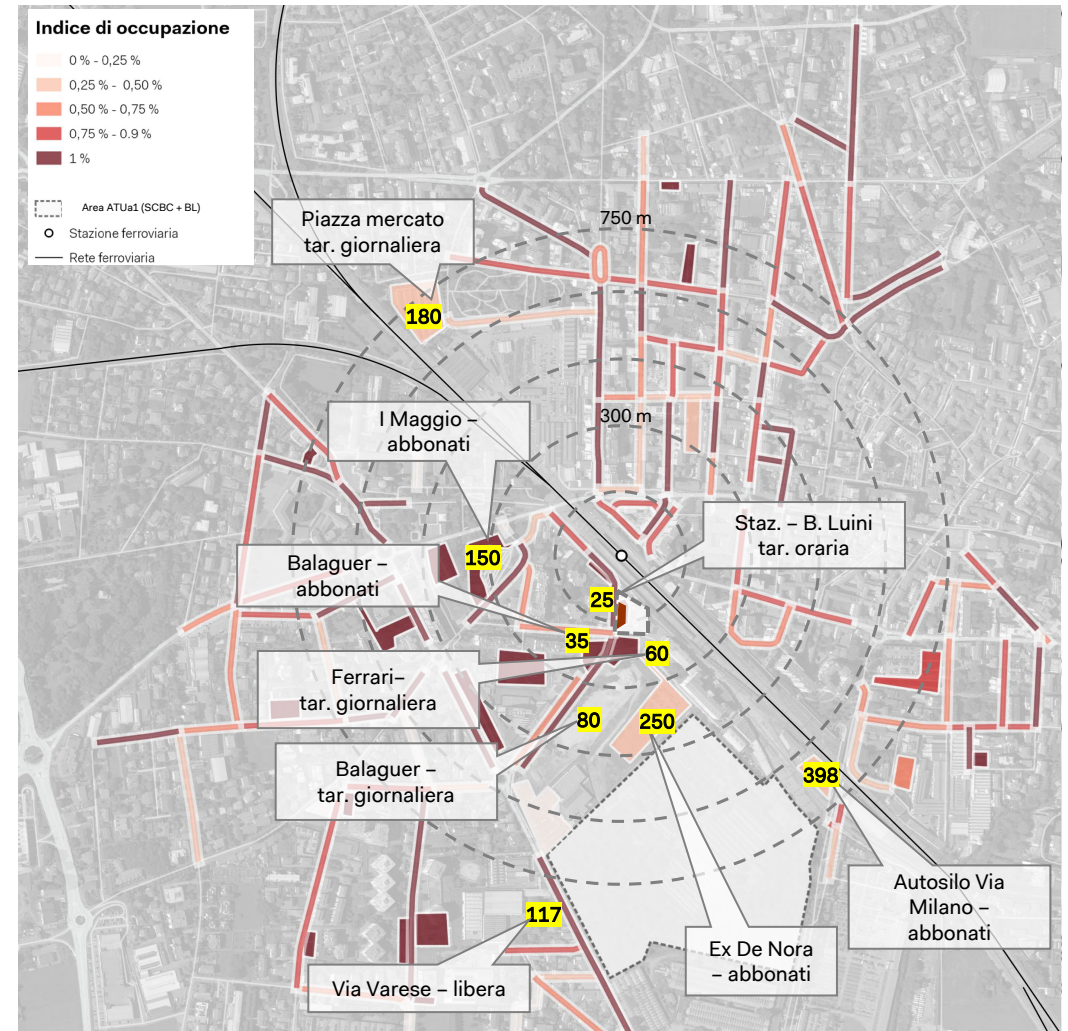
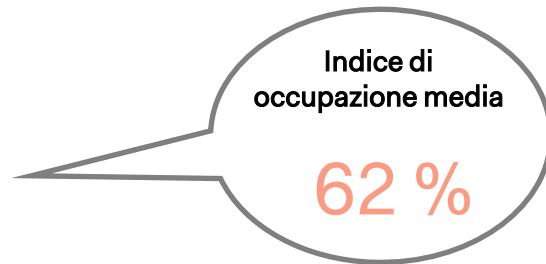
1295 posti

Sosta utilizzata (domanda)

802 posti

Sosta residua

493 posti



Elaborazione Systematica – Analisi della sosta - Bacini di sosta ad abbonamento o a pagamento giornaliero (utenza pendolare)

Osservazioni al PGTU adottato: NUOVO PARCHEGGIO PUBBLICO AREA EX CEMSA

Previsione PGTU

- «Ex Cemsa (Area sud della stazione centrale – nell'area di rilievo 4 A) Area di proprietà comunale **attualmente destinata a parcheggio [...] . 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.»** (rif. capitolo 11.6.3 «Possibili aree di sosta esterne alla carreggiata», pag. 340 – Relazione Tecnica PGTU Adottato)

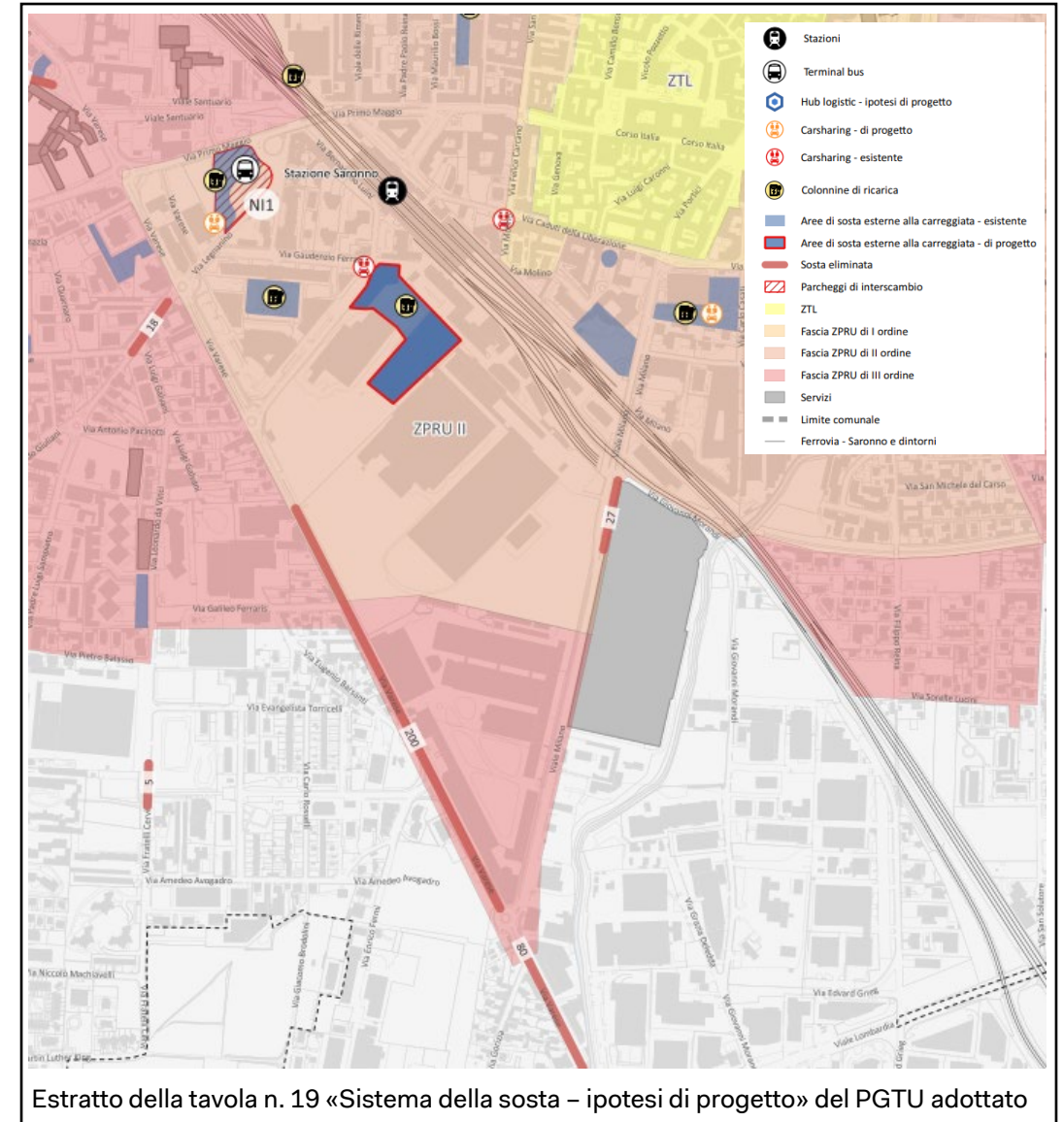
Osservazione PGTU

- da come riportato testualmente **non viene identificato un fabbisogno di sosta né un dimensionamento minimo dell'area di parcheggio dell'area Ex Cemsa.** Si suggerisce, quindi, di **non identificare in planimetria l'area parcheggio.** Eventuale offerta di sosta per fabbisogni insorgenti sarà oggetto di successivo approfondimento in sede di pianificazione attuativa.
- Si evidenzia che nel rapporto ambientale tale area di sosta è indicata non nell'area Ex Cemsa ma nell'area Ex Isotta Fraschini

Estratto del Rapporto Ambientale del 18 Settembre 2023 pag. 57 (PGTU Adottato)

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);



Estratto della tavola n. 19 «Sistema della sosta – ipotesi di progetto» del PGTU adottato

Osservazioni al PGTU adottato: NUOVO PARCHEGGIO PUBBLICO AREA EX CEMSA

Riduzione di sosta esistente in relazione al quadro di attuazione progettuale atteso (PA ex Cemsa, PA ex Isotta Fraschini, ciclabile via Varese)

— DOMANDA DA RICOLLOCARE

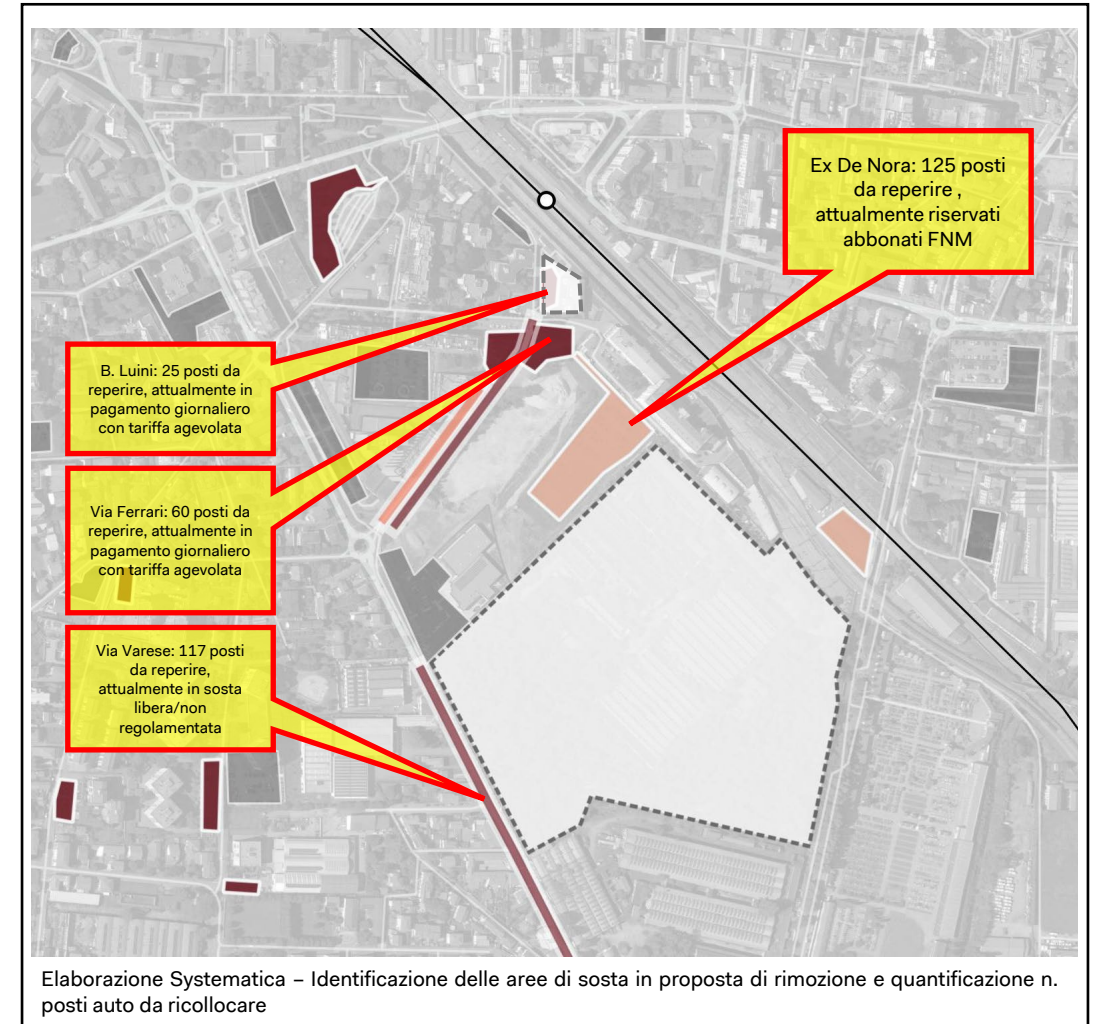
Eliminazione parcheggio B. Luini – Stazione
Capacità: 25 posti; Occupati: 25
Domanda: 25 posti

Eliminazione parcheggio Via Ferrari (Saronno Servizi)
Capacità: 60 posti; Occupati: 60
Domanda: 60 posti

Eliminazione parcheggio Ex De Nora (Saronno Servizi)
Capacità: 250 posti; Occupati: 125
Domanda: 125 posti

Eliminazione sosta lato strada non regolamentata di Via Varese
Capacità: 120 posti; Occupati: 117
Domanda: 117 posti

Domanda complessiva da rimuovere e ripristinare: 327 posti



Osservazioni al PGTU adottato: NUOVO PARCHEGGIO PUBBLICO AREA EX CEMSA – SCENARI ALTERNATIVI A CONFRONTO

Scenario 1

Realizzazione del parcheggio multipiano I maggio – Stazione bus (ca. 720 nuovi stalli di cui 150 valgono come ripristino del parcheggio esistente)

+570 stalli rispetto all'offerta attuale



Hp costo:
20.000€ x posto
auto*

Decade la necessità di realizzare nuovi parcheggi nell'area EX CEMSA

Domanda complessiva da rimuovere e ripristinare: **327 posti**

Offerta aggiuntiva rispetto alla situazione attuale: 570 posti auto (con nuovo parcheggio multipiano I Maggio di previsione PGTU)

Offerta – domanda = 570 – 327 = **+ 243 (capacità residua parcheggio I Maggio)**

Bilancio a scala urbana:

Offerta sosta per pendolari nello scenario futuro: 1295 (esist.) – 327 + 570 = 1538 p.a.

Domanda – come da stato di fatto: 802 p.a.

Offerta residua sosta pendolari a Saronno: **1538-802 = 736 p.a.**

Scenario 2

Saturazione dell'Autosilo Milano



L'amministrazione pubblica potrebbe intervenire con l'obiettivo di calmierare la tariffa abbonati attuale fino al termine dell'attuale convenzione in essere

Ipotesi di importo riconosciuto al gestore privato: 50 €/mese/p.a. (anziché 62 €) di cui 25 € pagata dall'utente e 25 € come contributo del Comune

Costi a carico del comune per 250 posti auto a pendolari: 25 € x 250 x 12 mesi **75.000 € all'anno = 375.000 € complessivi per 5 anni (#)**



Decade la necessità di realizzare nuovi parcheggi nell'area EX CEMSA

300€ x
posto
auto/anno

Domanda complessiva da rimuovere e ripristinare: **327 posti**

Offerta residua Autosilo: 250 posti (media tra i valori rilevati)

Offerta – domanda = 250 – 327 = **-77 (domanda residua)**

Bilancio a scala urbana:

Offerta sosta per pendolari: 1295 (esist.) – 327 = 968 p.a.

Domanda – come da stato di fatto: 802 p.a.

Offerta residua sosta pendolari a Saronno: **968-802 = 166 p.a.**

A livello urbano complessivo il bilancio resta positivo.

Scenario 3

Parcheggi scambiatori esterni alla città (es. Area feste) e servizio navette di connessione con la stazione ferroviaria



Costo per la realizzazione del parcheggio a raso (150 €/mq x 10.000mq)*
1,5 mln €

Costo per l'istituzione del servizio di navetta.
Stima 12 euro per viaggio A/R

(considerando 3,5 euro/km costo fornito da ATM per stima costi gestione TPL)



Decade la necessità di realizzare nuovi parcheggi nell'area EX CEMSA

Domanda complessiva da rimuovere e ripristinare: **327 posti**

Offerta aggiuntiva rispetto alla situazione attuale: 350 posti auto (con nuovo parcheggio a raso Area feste)

Offerta – domanda = 350 - 327 = **+ 23 (capacità residua Area Feste)**

Bilancio a scala urbana:

Offerta sosta per pendolari: 1295 (esist.) – 327 + 350 = 1318 p.a.

Domanda – come da stato di fatto: 802 p.a.

Offerta residua sosta pendolari a Saronno: **1318-802 = 516 p.a.**

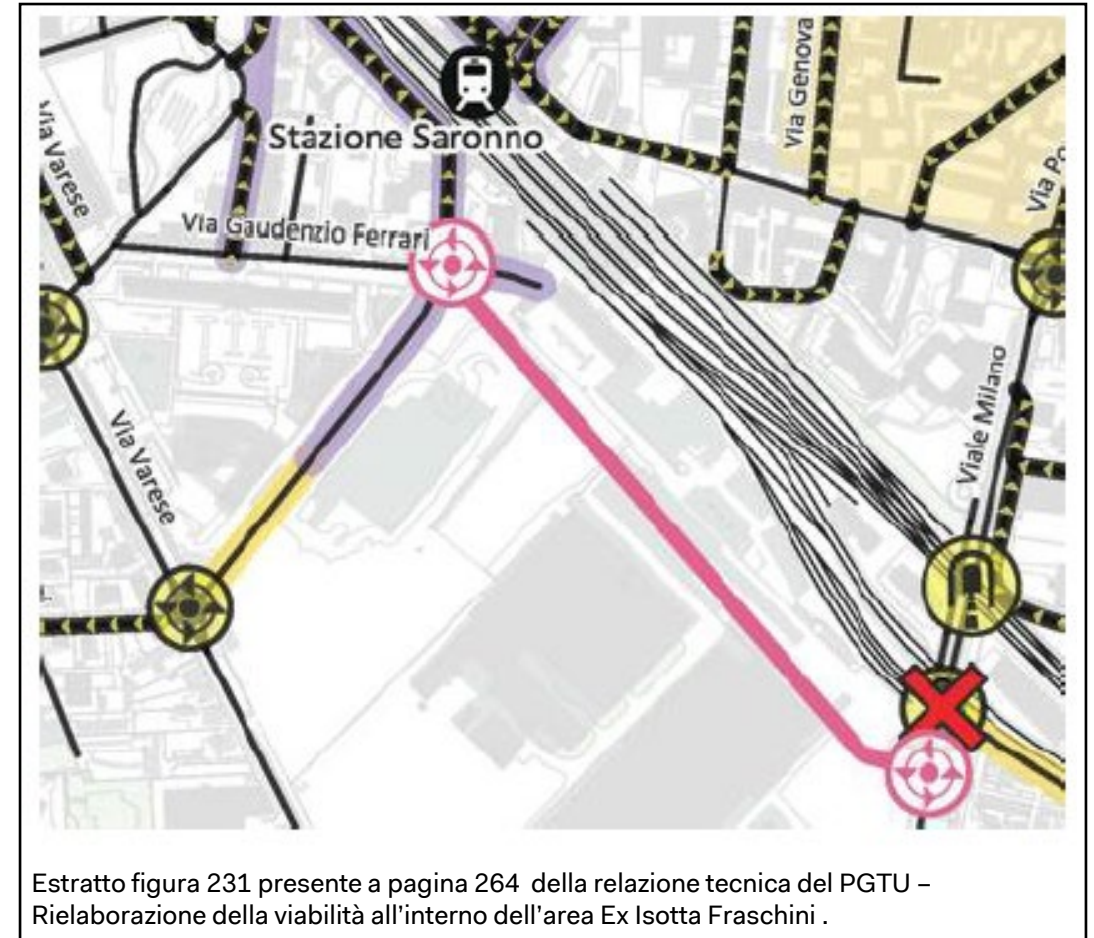
Osservazioni al PGTU adottato: NUOVO ASSE VIARIO TRA VIA MILANO E VIA DE BALAGUER

Previsione PGTU

- «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.» (rif. Capitolo 11.1.3 Viabilità all'interno dell'area Isotta Fraschini, pag. 263 – Relazione Tecnica PGTU Adottato)

Classificazione proposta:

- Classe E - Strade urbane di quartiere (lilla tratteggiato)
 - nuova viabilità nell'area **Isotta** Fraschini



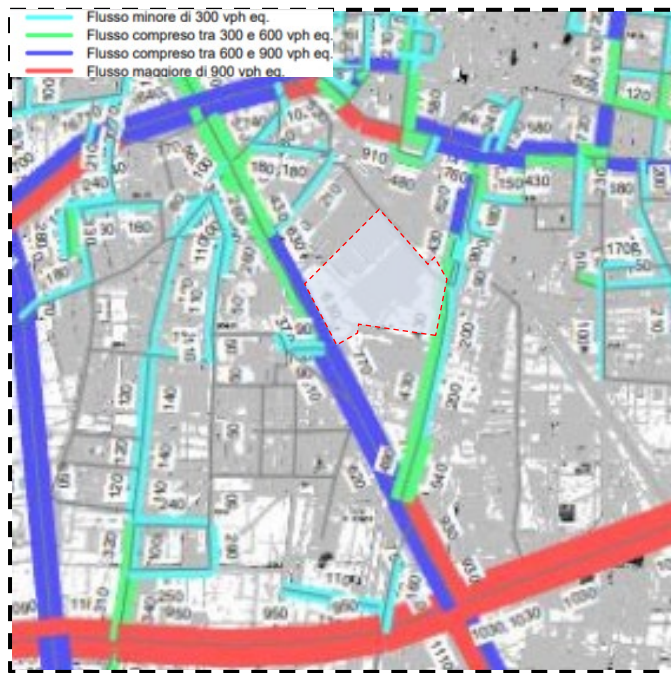
Estratto figura 231 presente a pagina 264 della relazione tecnica del PGTU – Rielaborazione della viabilità all'interno dell'area Ex Isotta Fraschini .

Osservazioni al PGTU adottato: NUOVO ASSE VIARIO TRA VIA MILANO E VIA DE BALAGUER

Osservazione PGTU

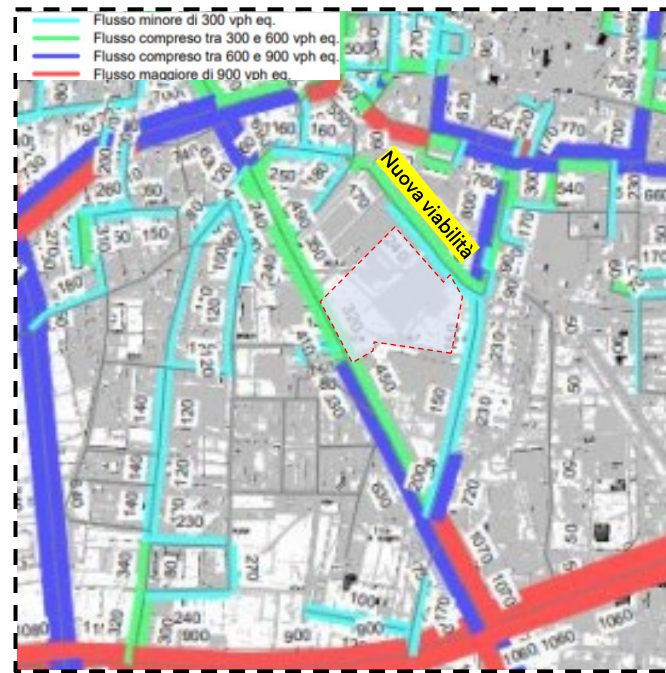
- La viabilità per come proposta non agevola l'accessibilità al comparto Ex Isotta Fraschini ma diventa **elemento attrattore di traffico** in particolare di traffico di attraversamento. Dalle analisi del modello è chiaramente visibile come tale infrastruttura drena traffico dagli itinerari via Milano/via Varese per spostarlo sulla nuova infrastruttura. **Le viabilità dell'area centrale (Carcano e Caduti) restano sostanzialmente invariate** come flusso previsto, mentre si va a **compromettere il possibile sviluppo car-less e sinergico al centro storico dell'ambito Luini – Stazione – Isotta**. Questo andrebbe a far gravitare più traffico su aree sensibili a ridosso della stazione e a impedire la connessione tra il futuro parco dell'area Ex Isotta Fraschini e la stazione e quindi verso il centro storico della città.

Ora di punta della mattina – stato di fatto



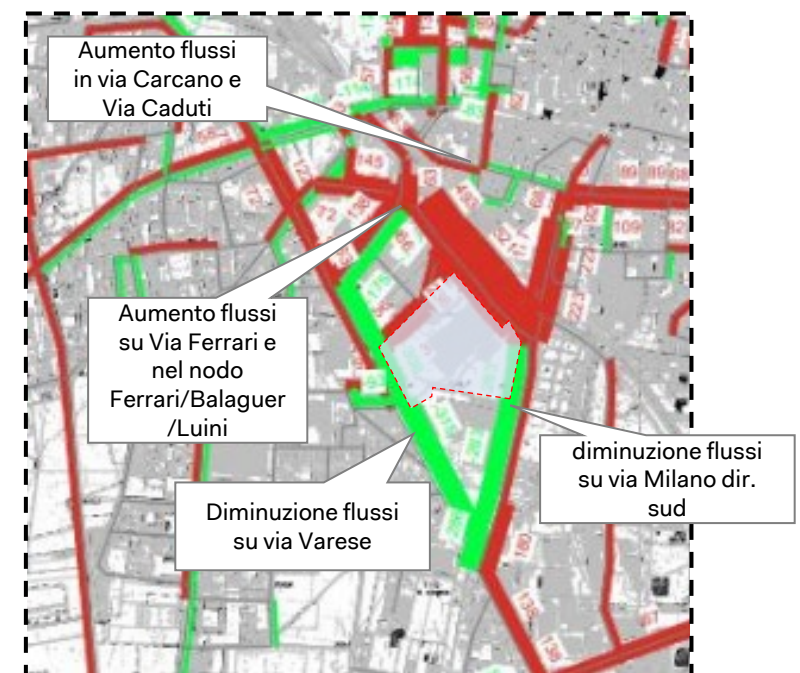
Estratto tavola 11 del PGTU – Modello di traffico

Ora di punta della mattina – stato di progetto



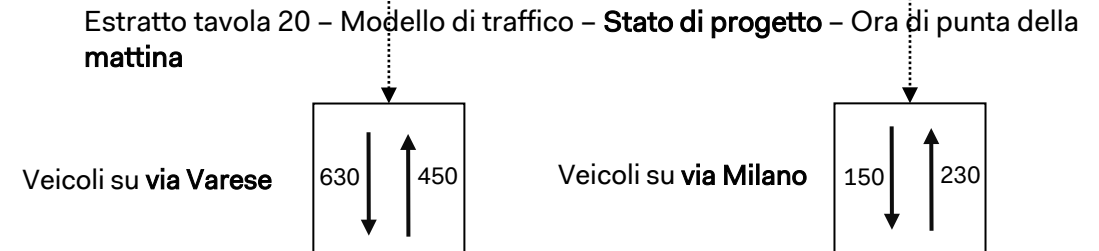
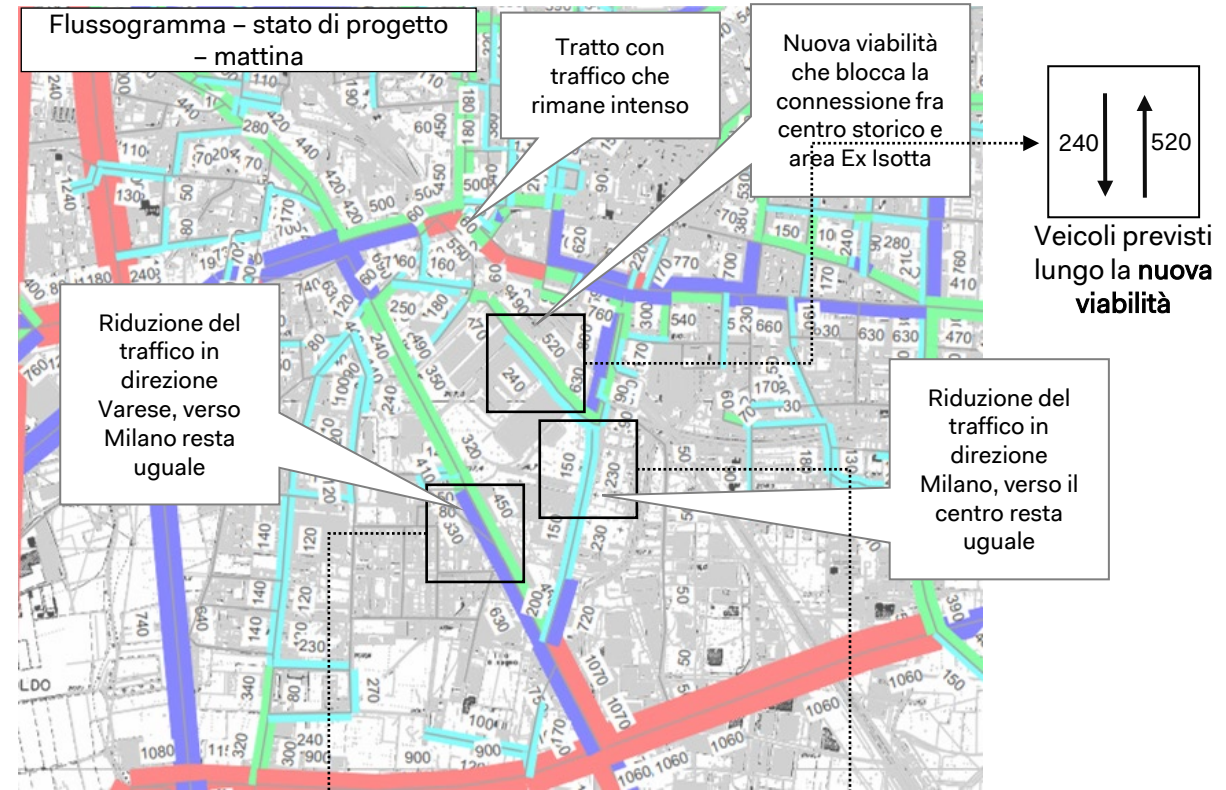
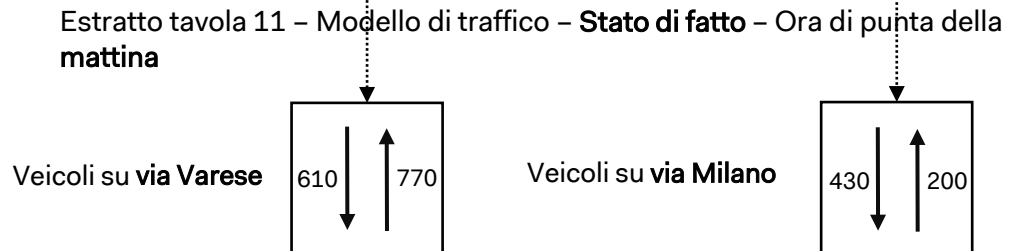
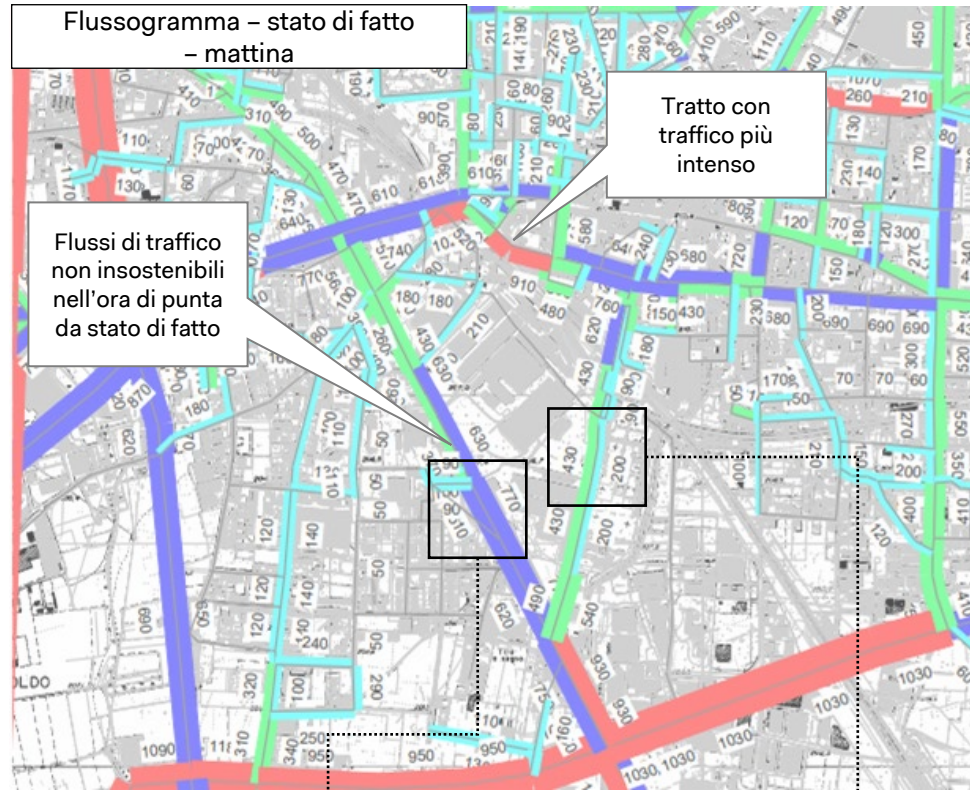
Estratto tavola 20 del PGTU – Modello di traffico

Ora di punta della mattina - Confronto sdf – sdp

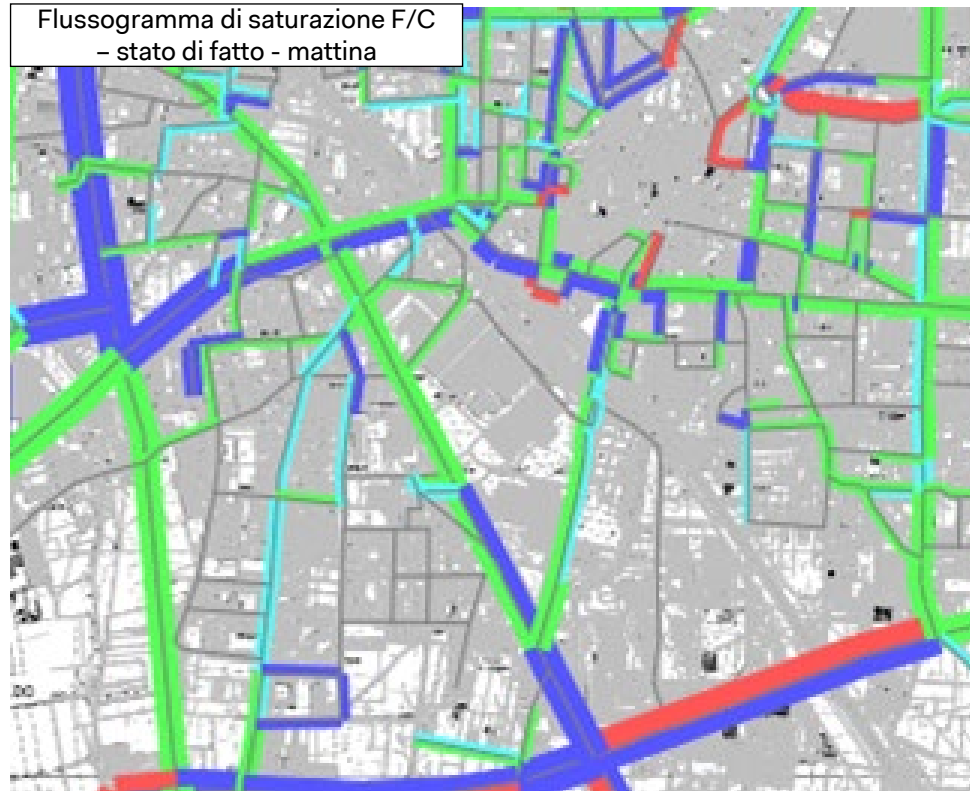


Estratto pag. 360 della relazione tecnica del PGTU

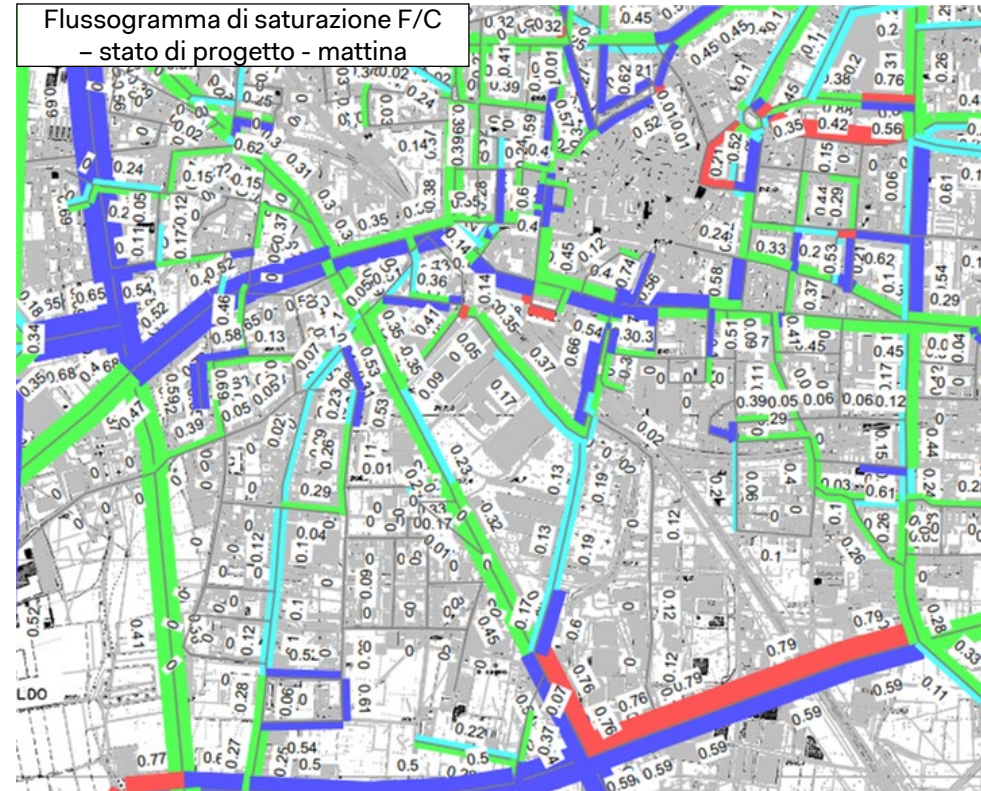
Osservazioni al PGTU adottato: STIMA DEGLI INDOTTI VEICOLARI ATTESI AREA EX ISOTTA FRASCHINI



Osservazioni al PGTU adottato: STIMA DEGLI INDOTTI VEICOLARI ATTESI AREA EX ISOTTA FRASCHINI



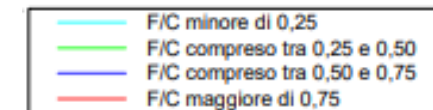
Estratto tavola 11 – Modello di traffico – **Stato di fatto** – Ora di punta della mattina



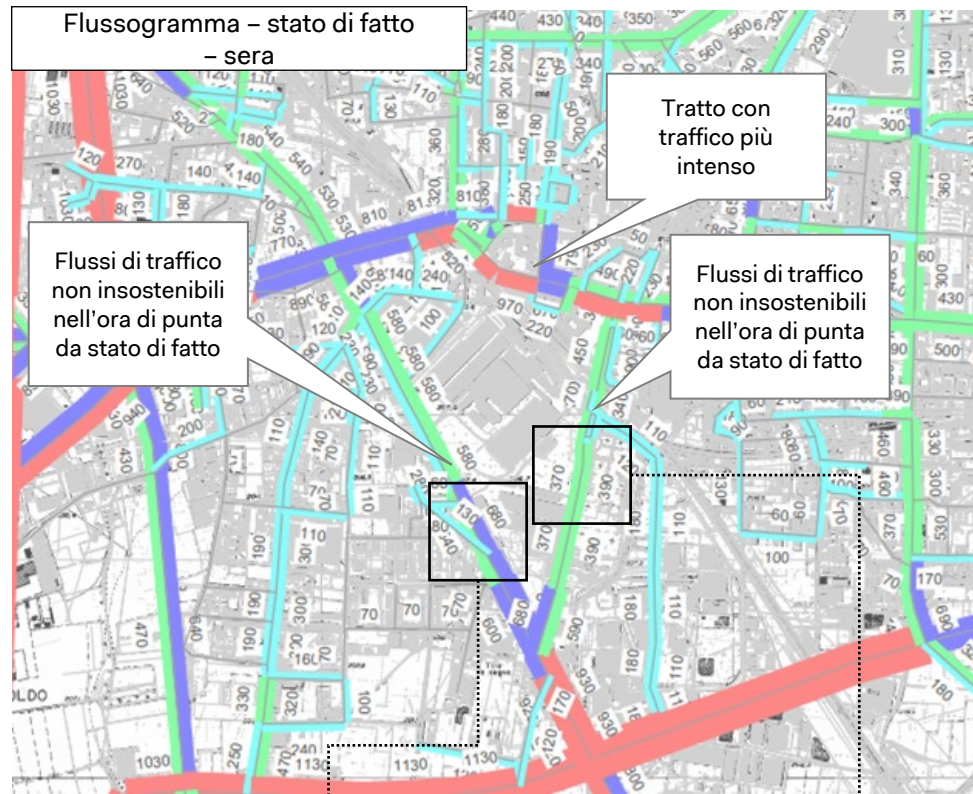
Estratto tavola 20 – Modello di traffico – **Stato di progetto** – Ora di punta della mattina

Gli assi di via Milano e via Varese non presentano ad oggi un rapporto F/C critico, e permangono sostanzialmente simili anche nello stato di progetto.

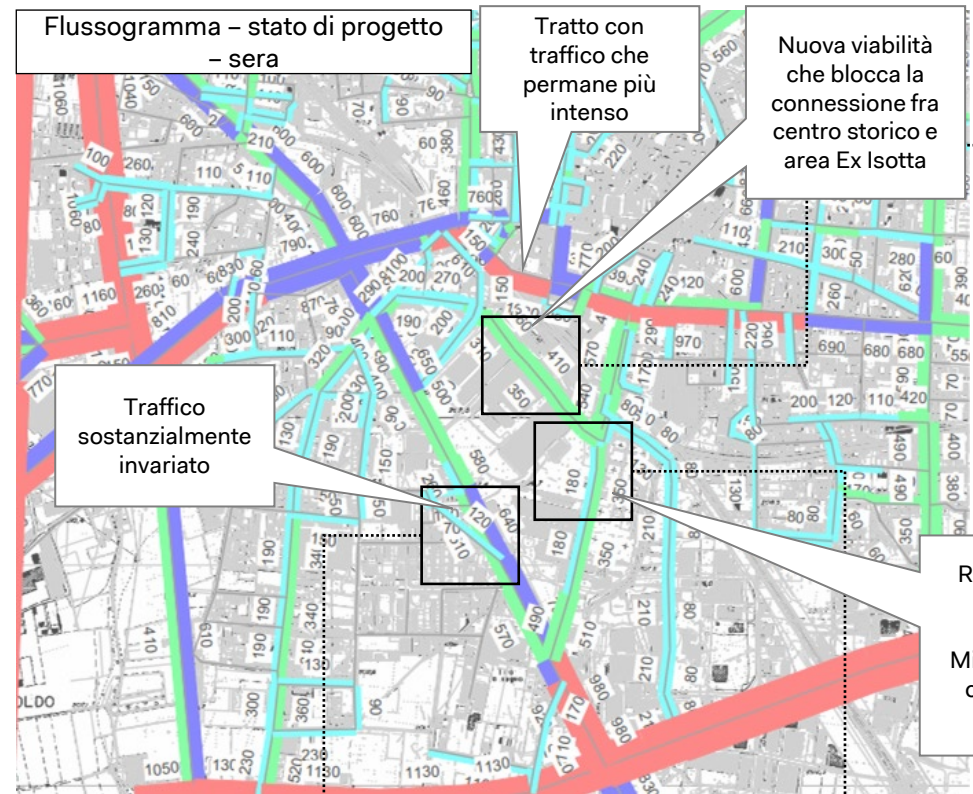
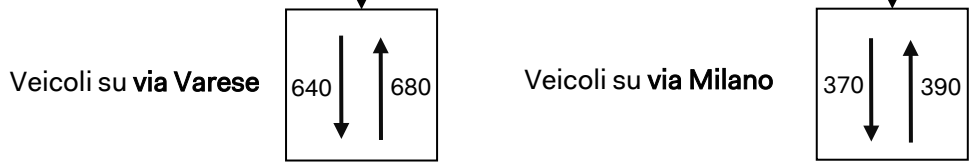
Risulta più critica, invece, la situazione di Via Carcano e Via Caduti nello stato attuale, e non appare significativamente migliore la situazione nello stato di progetto.



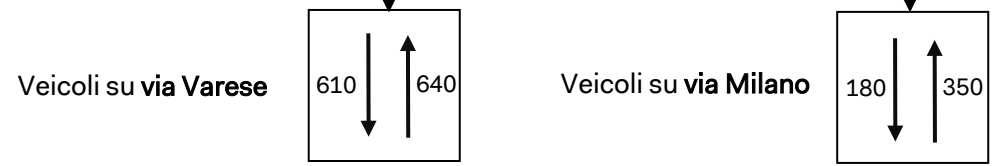
Osservazioni al PGTU adottato: STIMA DEGLI INDOTTI VEICOLARI ATTESI AREA EX ISOTTA FRASCHINI



Estratto tavola 11 - Modello di traffico - **Stato di fatto** - Ora di punta della sera



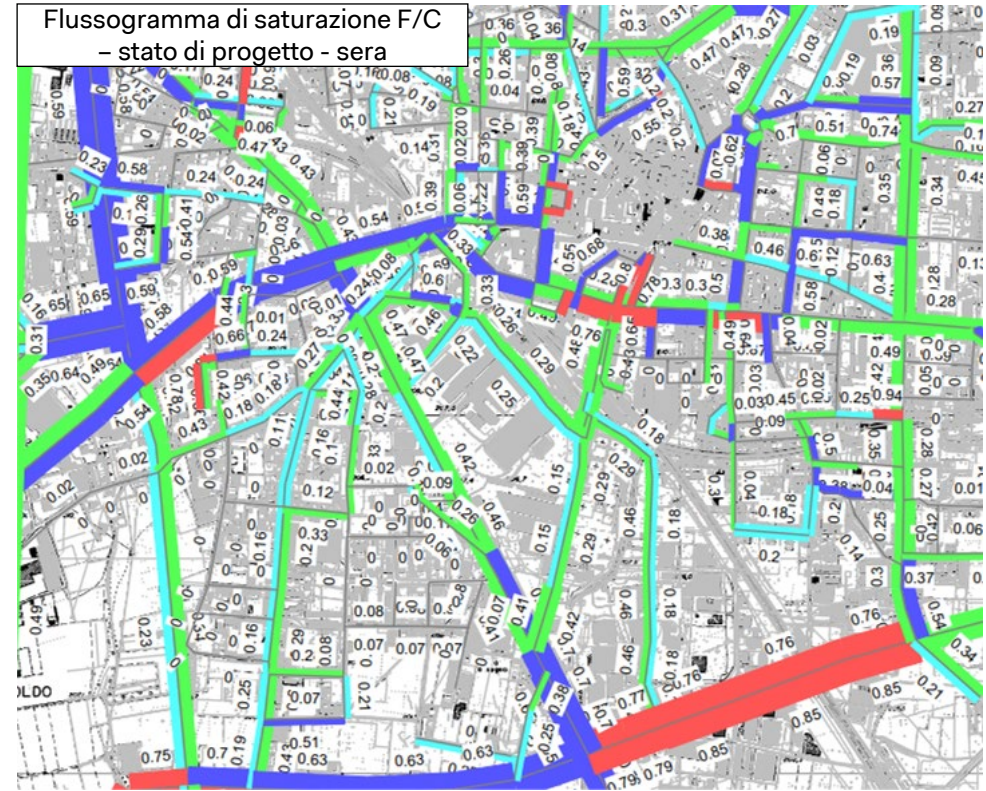
Estratto tavola 20 - Modello di traffico - **Stato di progetto** - Ora di punta della sera



Osservazioni al PGTU adottato: STIMA DEGLI INDOTTI VEICOLARI ATTESI AREA EX ISOTTA FRASCHINI



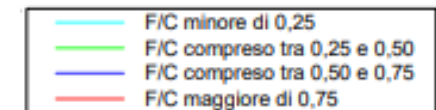
Estratto tavola 11 – Modello di traffico – **Stato di fatto** – Ora di punta della *sera*



Estratto tavola 20 – Modello di traffico – **Stato di progetto** – Ora di punta della *sera*

Gli assi di via Milano e via Varese non presentano ad oggi un rapporto F/C critico, e permangono sostanzialmente simili anche nello stato di progetto.

Risulta più critica, invece, la situazione di Via Carcano e Via Caduti nello stato attuale, e non appare significativamente migliore la situazione nello stato di progetto.



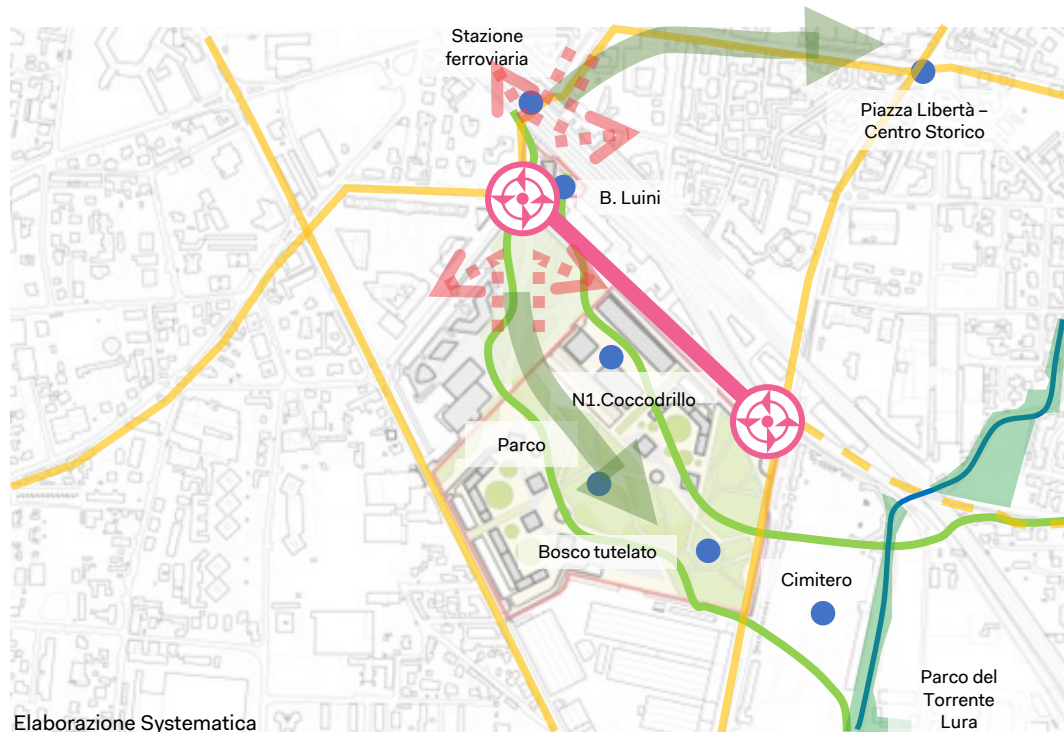
Osservazioni al PGTU adottato: NUOVO ASSE VIARIO TRA VIA MILANO E VIA BALAGUER

Previsione PGTU

- il PGTU sostiene che l'area Ex Isotta Fraschini avrà dei benefici dalla realizzazione della nuova viabilità: «[...]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.» (rif. capitolo 13.1, pag. 358 – Relazione Tecnica PGTU Adottato)

Osservazione PGTU: il Masterplan che interessa l'area Ex Isotta Fraschini non avrebbe alcun beneficio dalla realizzazione di una nuova viabilità in quanto il progetto di rigenerazione prevede lo sviluppo di una **forte connessione pedonale e ciclabile verso la stazione e il centro città**. Al contrario una nuova viabilità a doppio senso di circolazione creerebbe un'ulteriore cesura tra quest'area e le sue future funzioni e il centro città.

La rimozione della nuova viabilità permetterebbe, inoltre, **di rinunciare all'introduzione delle due rotatorie** oggi previste da piano, che vanno a rendere più difficoltoso e pericoloso l'attraversamento dell'infrastruttura.



Osservazioni al PGTU adottato: STIMA DEGLI INDOTTI VEICOLARI ATTESI AREA EX ISOTTA FRASCHINI

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

Tot. ora di punta AM = 474 veq

Tot. ora di punta PM = 514 veq

Osservazione

Si tratta di volumi di traffico assolutamente contenuti, che non richiedono previsioni di ulteriore viabilità.

Si specifica che l'area godrà di un'elevata accessibilità al trasporto pubblico grazie alla prossimità della stazione ferroviaria, e per questo ci si aspetta uno share modale orientato ad un maggior utilizzo del mezzo pubblico, con una riduzione della previsione dell'indotto di traffico su auto privata generato dal nuovo insediamento.

Previsione di trasformazione dell'area Ex Isotta – Fraschini

STIMA DELLA POPOLAZIONE ATTESA E DEGLI INDOTTI VEICOLARI

Stima della popolazione giornaliera totale e per funzione

Popolazione	Rate [pp/sqm]	
	Residenti/Addetti	Visitatori
Commercio (da AMAT)	0,02	0,219
Terziario (da AMAT)	0,04	0,01
Università	0,017	- **
Culturale	0,020	- **
Parco	-	0,0031
Residenziale	-*	0,3 pp/res

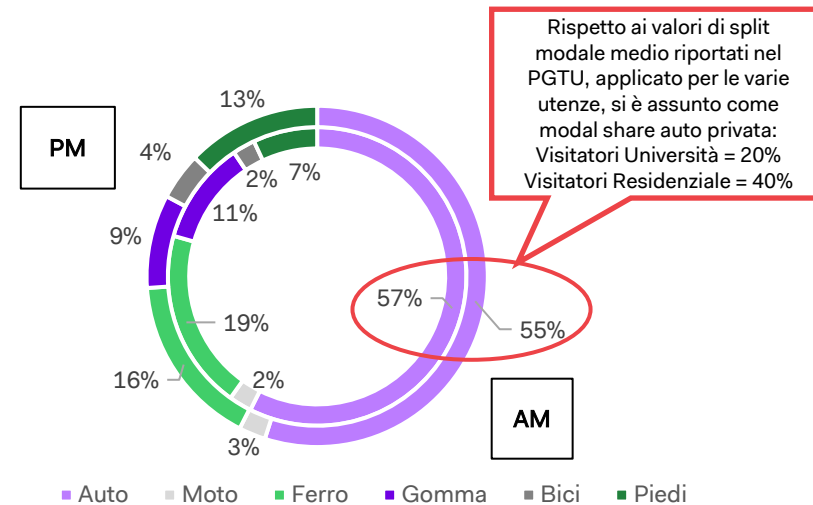
* Si applica il rate di 0,03 pp/sqm considerando un nucleo familiare formato in media da 2,5 persone e una SL media per appartamento pari a 83mq

** Stima popolazione studentesca e della funzione culturale non basata su valori di persone per superficie, ma su valutazioni funzionali specifiche

	SLP	Residenti/addetti	Visitatori
Commercio (da AMAT)	3403	87	745
Terziario (da AMAT)	5000	200	50
Università	19400	300	1000
Culturale	2000	40	200
Parco		0	324
Residenziale	61200	1391	417
Totale	69603 + 21400	2018	2736

Popolazione giornaliera stimata: **2018** Residenti/addetti **2736** Visitatori

Stima degli spostamenti giornalieri in automobile



	Car occupancy		Turnover rate	
	Residenti/Addetti	Visitatori	Residenti/Addetti	Visitatori
Commercio (da Amat)	1,5	1,5	1,5	3
Terziario (da Amat)	1,2	1,2	2,5	2,5
Università (da Sys)	1,2	1,2	1,1	1,8
Museo (da Sys)	1,5	1,5	1,1	3
Parco (da Sys)	1,2	1,2	-	2
Residenziale (da Amat)	1,2	1,2	1	2

	TRIPS Auto AM		TRIPS Auto PM	
	IN	OUT	IN	OUT
Residenziale	25	177	165	71
Commercio	8	0	30	43
Terziario	37	1	0	23
Università	206	12	49	98
Museo	37	8	31	41
Parco	5	1	22	31
TOTALE FLUSSO INDOTTO (AUTO) DI MASTERPLAN	318	199	297	307

517 **604**

Previsione di trasformazione dell'area Ex Isotta – Fraschini

STIMA DEL FABBISOGNO DI SOSTA

Stima del fabbisogno di sosta

	Posti auto		Posti moto	
	Visitatori	Resid./addetti	Visitatori	Resid./addetti
Residenziale	70	664	4	29
Commercio	95	28	5	1
Terziario	10	87	0	4
Università	0	130	11	6
Museo	0	17	1	1
	175	925	26	40

Domanda di sosta pubblica, riducibile a **147 posti auto** sovrapponendo i diversi profili di occupazione in base alle fasce orarie di attivazione delle varie funzioni del masterplan

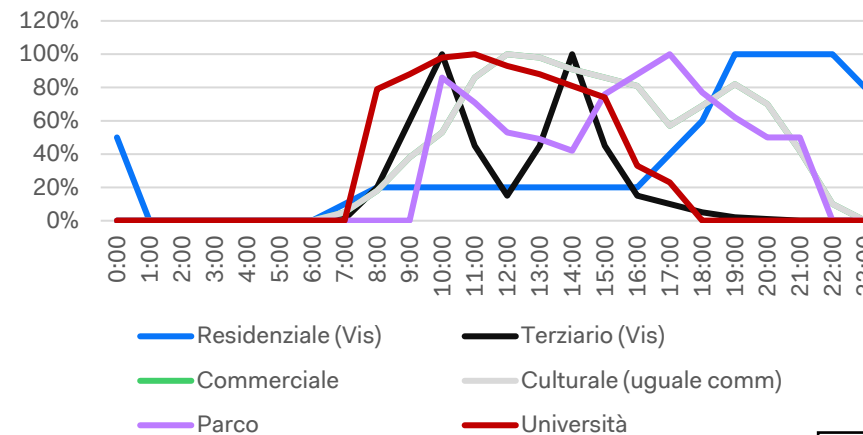
Il masterplan va ad assolvere al fabbisogno di sosta generato (pubblico e pertinenziale) all'interno delle proprie aree di sviluppo.

La sosta pubblica da prevedere, secondo il fabbisogno stimato, è coerente con la vocazione car-free del progetto, che si basa anche sulla elevata accessibilità dell'area con il trasporto ferroviario regionale e il trasporto pubblico urbano e interurbano.

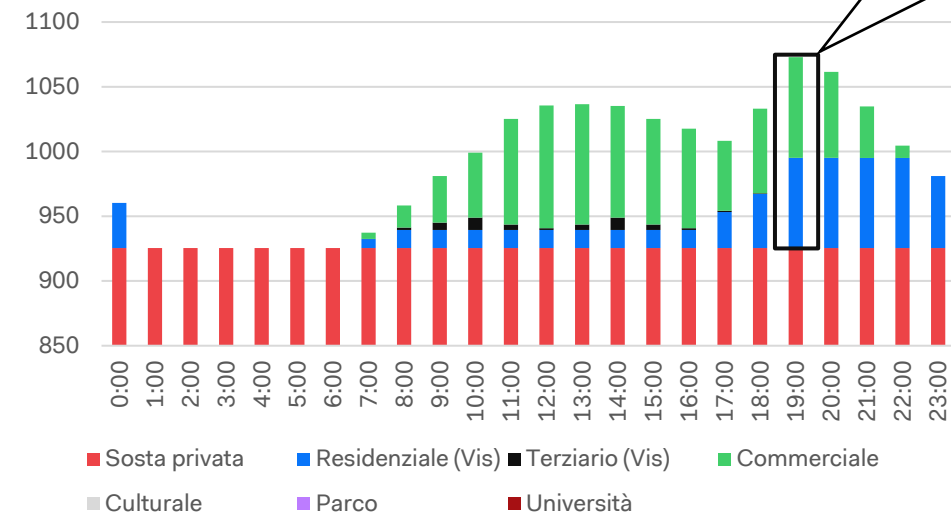
Systematica

Saronno Ex Isotta Fraschini | Osservazioni PGU

Profili occupazione parcheggi pubblici



Fabbisogno di sosta – sharing parking

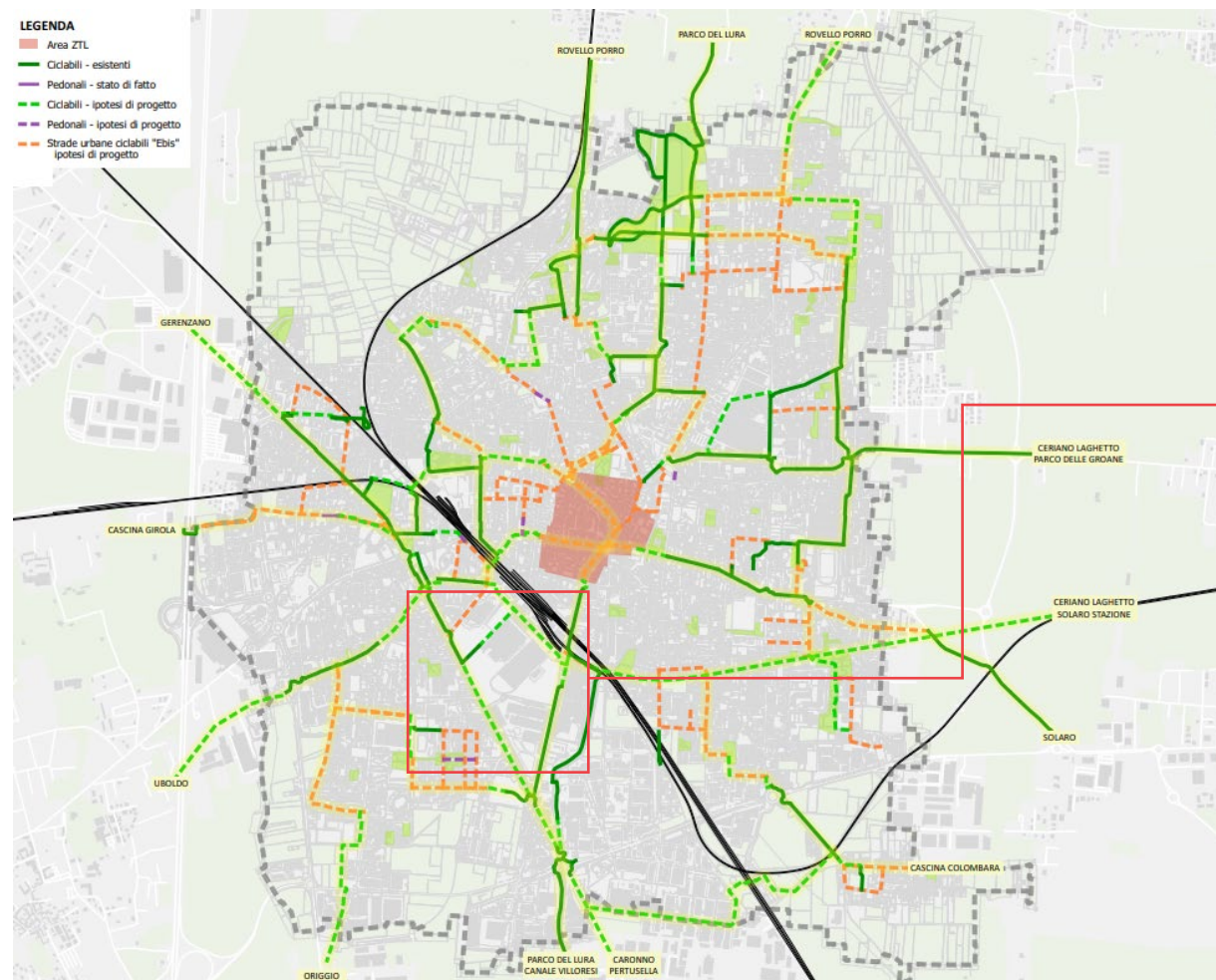


Elaborazione Systematica

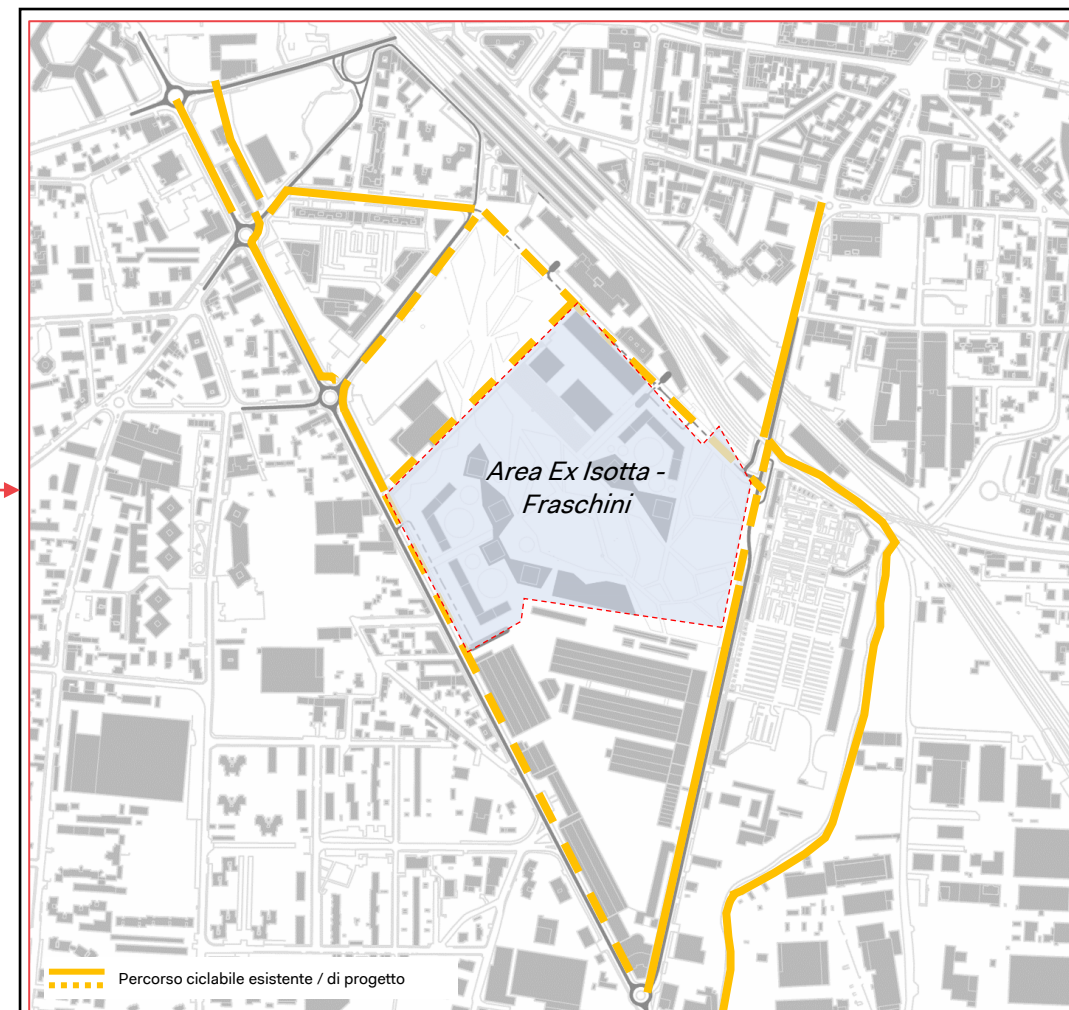
Previsione di trasformazione dell'area Ex Isotta – Fraschini

ASSETTO RETE CICLABILE

Il masterplan sviluppato per l'area Ex Isotta Fraschini è in coerenza con le previsioni del PGTU per ciò che riguarda lo sviluppo della rete ciclabile.

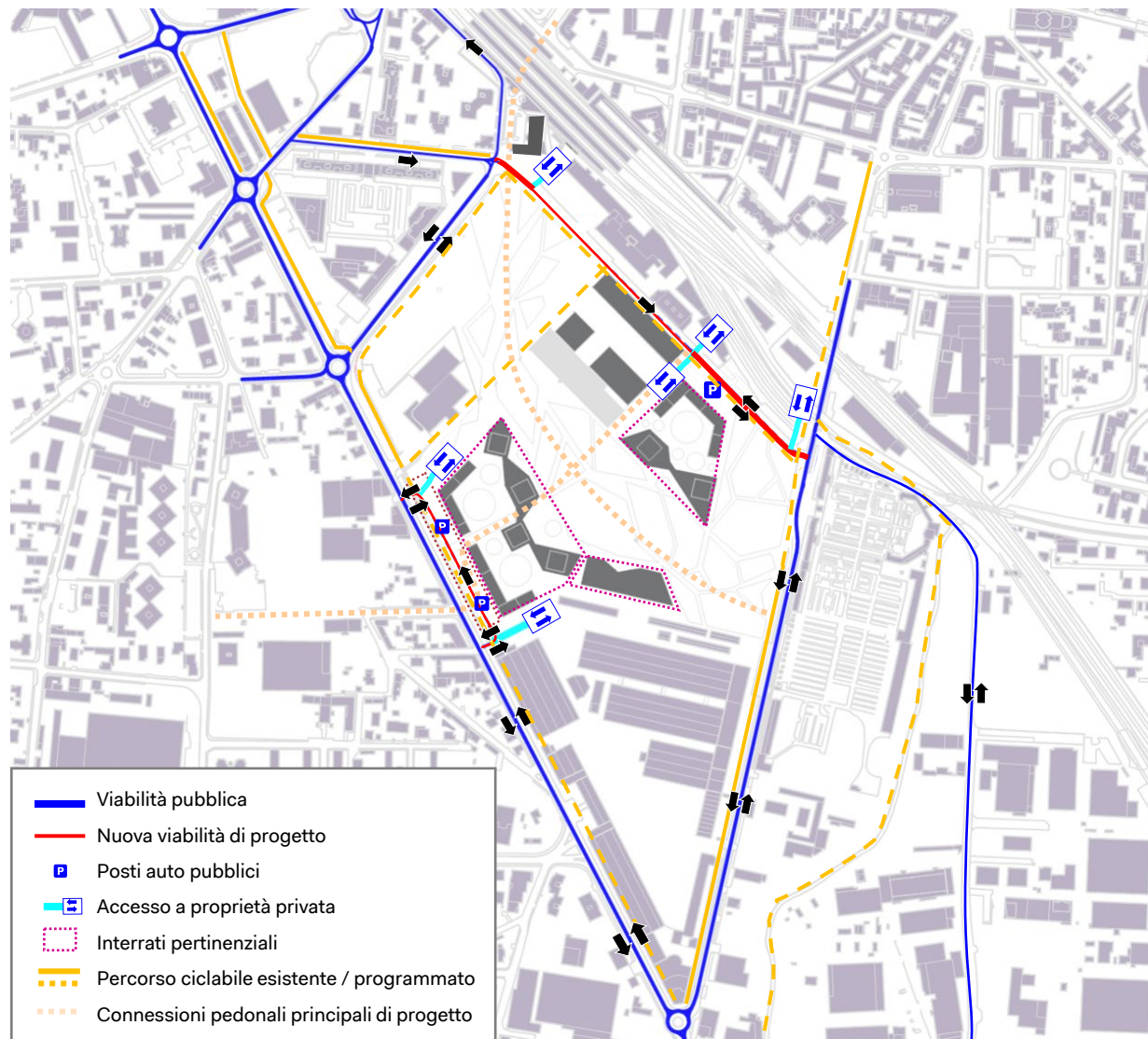


Estratto della tavola n 17 «Rete ciclabile, ipotesi di progetto» del PGTU adottato



Elaborazione Systematica – Principali percorsi ciclabili che interessano l'area Ex Isotta Fraschini

Previsione di trasformazione dell'area Ex Isotta – Fraschini SCHEMA DI CIRCOLAZIONE



Elaborazione Systematica

 Systematica

Saronno Ex Isotta Fraschini | Osservazioni PGU

Proposta di progetto di accessibilità dell'area ex Isotta Fraschini

- da Via Ferrari si prevede una viabilità monodirezionale verso l'area di progetto, con un breve tratto bidirezionale come possibile ripristino dell'attuale accesso al comparto che si trova tra l'area Ex Isotta Fraschini e la ferrovia

- da via Milano si prevede una viabilità bidirezionale a servizio delle nuove funzioni, universitaria e privata, con innesto dell'accesso all'Autosilo Milano sulla nuova viabilità

Secondo questo assetto, si agisce **preservando la continuità dei percorsi pedonali del parco verso la stazione ferroviaria e verso il cimitero** nonché dell'itinerario ciclopeditone previsto da PGU, coerentemente con la proposta di PI-PII già elaborata e presentata al Comune.

© 2024 Systematica Srl

All mobility studies presented in this document are developed by Systematica Srl. All rights reserved. Unauthorised use is prohibited.

Systematica Srl
Via Lovanio 8
20121 Milan
+39 02 62 31 19 1
www.systematica.net
milano@systematica.net