



Foster + Partners

Architettura Engineering
 Belvedere Inzaghi & Partners
 GAE Engineering
 Maserassociati Jones Lang Lasalle
 J+S
 Makno
 Manens-Tifs

Milano Ingegneria
 Museo della Scienza e della
 Tecnologia Leonardo da Vinci
 Sigest
 Studio Architettura Urbanistica
 Paolo Pomodoro
 Studio Tecnico Emanuele Morelli
 Systematica

Proprietà

Milano Santa Giulia S.p.A.
Esselunga S.p.A.

Comune di Milano
PII Montecity - Rogoredo
Proposta definitiva
di variante

Progettista

Studio viabilistico
 All. 9

cod. Aconex

XXX-XXX-XXX-XXX-XXXXX

scala

1:XXXX

data

Maggio 2021

disegnatore

SY

numerazione

PR58L

num. provenienza

18P0084g

revisione

00



Sommario

1.1	COEFFICIENTI DI OMOGENEIZZAZIONE.....	4
1.2	STIMA DEL TRAFFICO INDOTTO PER SUCCESSIVI APPROFONDIMENTI MODELLISTICI	4
1.3	ANALISI MACRO – FLUSSI STIMATI	4
1.4	ANALISI MICRO – INTERSEZIONE MECENATE-UNGHERIA.....	5
1.5	ACCESSI AL PARCHEGGIO	8
1.6	ASSE DI VIA MANZÙ-VIA SORDELLO.....	9
1.7	ULTERIORI ANALISI MICROMODELLISTICHE.....	9
1.8	ORA DI PUNTA PM:	16
1.9	SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO - INTERSEZIONE CON VIALE FORLANINI E VIA GATTO E IL CAPOLINEA IN FORLANINI	20
1.10	SISTEMI DI TRASPORTO PUBBLICO	20
1.11	SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO - FERMATE	21
1.12	SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO – SERVIZIO TRAM NAVETTA	22
1.13	ATTESTAMENTO RINFORZI ARENA	23
1.14	DOMANDA DI TPL	23
1.15	LOCALIZZAZIONE AREE DI SOSTA REMOTA.....	24
1.16	LOCALIZZAZIONE AREE DI SOSTA E COLLEGAMENTI CON ARENA	24
1.17	SOSTA PERTINENZIALE	25
1.18	SOSTA PUBBLICA	25
1.19	CONNESSIONI CICLABILI.....	26



1. Premessa

Il presente documento contiene i riscontri al parere espresso dal Comune di Milano settore Mobilità e trasporti in data 24 giugno 2020 (OGGETTO **Oggetto: ATTO MODIFICATIVO - A NORMA DELL'ART. 7 DELLA L.R. 29.11.2019, N. 19 E CON EFFETTO DI VARIANTE URBANISTICA - DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA SOTTOSCRITTO IN DATA 4 GIUGNO 2004 TRA COMUNE DI MILANO E REGIONE LOMBARDIA PER L'ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO DENOMINATO «MONTECITY-ROGOREDO» AVVISO DI MESSA A DISPOSIZIONE - NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) - DEL RAPPORTO AMBIENTALE E DELLASINTESI NON TECNICA CON CONTESTUALE DEPOSITO E PUBBLICAZIONE DEGLI ATTI CONCERNENTI LA PROPOSTA DI VARIANTE AL PII**

Nel seguito del documento si riporta il testo delle richieste e successivamente la relativa risposta.



1.1 Coefficienti di omogeneizzazione

Osservazione

Si chiede di indicare i coefficienti di omogeneizzazione utilizzati in fase di calibrazione.

Risposta

I coefficienti di equivalenza utilizzati, per tenere conto delle diverse categorie veicolari, sono quelli suggeriti da AMAT come indicato a pag 74 dello Studio Viabilistico:

- 0,5 per i motoveicoli;
- 1,5 per i veicoli commerciali leggeri;
- 2,5 per i veicoli commerciali medi;
- 4 per i veicoli commerciali pesanti.

1.2 Stima del traffico indotto per successivi approfondimenti modellistici

Osservazione

Pertanto, pur non condividendo le riduzioni del traffico indotto e di quello sulla rete, per queste prime valutazioni modellistiche si ritiene accettabile la domanda di traffico considerata. Tuttavia, al fine di evitare che l'indotto presenti una concentrazione dei veicoli nei pressi dell'area commerciale e una situazione di minor congestione nelle strade adiacenti l'Arena, per le successive fasi di approfondimento dei singoli interventi, si richiede di considerare per la stima dell'indotto di traffico i parametri forniti da AMAT e per Arena i valori di coefficienti di occupazione dei veicoli coerenti con i risultati delle indagini al Forum di Assago dell'aprile 2017, ovvero il valore relativo all'ora di punta serale pari a 2,1 anziché il valore medio dell'intera fascia serale pari a 2,7

Risposta

Il coefficiente di occupazione veicolare per Arena è stato calcolato quale media registrata all'interno dell'intero periodo di indagine presso il Forum di Assago. Sarà comunque possibile sviluppare, nelle successive fasi di progettazione dell'impianto sportivo e dei relativi bacini di sosta, gli approfondimenti analitici richiesti.

1.3 Analisi macro – Flussi stimati

Osservazione

Si osservano rispetto agli itinerari di accesso ai diversi comparti, delle differenze tra i valori ottenuti dal modello di area vasta e di area locale, con scostamenti dei flussi anche di rilievo, come nel caso degli accessi all'area da nord, per i quali il modello macro attribuisce flussi di ingresso maggiori lungo l'itinerario viale Ungheria-largo G. Gonzaga-via Bonfadini, mentre il modello micro lungo il nuovo itinerario Mecenate-rotatoria R1-via Bonfadini. Si prende atto, inoltre, che le analisi successive dell'operatore prendono in esame i flussi stimati dal modello di area locale.

Risposta

La microsimulazione avviene a valle della simulazione macro per analizzare nel dettaglio, a scala locale, la distribuzione dei flussi in funzione del sistema di accessibilità e del perditempo alle singole intersezioni in funzione



del traffico atteso. La differente distribuzione della domanda è dunque riconducibile al differente livello di descrizione della rete. Nel modello micro si descrivono nel dettaglio le intersezioni con i relativi perditempo, che siano intersezioni a precedenza semaforizzate o a rotatoria, così come la localizzazione e la capacità dei varchi di accesso ai bacini di sosta. Sullo stesso tema si rimanda a quanto riportato alle pagg. 106 e 107 dello Studio viabilistico (PR58) pubblicato.

1.4 Analisi micro – Intersezione Mecenate-Ungheria

Osservazione

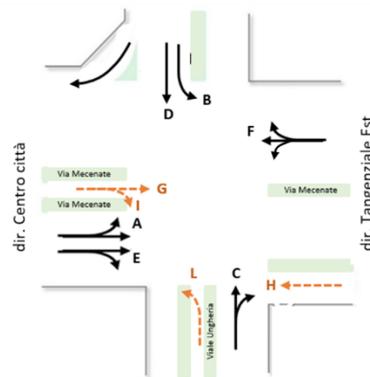
Per l'intersezione Mecenate/Ungheria si segnala che sul ramo nord di via Mecenate il flusso stimato nella fascia di punta della sera risulta essere superiore alla capacità dell'attestamento. Questa condizione potrebbe determinare risalite di coda importanti anche nella fascia di punta 17:30-18:30 e non solo nell'ora che precede l'inizio dell'evento di Arena così come stimato dall'operatore, quando la coda arriverebbe a lambire l'intersezione di via Mecenate con via Quintiliano. Si richiede, dunque, di ottimizzare il piano semaforico incrementando la capacità del ramo nord di via Mecenate.

Risposta

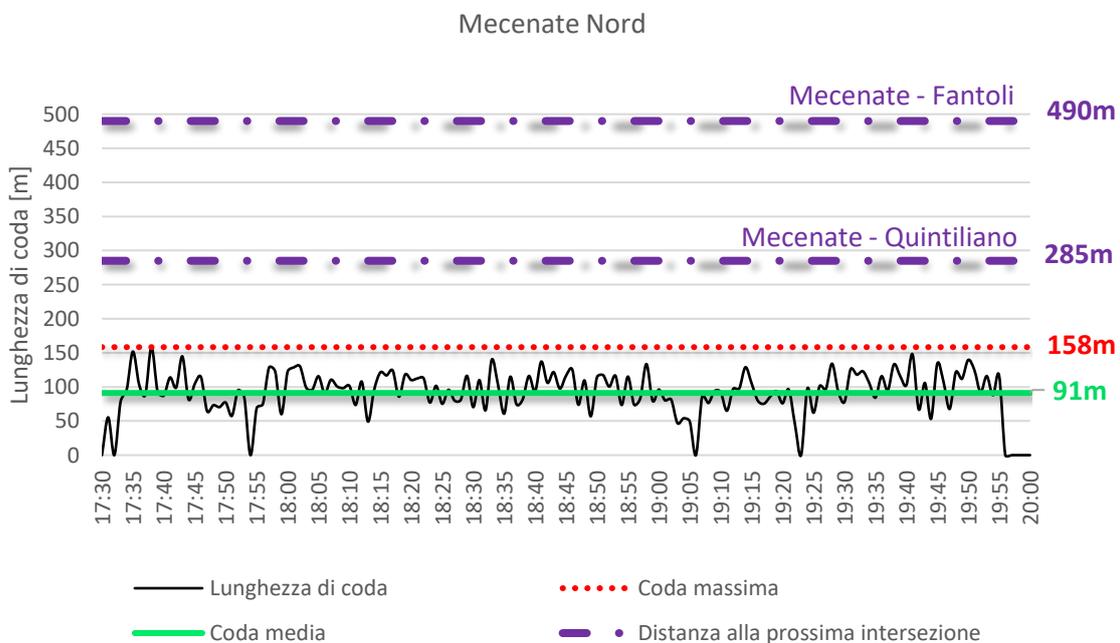
Si propone una seconda alternativa al piano semaforico dell'intersezione Viale Ungheria-Via Mecenate, dedicando una intera fase (Fase 1) a tutte le manovre del ramo nord di via Mecenate (destra, dritto e sinistra), e una seconda fase a tutte le manovre del ramo sud (Fase 2). Questa configurazione consente un attestamento uniforme nelle due corsie del ramo nord di via Mecenate, diminuendo la lunghezza degli accodamenti e ottimizzando la capacità dell'attestamento. Il piano semaforico proposto viene riportato di seguito.



INTERSEZIONE VIA UNGHERIA – VIA MECENATE – SVINCOLO TANGENZIALE (OPZIONE 2)

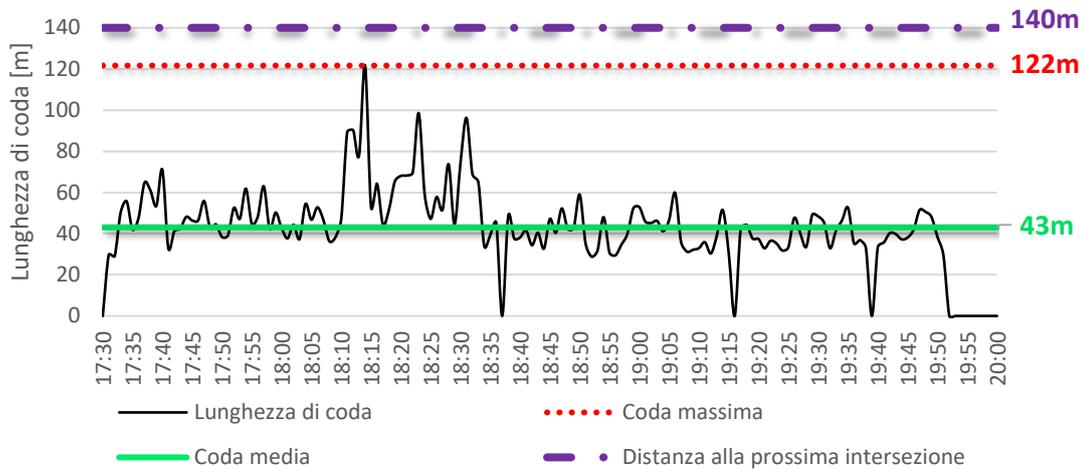


Si riporta a seguire l'andamento delle code nelle simulazioni per tutti i bracci dell'intersezione, applicando questo piano semaforico: Questa soluzione presenta sul ramo Mecenate Nord una lunghezza più contenuta rispetto alla proposta di PII.

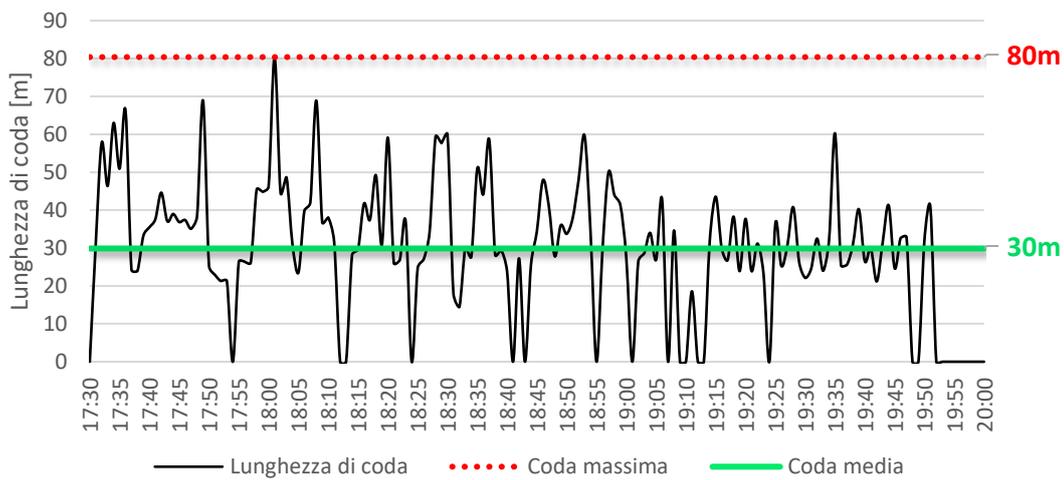




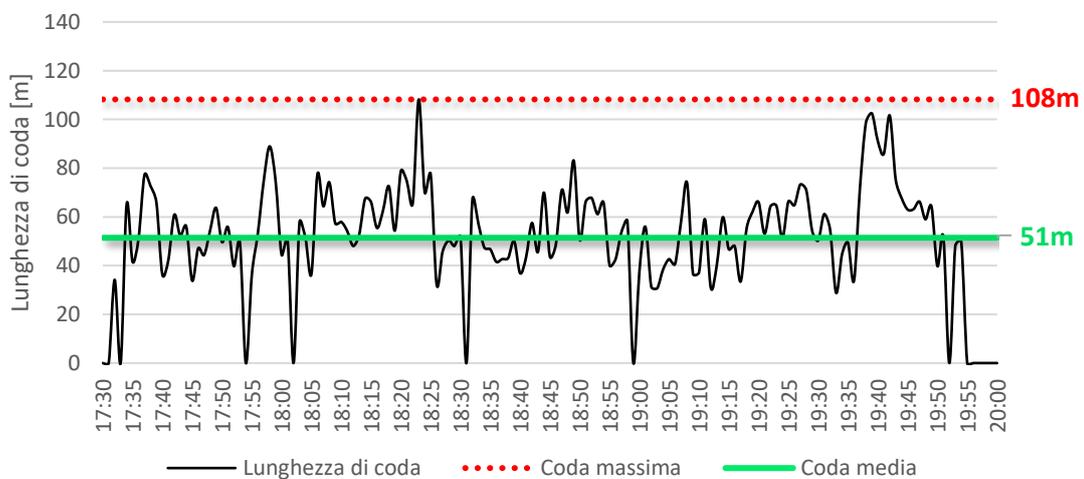
R1 - Mecenate



Ungheria Nord



Ungheria Sud





1.5 Accessi al parcheggio

Osservazione

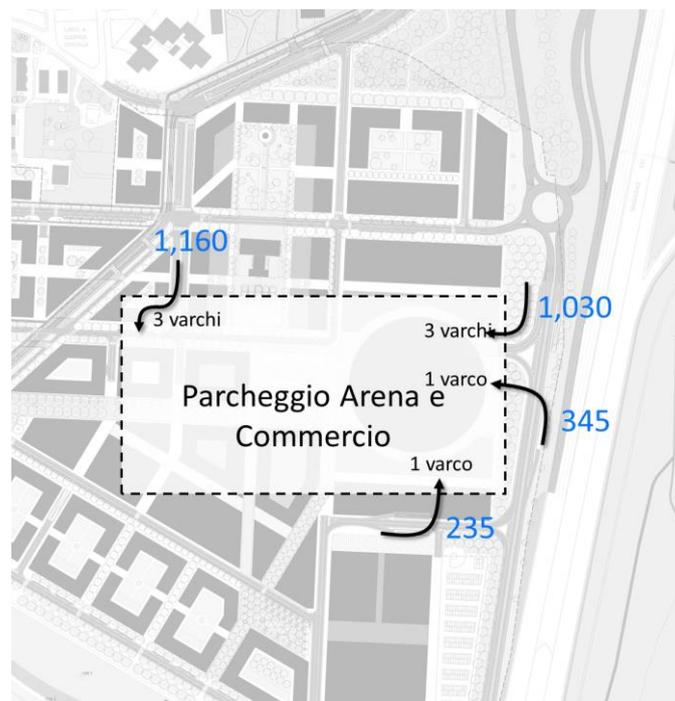
Si sottolinea la necessità di prevedere per gli accessi al parcheggio del comparto commerciale-Arena in generale e, nello specifico, per l'accesso posto a sud dell'intersezione S2, ingressi rapidi per i veicoli, anche basati su riconoscimento della targa, al fine di scongiurare risalite di coda che si estenderebbero alle due intersezioni semaforizzate S1 ed S2 e, in generale, ai nodi di accesso al comparto commerciale-Arena.

Risposta

Visto l'orizzonte temporale di realizzazione del piano e la tipologia delle funzioni insediate sarà prioritario per i gestori delle strutture commerciali e Arena adottare sistemi di controllo sofisticati e moderni in grado di limitare i disagi sulla rete di accesso e di migliorare l'esperienza di sosta dei propri visitatori.

Basandosi sulle verifiche di microsimulazione sviluppate è possibile fin da ora dimensionare il numero minimo di varchi di accesso (sbarre o simili) necessari a garantire che le code in ingresso ai parcheggi non interferiscano con il flusso sulla rete stradale esterna.

Nell'immagine sotto si riportano i valori di flusso registrati all'interno del modello di simulazione in corrispondenza dell'ora di punta di Arena, tra le 19.00 e le 20.00. In colore blu sono riportati i valori di flusso in ingresso ad ogni punto di accesso al bacino condiviso tra commercio e arena in linea con le verifiche modellistiche presentate nello studio di traffico allegato al PII.



Ipotizzando cautelativamente varchi con capacità di servizio pari a 450 veicoli all'ora, i flussi in ingresso possono essere gestiti da un totale di 8 varchi di accesso, distribuiti come indicati sopra (3+3+1+1). Si sottolinea che gli sviluppi tecnologici consentono già di ottenere maggiori prestazioni in termini di capacità per i varchi di accesso (intorno ai 600 veicoli/ora).



Questa indicazione è basata unicamente sulla distribuzione dei flussi veicolari attesi, e dovrà essere ulteriormente valutata dall'operatore del parcheggio in relazione al sistema di distribuzione interno che verrà progettato, alla strategia generale di gestione degli accessi e al livello di flessibilità che si vorrà garantire in caso di guasto o malfunzionamento dei sistemi di controllo.

Nei successivi sviluppi progettuali il tema del dimensionamento del sistema di accesso ai bacini di sosta sarà parte integrante della attività di progettazione.

1.6 Asse di via Manzù-via Sordello

Osservazione

Per quanto concerne l'asse di via Manzù-via Sordello, si prende atto dell'approfondimento al par. 8.5.1 dello studio viabilistico, e si richiede, così come per le altre intersezioni semaforizzate, il piano semaforico ipotizzato e, per quanto riguarda gli indicatori di prestazione, quantomeno la lunghezza delle code medie e massime sui rami delle due rotatorie interessate.

Risposta

I piani semaforici e gli indicatori di prestazioni vengono riportati nei riscontri all'osservazione 1.7 a seguire.

1.7 Ulteriori analisi Micromodellistiche

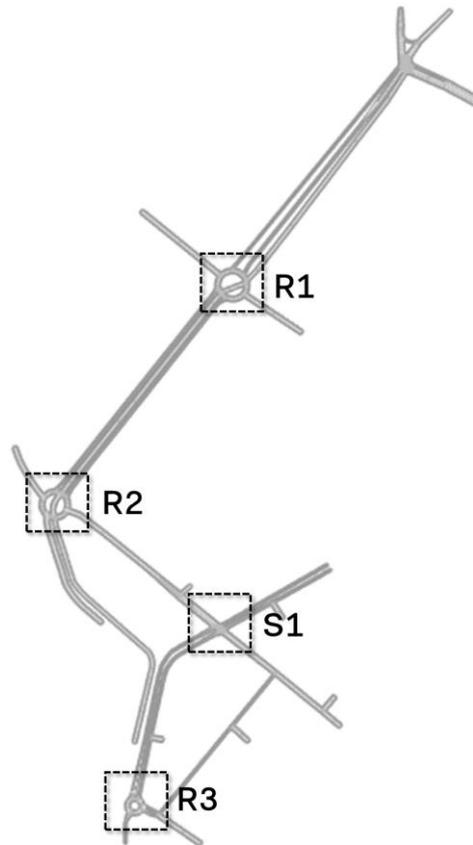
Osservazione

Così come già richiesto, in conseguenza della localizzazione di una quota pari a 46.293 mq di SLP di terziario nell'area sud, si richiede di estendere le analisi micromodellistiche quantomeno alle intersezioni di via Pizzolpasso con via del Futurismo e con largo Radaelli.

Risposta

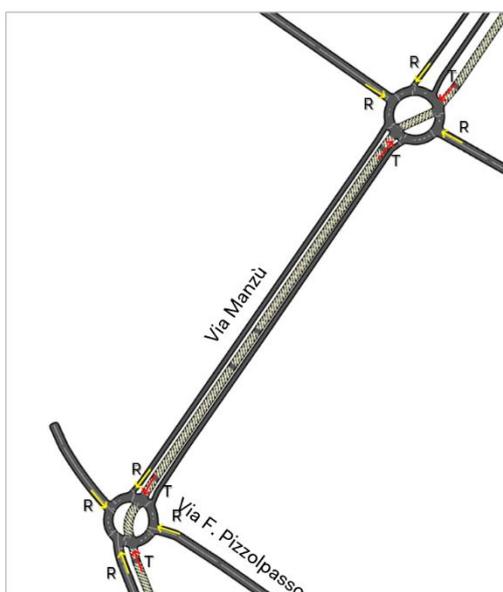
Per rispondere all'osservazione sono state estese le verifiche di microsimulazione alla porzione SUD dell'area di progetto andando ad integrare le analisi condotte lungo la via Manzù descritte a pag.117 e 118 dello Studio Viabilistico Marzo 2021.

L'immagine sotto mostra l'estensione della rete di simulazione. Il grafo stradale è stato descritto in accordo con le previsioni di progetto, andando ad inserire la linea tranviaria che dalla stazione di Rogoredo corre di fronte agli edifici in corso di realizzazione per poi inserirsi sulla via Manzù all'altezza della rotatoria con via Pizzolpasso.

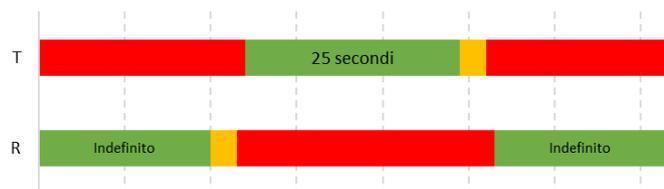


Gli scenari di simulazione considerati sono sviluppati a partire dalle analisi a macro scala. In particolare la domanda di traffico viene estratta dal modello di macrosimulazione ed assegnata alla porzione di rete oggetto di microsimulazione.

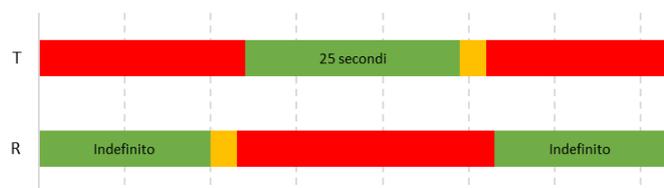
Nel modello si considera la presenza della linea tranviaria con una cadenza di 6 minuti. Le intersezioni a rotatoria sono semaforizzate secondo i piani semaforici riportati a seguire. Al passaggio del tram si attiva una fase di verde che consente il transito in sicurezza, attestando i veicoli in approccio all'anello.



Fasi semaforiche R1 AM/PM

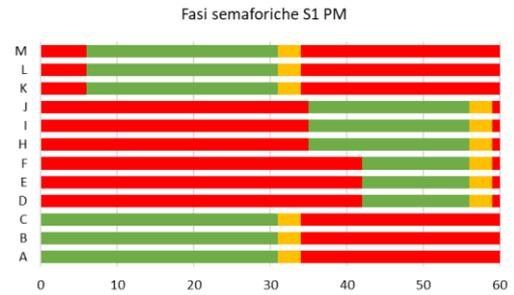
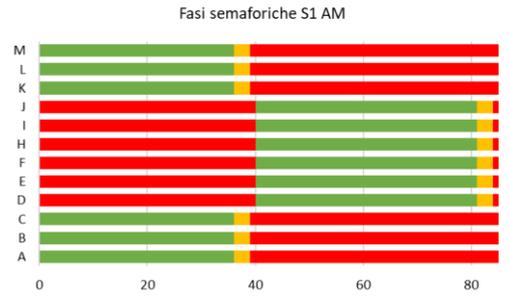
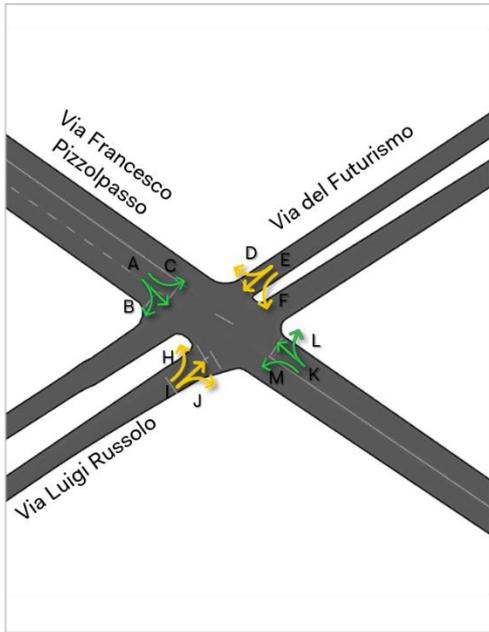


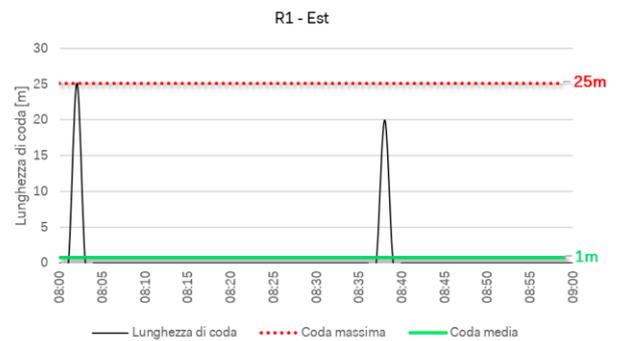
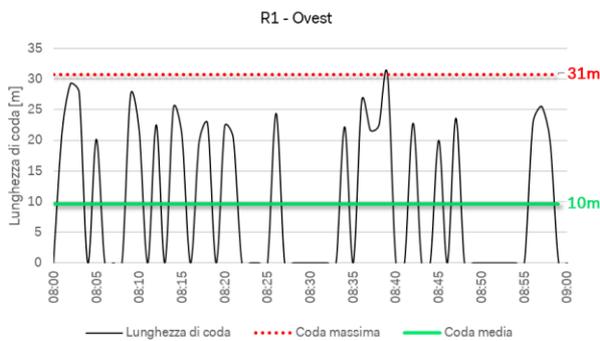
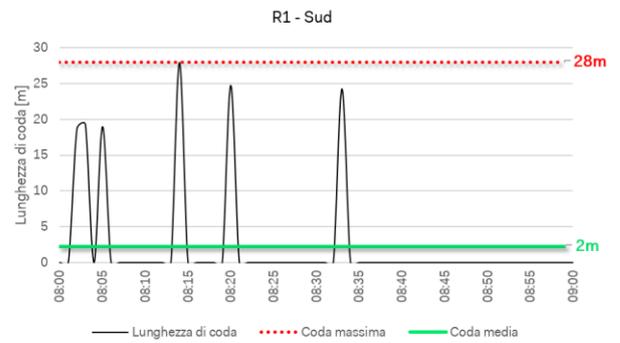
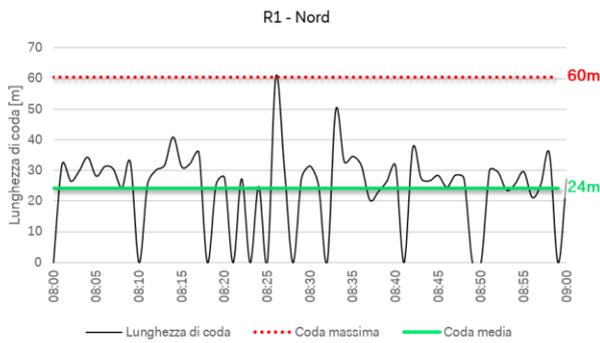
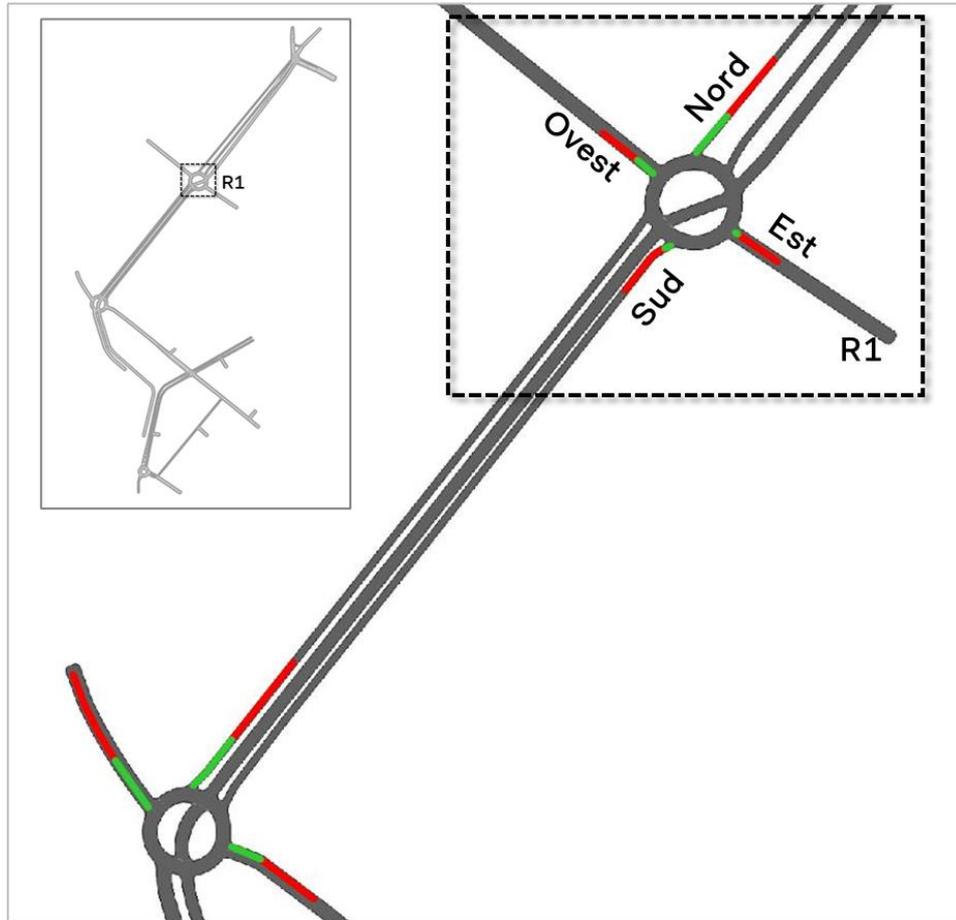
Fasi semaforiche R2 AM/PM

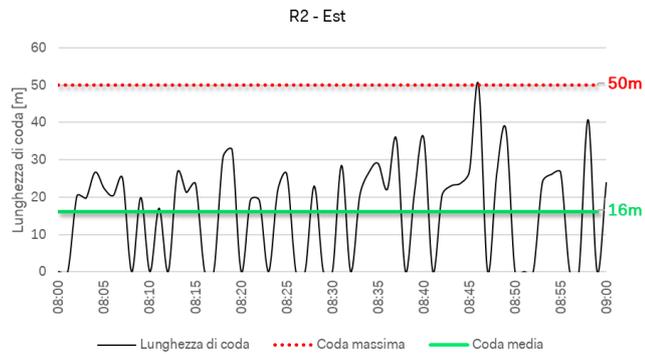
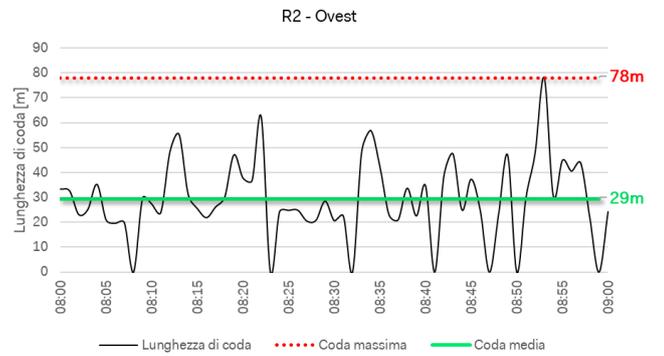
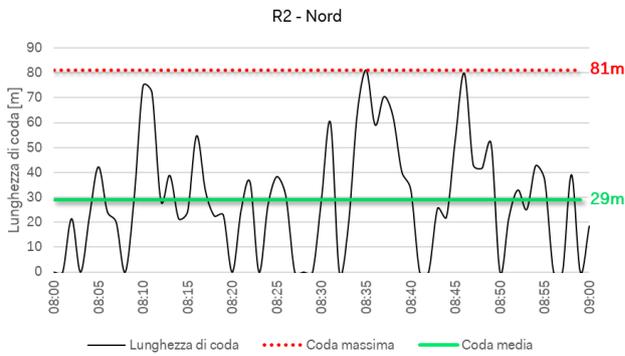
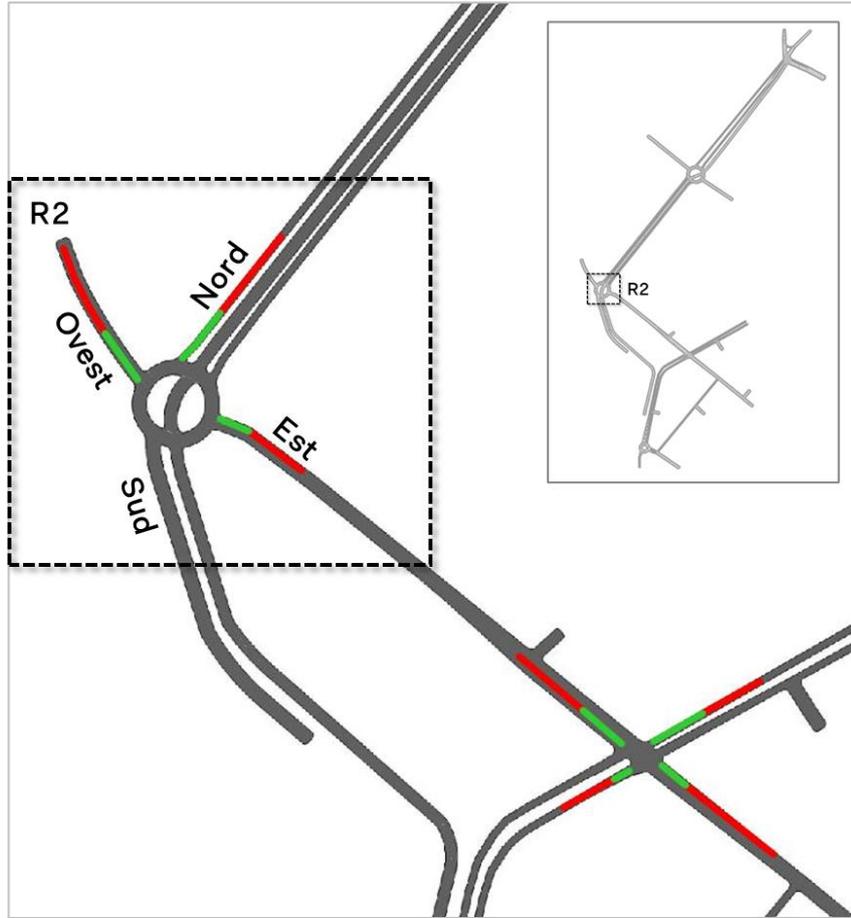


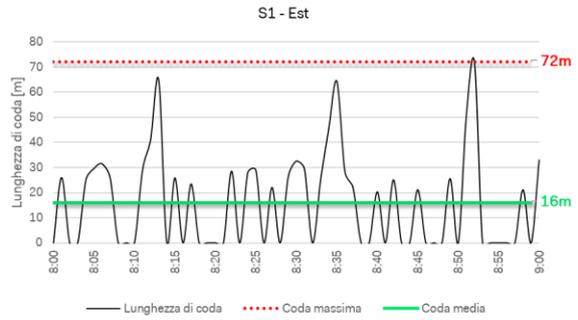
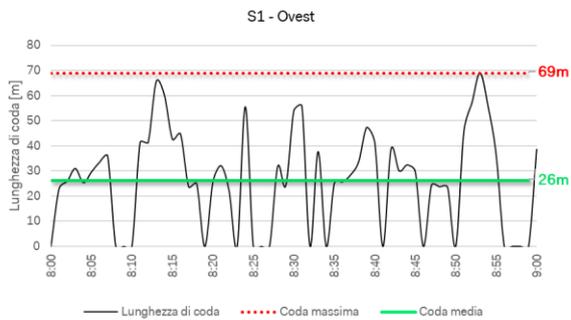
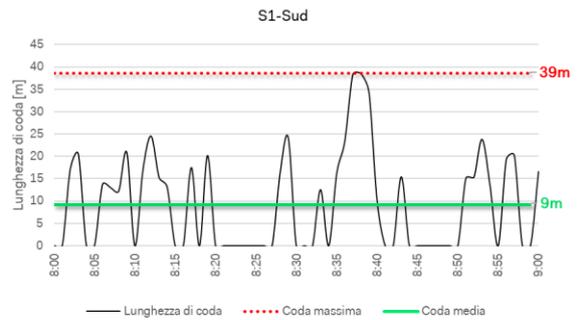
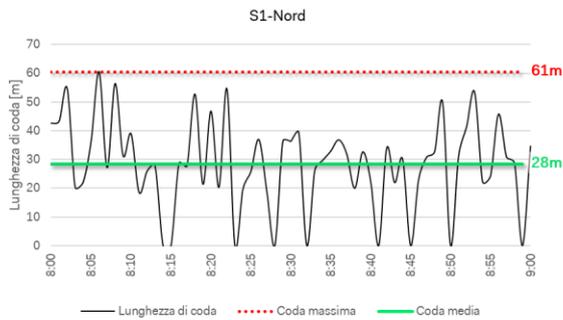
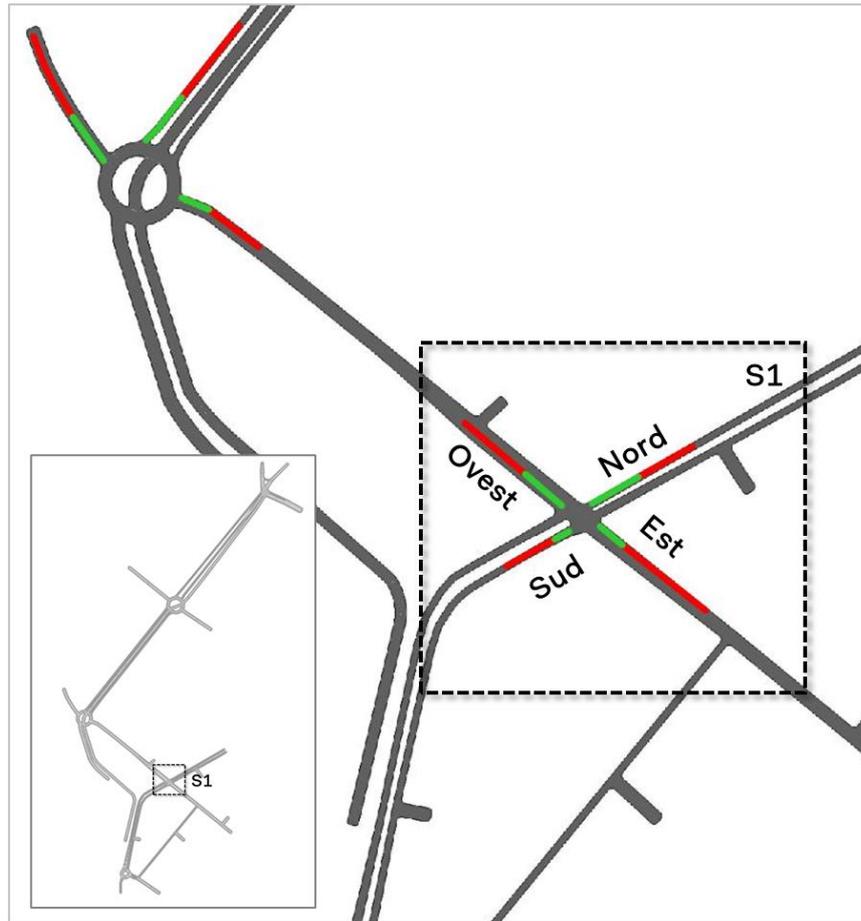


Di seguito si riportano invece i piani semaforici ipotizzati per l'intersezione tra via del Futurismo e via Pizzolpasso.





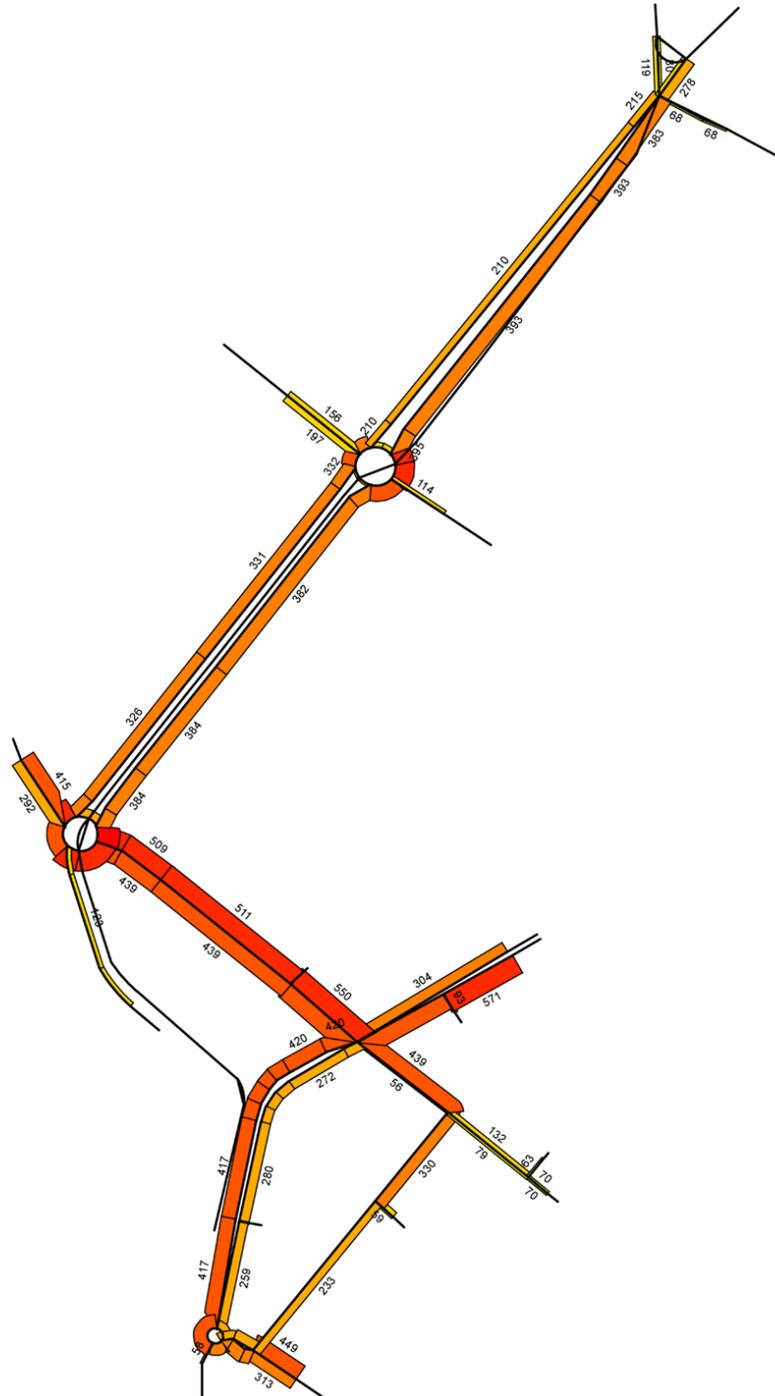


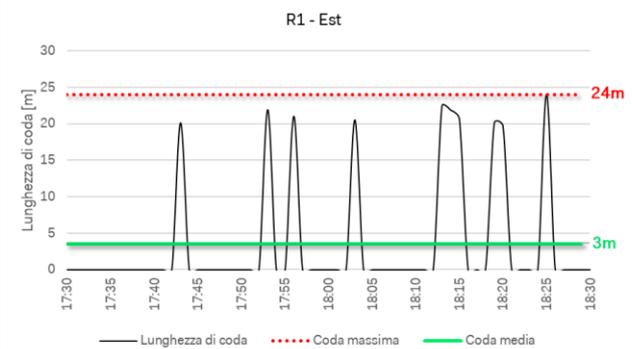
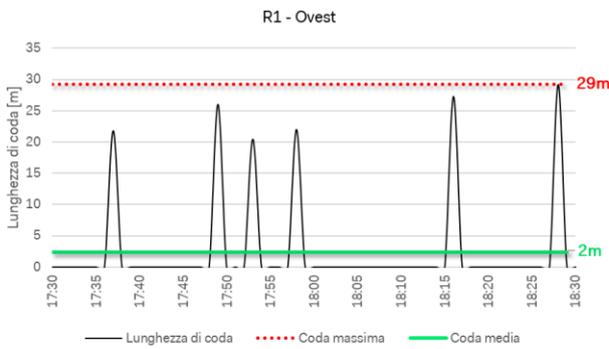
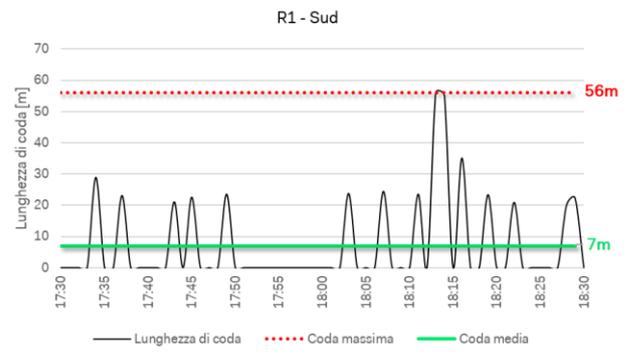
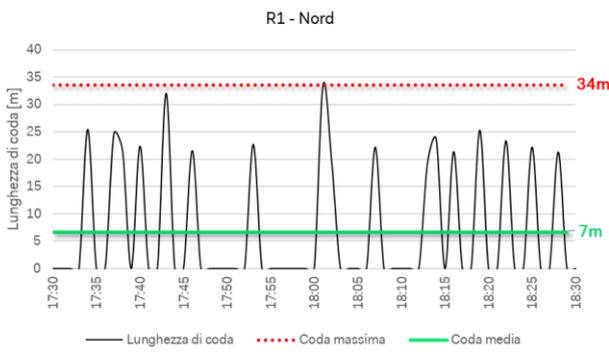
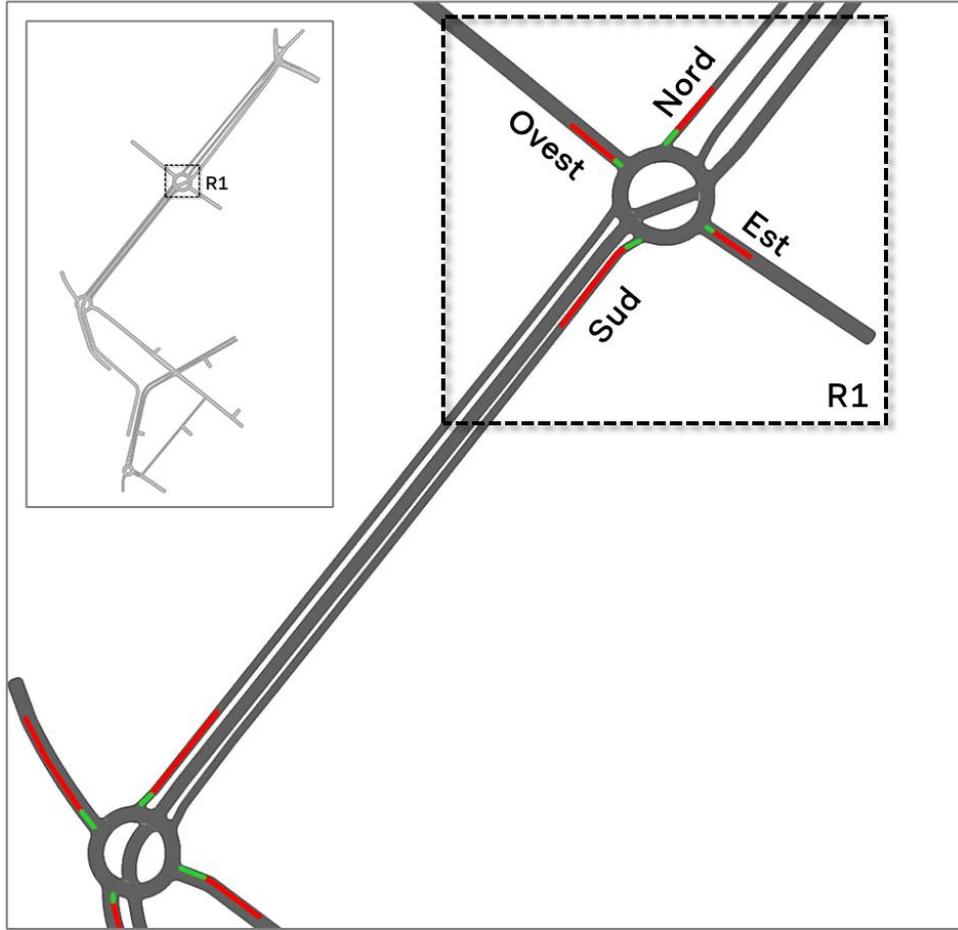


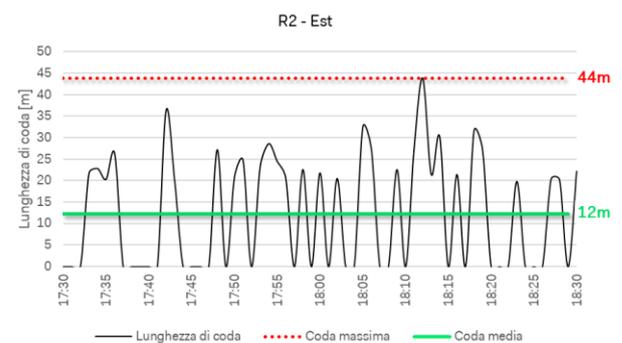
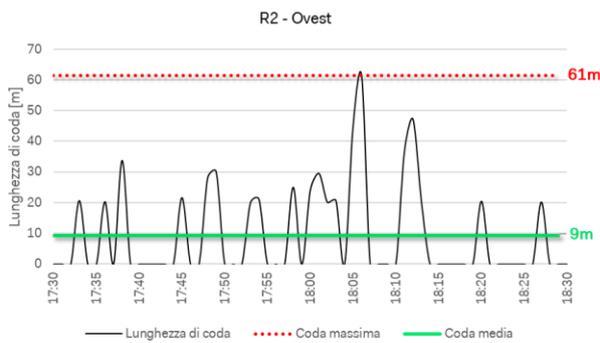
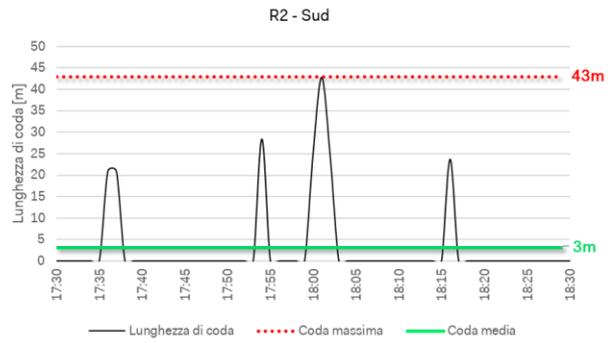
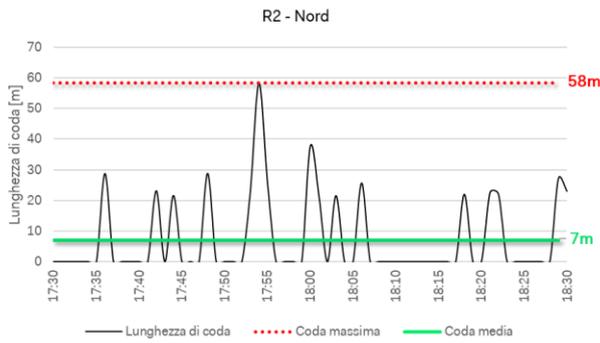
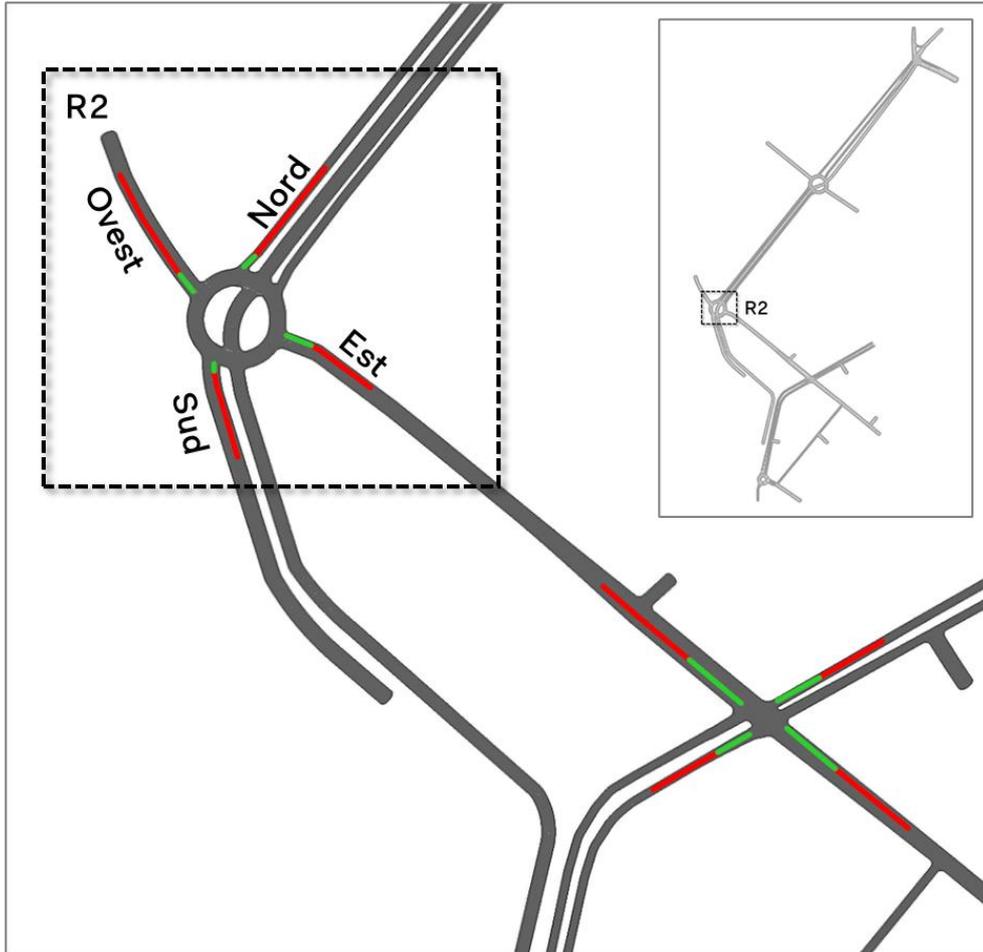


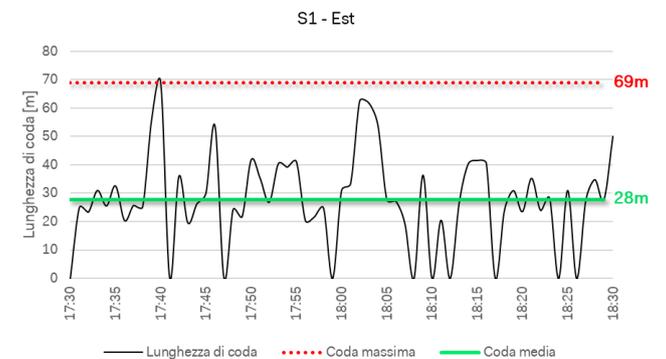
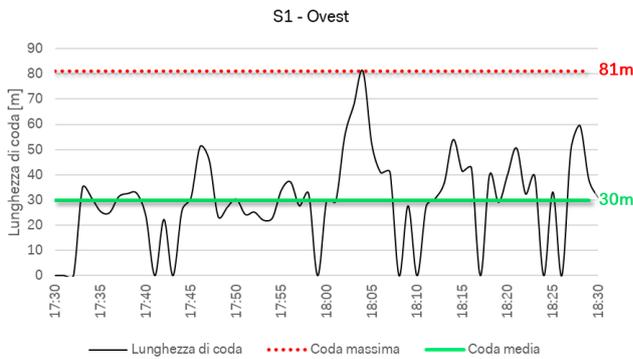
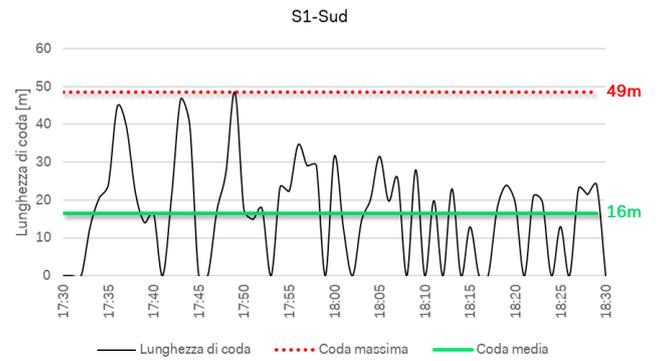
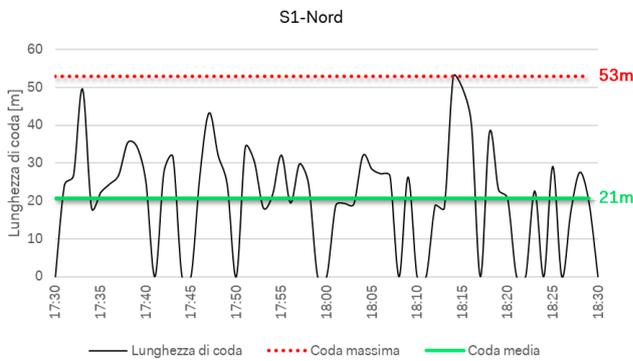
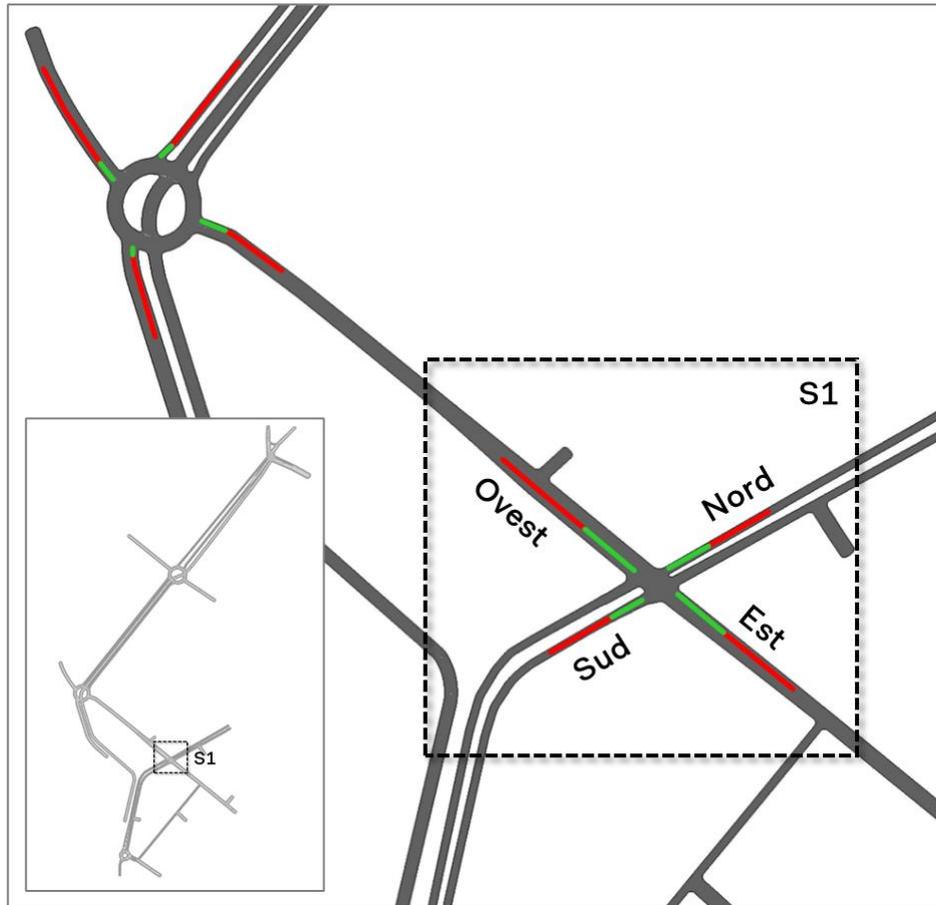
1.8 Ora di punta PM:

Quali risultati di simulazione si riporta il flussogramma relativo all'ora di punta PM e gli accodamenti registrati in corrispondenza delle intersezioni.











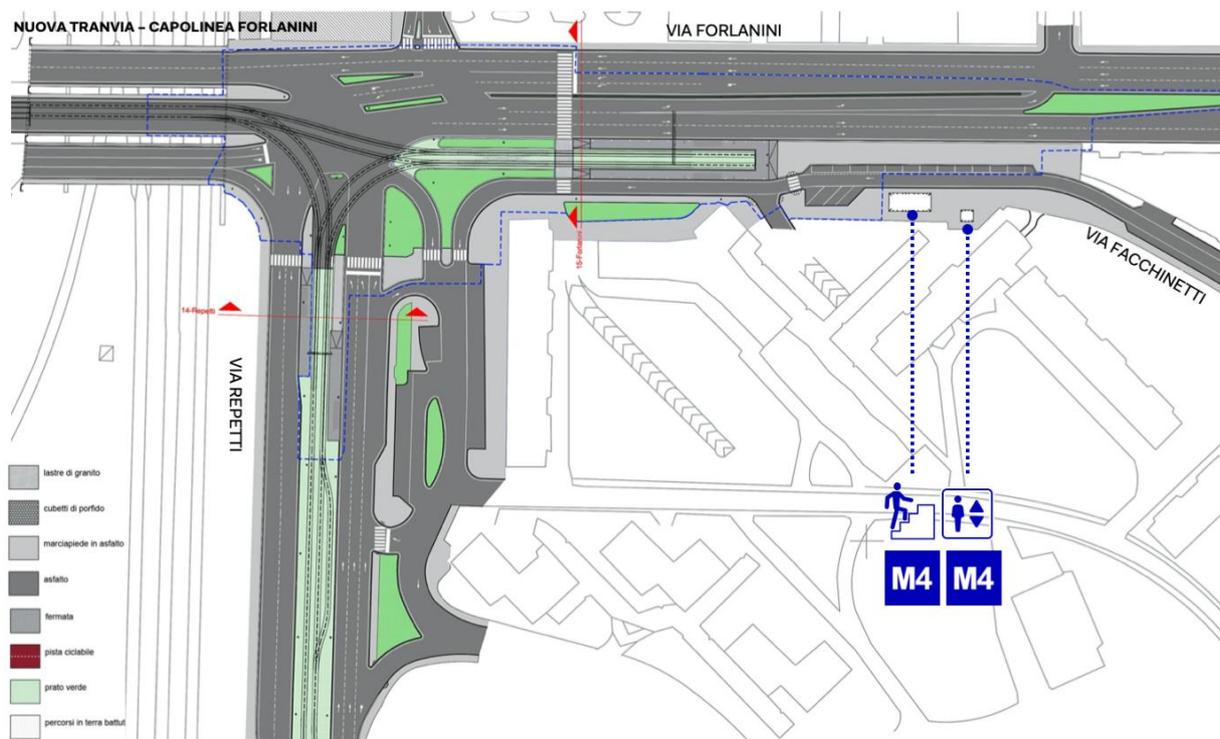
1.9 Sistema del trasporto pubblico - Intersezione con via Forlanini e via Gatto e il capolinea in Forlanini

Osservazione

Si richiede in particolare un elaborato che rappresenti nello specifico l'area tra l'intersezione con via Forlanini e via Gatto e il capolinea in Forlanini nei pressi della fermata Q.re Forlanini M4, per meglio verificare l'impatto sulla viabilità e sugli interventi svolti nell'ambito dei lavori M4 sullo spartitraffico tra via Forlanini e via Facchinetti; è necessario garantire il mantenimento (anche durante i lavori) delle aperture tecniche della linea metropolitana ivi collocate, onde non inficiare l'esercizio della linea.

Risposta

Si integra lo Studio viabilistico (PR58) con un'indicazione diagrammatica circa la soluzione progettuale proposta in corrispondenza del capolinea di Forlanini Quartiere. Si sottolinea che la progettazione del capolinea considera le informazioni fornite dagli Enti circa le sistemazioni superficiali previste dal progetto M4; eventuali interferenze saranno valutate in sede di progetto esecutivo.



1.10 Sistemi di trasporto pubblico

Osservazione

Tra i sistemi di trasporto pubblico, vengono menzionati un sistema on demand (pag. 29 Relazione Tecnica) e un sistema elettrico a guida autonoma (pag. 42 Relazione Tecnica), ma non vengono date specifiche in merito. A pag. 50 Relazione Tecnica sarebbe più corretto indicare che il percorso dell'88 è stato definito nei tavoli tecnici tra Amministrazione Comunale, AMAT e ATM.



Risposta

Si precisa che:

1. Il sistema on demand menzionato corrisponde al servizio di tram-navetta descritto anche al successivo punto 1.11 e definito "rinforzo Arena – Rogoredo" al successivo punto .12;
2. L'inserimento del sistema elettrico a guida autonoma, a supporto del trasporto pubblico, potrà essere previsto solo laddove gli sviluppi tecnologici e la normativa di settore lo consentiranno;
3. Si recepisce l'indicazione relativa alla definizione del percorso della linea 88 nella Relazione Tecnica.

1.11 Sistema del trasporto pubblico - Fermate

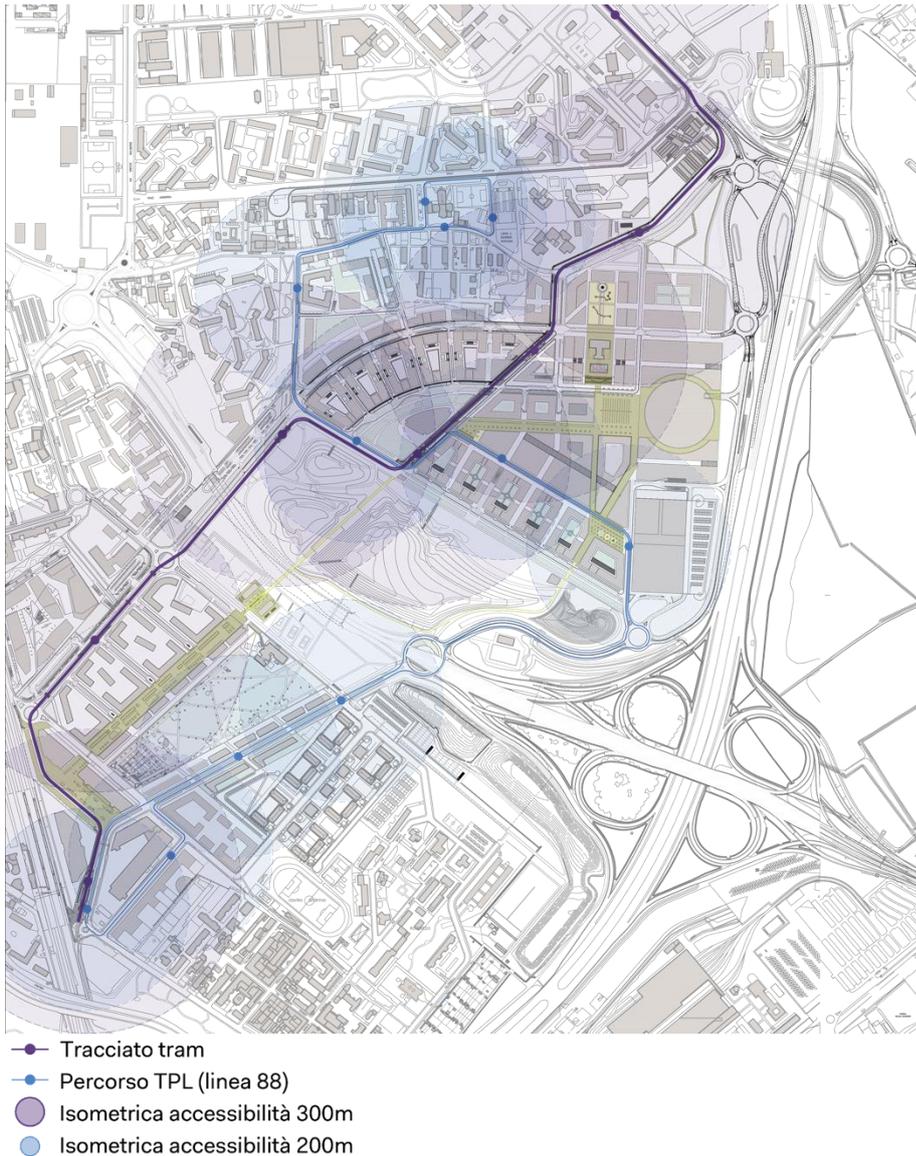
Osservazione

Le planimetrie PR03 e PR04 riportano le fermate già contestate nel doc. AMAT n. 180420017 _00 e non viene data nessuna motivazione riguardo la modifica. Inoltre, si osserva che non vi è alcun riferimento circa le fermate del nuovo percorso della linea bus 88. Il nuovo studio viabilistico non varia la posizione delle fermate bus rispetto al precedente dell'aprile 2019, per cui si erano fornite specifiche indicazioni, sia nel doc. AMAT n. 180420017 _00 che nel parere dell'Area Trasporti e Sosta del 08/01/2020, che restano confermate. Per quanto attiene le fermate tram si confermano le indicazioni fornite nel parere AMAT n. 180420017 _00.

Risposta

Per quanto riguarda la linea tranviaria si conferma il mantenimento delle fermate previste in via Manzù (all'altezza dell'incrocio con via Severini) ed in via Sordello in corrispondenza con la nuova intersezione semaforizzata con la viabilità di progetto. Si ritiene che la localizzazione di questa seconda fermata offra maggiore accessibilità al quartiere esistente lungo via Sordello e garantisca attraversamenti pedonali sicuri gestiti tramite semaforo. L'interscambio con la linea 88 in questo punto non appare particolarmente appetibile in quanto entrambe le linee originano nell'area di Rogoredo. Inoltre, essendo il tracciato del tram in area verde esterna alla carreggiata stradale sarebbe impossibile garantire il medesimo punto di fermata. Per quanto riguarda la linea 88, si concorda sul posizionamento di una fermata aggiuntiva nei pressi di Esselunga. Il dettaglio delle fermate sarà sviluppato in sede di progettazione definitiva delle opere di urbanizzazione.

Di seguito si riporta l'aggiornamento della tavola PR14 con indicazione del sistema di accessibilità con modo pubblico.



1.12 Sistema del trasporto pubblico – servizio tram navetta

Osservazione

Andrebbe effettuata un'ulteriore stima prevedendo mezzi da 26m con capacità pari a 158 pax con ipotesi di 4 pax/mq e 170 pax con ipotesi di 6 pax/mq, sulla base delle caratteristiche dell'appalto per la fornitura di mezzi bidirezionali indetto da ATM. Andrebbe dettagliato se viene prevista una quota di spettatori che proviene anche da nord (Forlanini M4), siccome il servizio di potenziamento navetta interessa solo coloro che sono diretti o provengono da Rogoredo. Occorre valutare il numero di mezzi bidirezionali aggiuntivi in occasione degli eventi all'Arena, considerando che per il servizio "tradizionale" di 7,5' in punta sono previsti al massimo 8 tram (comprensivi di scorte).

Risposta



Il dimensionamento preliminare del servizio tram-navetta aggiornato secondo le indicazioni sopra riportate è riportato a pagina 53 dello Studio Viabilistico Marzo 2021.

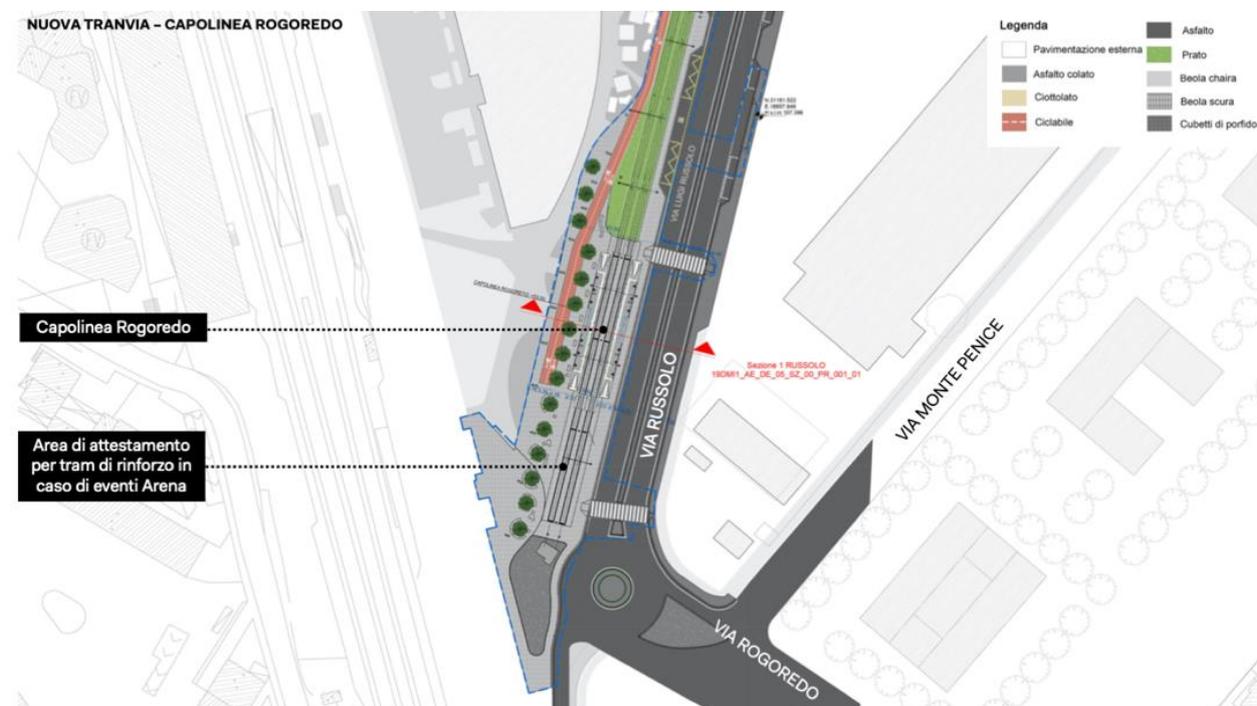
1.13 Attestamento rinforzi Arena

Osservazione

Non vengono fornite specifiche sull'area di attestamento dei rinforzi Arena - Rogoredo in caso di evento (pag.50 Relazione Tecnica e pag. 24 Studio Viabilistico). Non viene considerata la possibilità di arrivo all'Arena di bus GT e di conseguenza di destinare delle aree di sosta per quest'ultimi. Si richiede l'opportuno approfondimento in merito.

Risposta

In corrispondenza del capolinea di Rogoredo è previsto un'area di sosta che può ospitare fino a due convogli in sosta, come illustrato nel diagramma seguente.



In caso di arrivi di bus GT è possibile utilizzare l'area di drop-off nei pressi del Museo per bambini ovvero individuare degli stalli di sosta nel parcheggio in superficie di via Sordello. Maggiori approfondimenti potranno essere sviluppati nelle successive fasi progettuali del comparto Arena.

1.14 Domanda di TPL

Osservazione

Non si fa alcun riferimento alla domanda di TPL indotta dagli altri servizi presenti nell'area e dagli interventi urbanistici limitrofi, in linea con quanto svolto invece per il traffico privato.

Risposta



Nella tabella di seguito si riporta la domanda di TPL indotta dal progetto, in termini di spostamenti orari, nelle ore di punta del mattino e della sera in base al foglio di calcolo messo a disposizione da AMAT.

Progetto				AM		PM	
Comparto	BVR	Funzione	SI (mq)	IN	OUT	IN	OUT
Nord	446	Centro commerciale	55,000	202	4	414	732
		Grande distribuzione	15,000	44	1	90	159
		Ricettivo*	17,500	29	25	27	18
		Terziario	27,609	147	5	11	95
		Residenziale	221,190	65	490	410	191
		Esercizi di vicinato	3,792	15	0	30	54
Sud	428	Terziario	58,500	425	14	32	268
		Esercizi di vicinato	1,500	8	0	17	27

*Gli spostamenti generati dalla funzione ricettiva vengono stimati in base alle ipotesi di generazione e ripartizione modale descritte nel capitolo di stima di domanda dello studio trasportistico.

1.15 Localizzazione aree di sosta remota

Osservazione

E' stata condotta un'indagine sulla base di una valutazione qualitativa dello stato di occupazione dei parcheggi di interscambio durante una giornata tipo. A tale riguardo i risultati, presentati in Tabella 5.13, appaiono fin troppo dettagliati e precisi considerato che: la giornata scelta (il 18 Luglio 2019) non è rappresentativa delle condizioni standard poiché ricade nel periodo delle ferie estive durante il quale le scuole sono chiuse e molte attività non operano a pieno regime; l'offerta dei parcheggi considerata nella stima della capacità complessiva è quella complessiva, mentre prudenzialmente andrebbero esclusi gli stalli riservati ai disabili e agli abbonati e gli stalli moto; l'occupazione viene stimata qualitativamente attraverso una stima sommaria, senza un reale conteggio di domanda e offerta; Probabilmente sarebbe opportuno indicare la capacità residua e l'occupazione attraverso un intervallo di valori, opportunamente arrotondati, che tenga conto di questi fattori.

Risposta

Si recepisce l'osservazione, all'interno dello Studio Viabilistico Marzo 2021 è possibile trovare la stima aggiornata della capacità di sosta residua dei parcheggi remoti.

1.16 Localizzazione aree di sosta e collegamenti con Arena

Osservazione

Considerata inoltre la localizzazione di tali strutture rispetto all'area, andrebbe approfondita l'analisi del sistema di connessioni tra i parcheggi di interscambio e l'Arena magari inserendo qualche considerazione sui tempi di percorrenza previsti e, in generale, sui livelli di servizio rendendo tali strutture realmente appetibili agli utenti ed



evitando che eventuale domanda non assorbita dai parcheggi dell'Arena non vada a ricadere sulla quota pubblica destinata ad altre funzioni o, peggio, si traduca in sosta abusiva.

Risposta

All'interno dello Studio Viabilistico Marzo 2021 si riportano delle valutazioni preliminari circa gli itinerari di collegamento con i parcheggi remoti dando indicazioni delle tempistiche di spostamento pedonale tramite analisi statiche.

1.17 Sosta pertinenziale

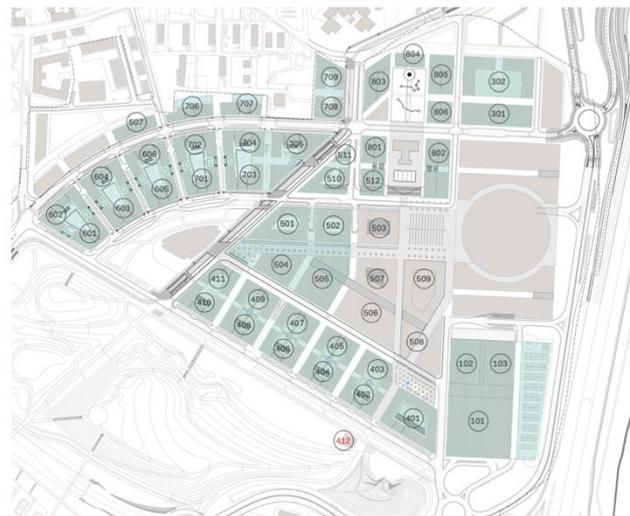
Osservazione

Nella premessa andrebbe aggiunto un breve riepilogo relativo alle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti, contestualizzando come le previsioni progettuali sono orientate all'eventuale raggiungimento degli obiettivi previsti da tali documenti. Inoltre, si osserva come la valutazione della sosta pertinenziale, a cui viene dedicato un breve paragrafo all'inizio del capitolo, meriti maggiore attenzione anche e soprattutto dal punto di vista della quantificazione tramite, ad esempio, una tabella di riepilogo che associ alle S.l.p. di ogni funzione di progetto il dimensionamento di tali parcheggi e il numero di stalli stimato e una tavola di riepilogo contenente localizzazioni ed accessi.

Risposta

Si integra la tavola pubblicata "PR15 - Sistema della sosta pubblica e privata" con le informazioni richieste.

MU	UC	UI	SLP	POSTI AUTO	MU	UC	UI	SLP	POSTI AUTO
21	D	101	7500	930	21	H	510	5996	102
21	D	102	3750	280	21	H	511	1370	23
21	D	103	3750	624	21	H	512	4495	74
21	F	301	3000	31	31	I	601	4740	83
21	F	302	6000	63	31	I	602	10371	148
21	G	401	17500	182+12	31	I	603	4740	84
21	G	402	7593	108	31	I	604	9683	138
21	G	403	6870	98	31	I	605	4740	84
21	G	404	7593	108	31	I	606	9750	139
21	G	405	7333	105	31	I	607	7457	107
21	G	406	7593	108	31	L	701	2370	50
21	G	407	7333	105	31	L	702	9642	138
21	G	408	7593	108	31	L	703	2370	60
21	G	409	7333	105	31	L	704	9773	140
21	G	410	7675	109	31	L	705	9818	140
21	G	411	5821	83	31	L	706	6886	98
21	G	412	1164	12	31	L	707	6114	87
21	H	501	2611	27	31	L	708	5400	77
21	H	502	1716	18	31	L	709	9000	129
21	H	503	1716	18	31	M	801	4570	76
21	H	504	6968	73	31	M	802	10377	131
21	H	505	10818	113	31	M	803	7730	128
21	H	506	10124	105	31	M	804	2630	44
21	H	507	6079	63	31	M	805	6370	106
21	H	508	12368	129	31	M	806	3730	61
21	H	509	12168	127					



La localizzazione degli accessi delle singole unità di intervento sarà definita nelle successive fasi di progettazione definitiva delle opere private e pubbliche previste dal Piano.

1.18 Sosta pubblica

Osservazione



Per quanto riguarda l'offerta di sosta pubblica, si condivide l'approccio analitico relativo alla sovrapposizione delle funzioni anche se probabilmente andrebbe aggiunta qualche analisi in più anche a livello spaziale, considerando la distanza tra i parcheggi e le funzioni e dando evidenza dell'effettiva possibilità di condividere la capacità residua di offerta pubblica destinata alle singole funzioni. A tale proposito, per ogni area di parcheggio devono essere esplicitati gli accessi e la viabilità di servizio.

Risposta

Per quanto riguarda la sosta pubblica al momento il livello di pianificazione dei bacini di sosta considera i punti di accesso minimi individuati nel secondo quadrante della tavola pubblicata "PR14 - Sistema dell'accessibilità pubblica e privata". Durante la successiva fase di progettazione si valuterà la necessità di introdurre accessi secondari per rispondere ad esigenze normative e funzionali.

1.19 Connessioni Ciclabili

Osservazione

In merito ai collegamenti ciclabili nell'ambito di trasformazione Santa Giulia, si ribadisce la necessità di garantire le connessioni tra i percorsi sia interni che esterni all'area di intervento, e si evidenziano le seguenti criticità rimandando comunque al parere precedente per gli aspetti di dettaglio:

- mancato collegamento tra la pista ciclabile e i percorsi ciclopeditoni nel verde per il proseguimento verso nord-est, all'incrocio tra via Manzù e Medici del Vascello, funzionale anche all'ambito Merezzate/Pestagalli;
- mancata connessione tra il tratto di ciclabile programmata in via Manzù e il tratto previsto al termine di via Sordello. Inoltre, si evidenzia come intersezione critica la rotatoria tra le vie Manzù, Medici del Vascello, Sordello e Savinio. In assenza di continuità ciclabile, coloro che provengono dalla pista bidirezionale di progetto e che intendono raggiungere l'area verde e i suoi percorsi interni, si trovano costretti a percorrere il marciapiede creando promiscuità e potenziale conflitto con i pedoni. Si rende necessario quindi risolvere l'intersezione, tramite ad esempio un anello ciclabile, per creare tutte le connessioni utili a garantire tutti i percorsi e ad impedire eventuali conflitti con gli altri utenti della strada.

Risposta

Si riporta a seguire un dettaglio della tavola PR15 con la nuova soluzione planimetrica dell'intersezione in oggetto in risposta alle richieste avanzate.

In particolare in corrispondenza della rotatoria Sordello-Savinio- Manzù, nelle fasi successive di progettazione della viabilità, si prevederà la realizzazione degli attraversamenti ciclabili secondo lo schema riportato a seguire.

