



Comune di Lodi

**Masterplan di rigenerazione urbana
del distretto dell'Ex Linificio**

**VERIFICA CONDIZIONI MOBILITÀ-ACCESSIBILITÀ
AMBITO D1 PER LA REALIZZAZIONE
DELL'"OPIFICIO DELLA CULTURA"**

Febbraio 2023

CENTRO●STUDI
PM



Il presente documento "Masterplan di rigenerazione urbana del distretto dell'Ex Linificio. VERIFICA CONDIZIONI MOBILITÀ-ACCESSIBILITÀ AMBITO D1 PER LA REALIZZAZIONE DELL'"OPificio DELLA CULTURA"" è stato realizzato dal Centro Studi per il comune di Lodi nell'ambito delle attività istituzionali svolte senza alcun onere aggiuntivo per il Socio o ad alcuna forma di rimborso delle spese sostenute.

Il gruppo di lavoro che ha curato la realizzazione dello studio è composto da:

dott. Franco Sacchi (Direttore Responsabile Centro Studi PIM)

ing. Mauro Barzizza (capo progetto Centro Studi PIM)

Referenti per il comune di Lodi

Ing. Giovanni Ligi (Dirigente Settore 6 Lavori Pubblici - Gestione Territorio – Ambiente).



INDICE

<u>1. FLUSSI DI TRAFFICO E OFFERTA DI SOSTA</u>	7
<u>2. SERVIZI DI MOBILITÀ SOSTENIBILI: TRASPORTO PUBBLICO - ACCESSIBILITÀ CICLABILE E PEDONALE</u>	9
<u>3. STIMA DEL CARICO INDOTTO DALLE FUNZIONI PREVISTE NELL'AREA EX-LINIFICIO</u>	15
<u>4. SCENARI EVOLUTIVI ASSETTO DELL'AMBITO ESTESO</u>	17



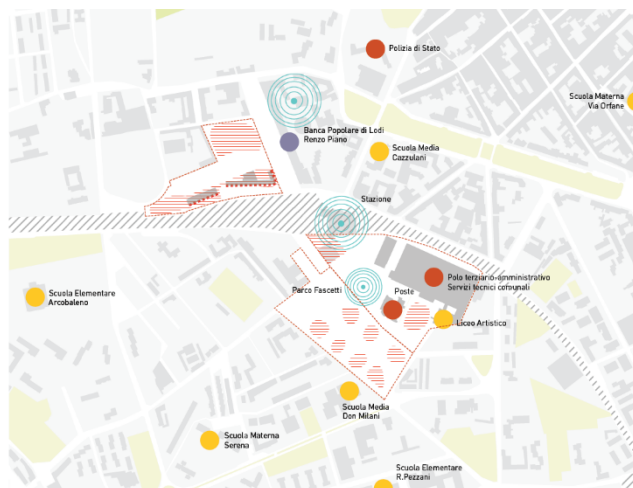
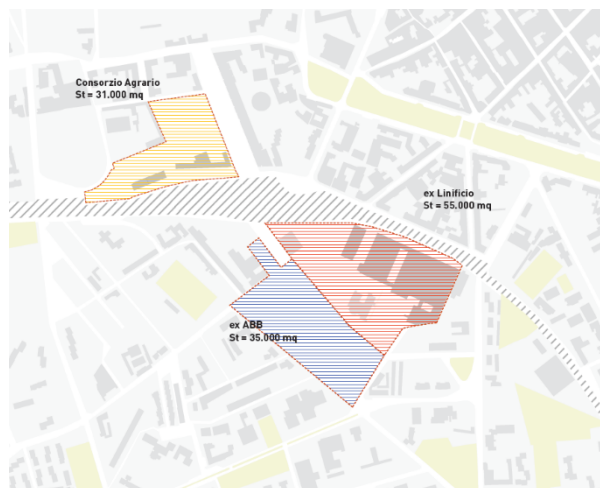
L'area oggetto di intervento, ricompresa all'interno dell'ambito D1 (porzione orientale), è adiacente al fronte sud della linea ferroviaria a distanza pedonale dalla stazione ferroviaria, dal terminal bus e a circa 300 m dai giardini del passeggio e conseguentemente a breve distanza dal Centro Storico della città di Lodi.

La rete viaria urbana portante, periferica rispetto all'ambito è rappresentata dagli assi: Sforza, Europa, San Colombano, Vignati-Agnelli. La viabilità di accesso al comparto è costituita nel caso specifico dell'area ex-Linificio da viale Pavia, via Sant'Angelo e dalle vie Lombardo e Fascetti (cfr. classificazione funzionale della rete stradale comunale Tav. 8 PUM vigente).

In adiacenza all'Ambito D1 la linea ferroviaria è permeabile al traffico veicolare attraverso due sottopassi: ad est, con l'asse di via San Colombano e ad ovest con via Sforza. La mobilità attiva oltre ai sottopassi innanzi citati dispone: del collegamento Besana-Battisti, del sottopasso di via Nino Dall'Oro (oggetto di riqualifica/ampliamento con avvio dei lavori nel primo semestre del 2023) e del sottopasso di stazione.

Nell'ambito e nell'intorno dello stesso oltre alla stazione ferroviaria e al terminal bus sono presenti importanti funzioni: Ufficio Postale, Uffici tecnici comunali, Ufficio Territoriale dell'Agenzia delle Entrate, la sede dell'INPS, oltre ad importanti plessi scolastici: Volta, Gandini, ecc..

Su tale ambito è stato approvato un masterplan (DGC 161 29/10/2014) in occasione dell'approvazione del PII dell'Ex ABB (PII Immobiliare NADIR) ed una variante a tale masterplan in occasione dell'approvazione del PII relativo all'Ex Consorzio Agrario (la cui permanenza è strettamente connessa al parere atteso da parte del Consiglio di Stato).

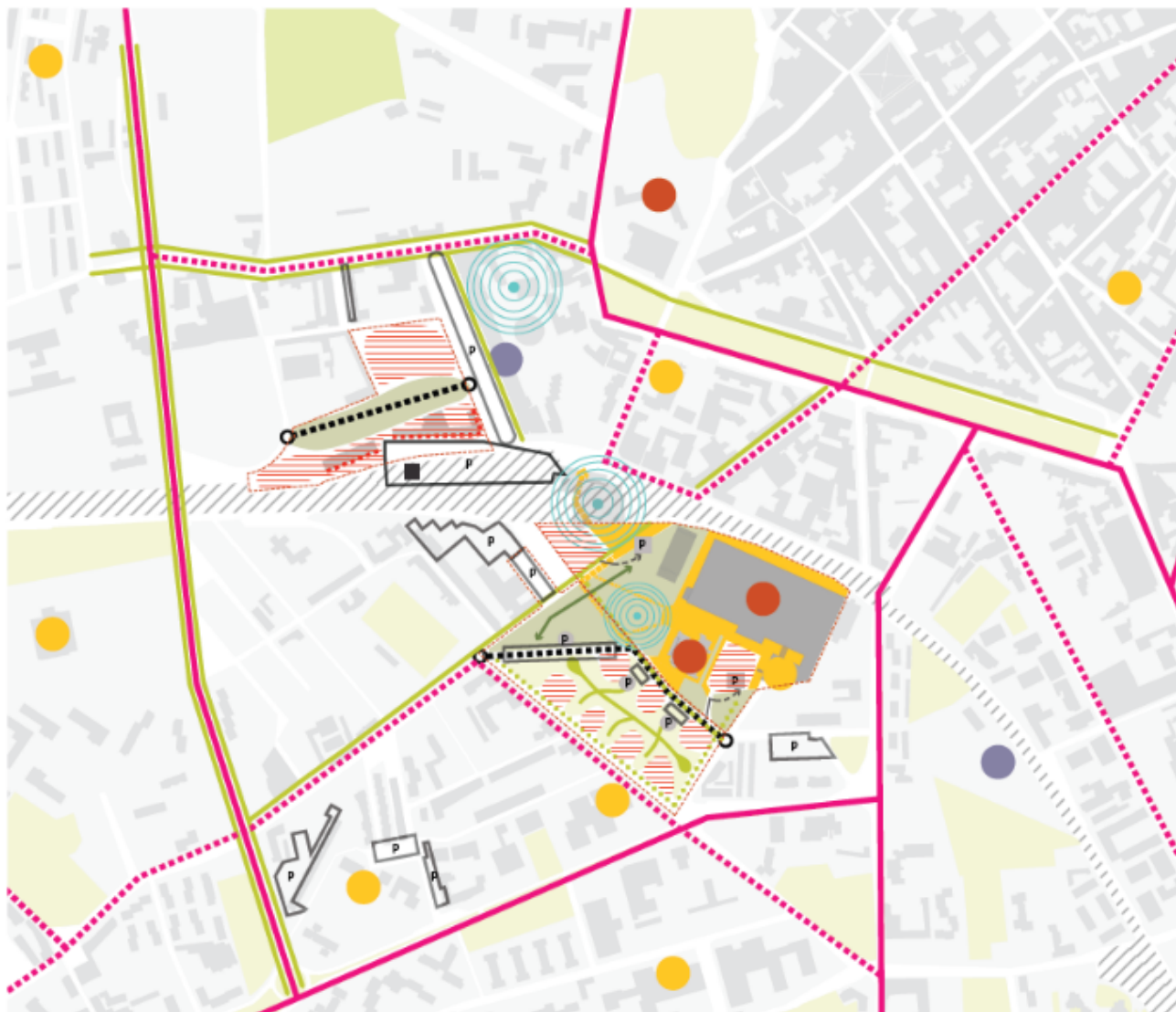


L'ex Linificio è diventato, nel corso del tempo, un importante centro di servizi, in cui convivono numerose funzioni d'interesse pubblico e generale, dando vita ad un moderno centro direzionale in una zona di importanza strategica per la città, nelle immediate vicinanze della Stazione ferroviaria e facilmente raggiungibile dalla viabilità extraurbana (data la prossimità alla tangenziale e al raccordo autostradale).

Il Masterplan definisce che la vocazione prevalente del comparto dovrà essere quella di un centro polifunzionale di interesse pubblico (servizi per l'ospitalità, cultura, sport, tempo libero, terziario e commercio di vicinato e medie strutture di vendita). Verificando la dotazione di parcheggi pubblici esistenti, eventualmente anche interrati. Il Masterplan suggerisce di approfondire l'opportunità di realizzare un parcheggio pubblico interrato, opportunamente e congruamente dimensionato sulla base delle esigenze di



mobilità e d'interscambio (localizzato al di sotto delle aree pubbliche esistenti e previste e/o delle aree fondiarie private), quale perno e fulcro della mobilità/ accessibilità pubblica anche a servizio della Stazione; una previsione che potrà essere implementata con le risorse economiche liberate dalle trasformazioni programmate per l'Ambito D1 stesso.





1. FLUSSI DI TRAFFICO E OFFERTA DI SOSTA

La rete stradale dell'ambito oggetto di intervento e comunque relativa all'ambito D1 nel suo complesso e nelle immediate vicinanze è stata oggetto nel tempo di misurazioni ed indagini dei flussi di traffico: a partire da quelli presenti nel PUM vigente (2009), a supporto della riqualificazione dell'intersezione Sant'Angelo-Europa e della realizzazione del percorso ciclopedonale lungo il sottopasso di via San Colombano (2018) e nell'ambito dei PII: area ex-ABB (2014), ex-Pharmagel (2014), Area Commerciale viale Pavia (2017), Area ex-Consortio Agrario (2020), a cui si demanda per gli opportuni approfondimenti.

I flussi in transito nei due sottopassi (San Colombano e Sforza) risultano dello stesso ordine di grandezza (maggiori i flussi lungo il sottopasso di via San Colombano), in entrambi al mattino è prevalente il flusso in ingresso in città. La progressiva realizzazione di sistemi a rotatoria, come avvenuto nel passato con la riqualificazione dell'intersezione San Colombano-Agnelli, che nel caso specifico ha indotto una contrazione degli accodamenti generati dall'impianto semaforico (con un minore inquinamento atmosferico), ha fluidificato l'intersezione migliorando di conseguenza la capacità dell'incrocio facendo registrare un incremento del 13.5% per la direzione sud e del 8.5% in direzione centro città (cfr. PUM vigente). Analoghi effetti sono attribuibili alla recente riqualificazione sempre a rotatoria dell'intersezione Europa-Sant'Angelo che ha consentito di ridefinire gli spazi stradali disponibili, migliorando la dotazione di marciapiedi, relativi attraversamenti, dell'intersezione Largo Marinai d'Italia-Sant'Angelo-San Colombano, oltre alla realizzazione nel sottopasso di via San Colombano di un percorso ciclabile protetto con l'ampliamento del marciapiede esistente (lato est). Tale azione di miglioramento della connessione per l'utenza attiva ha assorbito la maggior capacità indotta dalla riqualificazione; conseguentemente, in pendenza della definitiva sistemazione delle rotatorie di Piazzale Medaglie d'Oro e viale Dante, si osserva negli orari di accesso alla città (mattino 7.30 - 8.30) ed uscita serale (17.30-18.30) che gli accodamenti si sono allungati pur restando comunque fluidi (una miglior mobilità a velocità moderata, minor emissione di fattori climalteranti, maggior sicurezza ai nodi anche per la componente attiva). La fluidificazione dei nodi inoltre richiama sugli assi portanti maggior traffico veicolare trasferendo i benefici indotti soprattutto sugli assi locali più delicati adiacenti alla viabilità portante.

I rilievi di traffico nel sottopasso di via San Colombano hanno evidenziato che le fasce orarie più critiche si riscontrano tra le 7.30-8.30 per la mattina con 1.756 veicoli/ora totali circolanti nelle sezioni di rilievo, e le 17.30-18.30 per la sera, con 1.546 veicoli/ora (maggio 2018). Nello specifico l'analisi dei rilievi effettuati, con riferimento all'ora di punta del mattino 7.30 - 8.30, evidenzia: un flusso totale in direzione nord pari a 1.038 veicoli/ora, e pari a 718 veicoli/ora in direzione opposta; mentre nell'ora di punta della sera (17.30-18.30) emerge un flusso totale in direzione nord pari a 867 veicoli/ora e pari a 679 veicoli/ora in direzione opposta.

I rilievi di traffico lungo via Sforza con riferimento all'ora di punta della sera 17.30-18.30 hanno evidenziato nel tratto a nord di via Visconti un flusso totale pari a 900 veicoli/h bidirezionali (gennaio 2019) di cui in direzione nord pari a poco più di 400 veicoli/ora, e pari a poco meno di 500 veicoli/ora in direzione opposta; mentre nel tratto compreso fra viale Pavia e il sottopasso alla linea ferroviaria un flusso totale pari a 1.400 veicoli/ora bidirezionali (marzo 2019) di cui 680 veicoli/ora in direzione nord e 720 veicoli/ora in direzione opposta.



La regolamentazione delle intersezioni e la minor accessibilità verso il centro storico dall'asse di via Sforza (intersezioni semaforizzate, accessibilità al centro attraverso una Zona 30 via San Bassiano) ne diminuisce l'appetibilità come dorsale portante e di relazione verso il centro storico rispetto al sottopasso di via San Colombano.

Per quanto riguarda il sistema dei parcheggi della città di Lodi, esso ha sempre rappresentato una situazione critica, con problemi che sono stati e tutt'ora restano tra i più complessi dell'intero sistema della mobilità, anche per l'ambito oggetto di intervento, non solo per la presenza di funzioni attrattive di traffico ma anche per la prossimità al Centro storico che induce un'appetibilità di questi parcheggi anche per l'utenza diretta in Centro.

Si verifica quindi una situazione di disagio e insofferenza da parte di molte componenti della cittadinanza: i pendolari non trovano spazi sufficienti per intercambiare con il servizio ferroviario, i residenti non trovano spazi per parcheggiare perché subiscono la sosta dei pendolari, ecc.

Complessivamente l'offerta di sosta nell'ambito D1 e nelle immediate vicinanze è pari a circa 2.300 posti auto, con un'incidenza simile sui due fronti della linea ferroviaria, in particolare:

- a nord i parcheggi: Polenghi (390 posti), Metropark (170), Villani (106), oltre all'offerta di sosta delimitata/regolamentata in carreggiata;
- a sud i parcheggi: Griffini (140) e con accesso da viale Pavia (70), piazzale Forni (150), Largo Marinai d'Italia (100) oltre all'offerta di sosta delimitata/regolamentata in carreggiata.

Sono inoltre presenti ad una distanza superiore a 300 m (in linea d'aria) altri spazi di sosta (complessivamente pari a 1.500 posti auto) sui quali orientare la domanda di sosta di media-lunga durata appetibili attraverso l'interscambio con modalità di trasporto sostenibili: trasporto pubblico su gomma, servizio di bike-sharing-monopattini-sharing, bus navetta, ecc. è il caso ad esempio con riferimento al quadrante a sud della linea ferroviaria dei parcheggi: delle vie Colombo, Papa Giovanni XXIII-Buozzi-Tiziano Piermarini, piazzale dello Sport.

[Il valore di 300 m assunto come limite, fa riferimento alla definizione di accessibilità fornita dall'Agenzia Ambientale Europea e dall'ISTAT: la distanza che può essere coperta in un quarto d'ora di cammino. Si può ragionevolmente assumere che ciò corrisponda a circa 500 m. a piedi, che equivalgono a 300 m. in linea d'aria].



2. SERVIZI DI MOBILITÀ SOSTENIBILI: TRASPORTO PUBBLICO - ACCESSIBILITÀ CICLABILE E PEDONALE

Il Comune di Lodi afferisce all'Ambito Territoriale Omogeneo Medio e Basso Lodigiano della Sottorete C (corrispondente all'area orientale della Città Metropolitana di Milano ed alla Provincia di Lodi) e, più in particolare, all'Ambito di Progetto C9 Lodi area urbana. Esso è interessato anche dalle linee inerenti l'Ambito di Progetto C8 Lodigiano e, in modo più limitato, a quelle dell'Ambito di Progetto C10 Bassa lodigiana.

In questo comparto territoriale l'unica rete infrastrutturale di forza è costituita dalla linea ferroviaria Milano–Piacenza, con capisaldi di rete identificati nelle stazioni ferroviarie di Lodi (S1), Casalpusterlengo e Codogno e nel capolinea del metropolitana M3 di San Donato.

La situazione attuale dei livelli produttivi e della frequentazione del TPL negli Ambiti di Progetto di riferimento C8 Lodigiano, C9 Lodi area urbana e C10 Bassa lodigiana di diretto interesse per il Comune di Lodi è riportata nella tabella seguente (i cui dati sono frutto anche di campagne di rilevazione effettuate dalle aziende STAR e LINE).

La rete di progetto d'interesse per il Comune di Lodi prospettata nella proposta del Programma dei Servizi di Bacino del TPL è, come detto, quella afferente agli Ambiti di Progetto C8, C9 e C10, per i quali sono previste le strutturazioni gerarchiche di seguito descritte:

- nell'Ambito di Progetto C8 Lodigiano la rete proposta segue una struttura radiale incentrata su Lodi, a cui si aggiunge una direttrice primaria nord-sud complementare alla linea ferroviaria che attraversa i territori nella parte ovest della Provincia; oltre a Lodi, altri nodi di interscambio fondamentale sono rappresentati da Melegnano, Sant'Angelo Lodigiano e Codogno;

Tabella 1 – Servizi di TPL attuali negli Ambiti di Progetto C8, C9 e C10 di interesse per il Comune di Lodi (Fonte PSB del TPL MI-MB-LO-PV set.2018)

Codice linea	Nome linea	Azienda	Ambiti di Progetto del Programma di Bacino	Utenti rilevati (Fonte STAR 2016 e LINE) 2015	Corse/giorno (feriale)	Bus-km/giorno (feriale)	Bus-km/anno
L001	Olmo – Ospedale – Stazione – San Grato	LINE	C9	1.801*	43 (di cui 12 al cimitero S.Bernardo) **	n.d.	n.d.
L002	Chiosino – Stazione Fs – Ospedale – Riolo	LINE	C9	1.083*	36 (di cui 15 a Riolo) **	n.d.	n.d.
L003	Albarola – Stazione – Ospedale – Tribunale – Stazione – Albarola	LINE	C9	158*	23 **	n.d.	n.d.
L004	Stazione FS – Polo Universitario	LINE	C9	40*	31 **	n.d.	n.d.
L005	Navetta Parcheggio – Ospedale – Centro	LINE	C9	n.d.	28 **	n.d.	n.d.
E003	Castiraga Vidardo – Lodi	LINE	C8	864	21	382	138.039
E004	Codogno – S. Colombano	LINE	C10	787	21	438	98.131



E005	Vizzolo – Lodi	LINE	C8	173	10	182	37.401
E011	Lodi – Cervignano – Paullo	LINE	C8 – C10	1.624	60	1.190	292.402
E012	Paullo – Cervignano – Milano M3 San Donato M.	LINE	C8 – C10	457	31	837	221.058
E013	Ospedaletto L. – Lodi	LINE	C8 – C10	1.338	48	1.120	270.245
E015	Parma – Piacenza – Codogno – Milano M3 San Donato M.	LINE	C8 – C10	653	16	1.071	282.426
E060	Valera Fratta – Milano M3 San Donato M.	LINE e STAR	C8 – C10	436 (dato LINE 2015) 306 (dato STAR 2016)	18	575	329.567
LCM01	Cavacurta – Milano	STAR	C8 – C10	356	14	729	208.900
CDA–LO	Cavenago d'Adda – Castiglione d'Adda – Lodi	STAR	C8 – C10	204	20	234	72.095
Q37	Chignolo Po – Lodi	STAR	C10	866	43	739	221.792
Q39	Lodi – Borgo S. Giovanni – Sant'Angelo Lodigiano	STAR	C8 – C10	401	19	216	64.574
CO–LO	Codogno – Castiglione – Lodi	STAR	C10	781	47	1.062	279.816
Q38	Lodi – Graffignana	STAR	C10	654	23	420	111.430
Q12	Lodi – Melegnano – San Donato M.	STAR	C8	289	34	1.212	209.851
Q40	Pavia – Sant'Angelo Lodigiano – Lodi	STAR	C8 – C10	2.742	72	2.336	594.940
Q33	Treviglio – Lodi	STAR	C10	786	16	480	196.244
SCO–MI	San Colombano – Milano M3 San Donato M.	STAR	C8 – C10	310	14	593	132.738
VFR–LO	Valera Fratta – Lodi	STAR	C8 – C10	630	18	529	133.778
Q35	Lodi – Zorlesco	STAR	C10	167	19	357	110.478
HZO	Zorlesco – Milano M3 San Donato M.	STAR	C8 – C10	249	10	491	103.399

* Passeggeri saliti in un giorno feriale medio. Fonte: "Indagine di carico passeggeri e matrice O/D della domanda di TPL su gomma Provincia di Lodi"

** Da sito ente gestore (<http://lodiurbano.lineservizi.it/mappe/>)

- nell'Ambito di Progetto C9 Lodi area urbana la rete proposta (di tipo urbano) riprende e migliora lo schema dell'attuale servizio comunale, semplificandone la fruibilità grazie all'eliminazione di sovrapposizioni e ridondanze dei tracciati e aumentando il livello di servizio per frequenza e/o estensione dell'esercizio;
- nell'Ambito di Progetto C10 Bassa lodigiana la rete proposta segue una struttura radiale incentrata su Lodi e Codogno (nodi di interscambio fondamentali), a cui si aggiunge, come per l'ambito C8, una



direttrice primaria nord-sud complementare alla linea ferroviaria che attraversa i territori nella parte ovest della Provincia.

L'immagine successiva evidenzia come l'ambito D1 e conseguentemente l'area dell'ex Linificio dispone di un'alta accessibilità sia con il servizio su ferro (attestazione della Linea S1 Saronno -Lodi con frequenza ogni 30 minuti oltre ai treni veloci regionali) e della maggior parte delle linee di trasporto pubblico su gomma afferenti alla città di Lodi. L'accessibilità con il trasporto pubblico sarà ulteriormente facilitata dall'incremento delle frequenze contemplato dal Programma dei servizi del TPL del Bacino di Milano, Monza Brianza, Lodi e Pavia.

A queste linee, direttamente "governate" dal Programma dei servizi del TPL del Bacino di Milano, Monza Brianza, Lodi e Pavia, si aggiungono altre linee afferenti al Bacino di Cremona e Mantova,



Nel complesso, il Comune di Lodi risulta interessato, ed in relazione alla sua localizzazione l'ambito D1, nello scenario di progetto, da servizi che si sviluppano lungo tutte le direttrici stradali di penetrazione,



attestandosi nei pressi della stazione ferroviaria (all'altezza del terminal esistente sul fronte nord), con frequenze di 20'/60', nelle fasce orarie rispettivamente di punta e di morbida.

Nel settore cittadino a sud della ferrovia, il servizio si sviluppa prevalentemente lungo l'anello composto dalle vie S. Colombano-D'Acquisto-Sant'Angelo-Pavia-SS9 Via Emilia, con infittimento della maglia, per raggiungere specifiche polarità (ad esempio il centro commerciale My Lodi, lo Stadio, l'Università ed i centri scolastici), garantito dalle linee urbane con frequenze di 15'/20' (punta/morbida) [per ulteriori approfondimenti si demanda al Programma di Bacino di Milano, Monza Brianza, Lodi e Pavia].

Il vigente PUM del Comune di Lodi (2009) fornisce indicazioni in merito allo stato di fatto del TPL urbano ed extraurbano all'epoca della sua stesura e propone indirizzi per una sua revisione e riqualificazione. Per quanto riguarda le linee extraurbane le proposte del vigente PUM riguardano:

- la "periferizzazione" dei transiti extraurbani sull'anello Dalmazia-Defendente-S. Giacomo-Cremonesi-Agnelli-Vignati-Stazione ferroviaria;
- la razionalizzazione dei percorsi dei servizi extraurbani nell'area in cui sono concentrati gli istituti scolastici superiori (viale Giovanni XXIII, via D'Acquisto e via Sant'Angelo), allo scopo di garantire la sicurezza dalla circolazione dei veicoli privati e dei pedoni, verificando una diversa disposizione delle fermate di salita e discesa, semplificando, laddove possibile, i percorsi di linea e garantendo minori spostamenti lungo la rete stradale sia ai bus in servizio sia agli utenti pedonali diretti alle fermate; si ritiene necessario eliminare i transiti in viale Giovanni XXIII e in via D'Acquisto, così da indirizzare gli ingressi (e le uscite) da sud esclusivamente lungo via S. Colombano e lungo v.le Europa, proseguendo, se il collegamento è necessario, lungo il sottopasso ferroviario di via S. Colombano;
- le valutazioni in merito alla possibilità di concentrare l'attestamento dei servizi presso la stazione ferroviaria in aree separate a seconda della provenienza, ossia in via Fascetti per le linee provenienti da sud e nel terminal bus realizzato nell'area dell'ex scalo merci per le linee provenienti da nord, contemplando gli interventi necessari per garantire la necessaria dotazione di stalli oltre a rivedere l'organizzazione del polo di interscambio stesso, al fine migliorarne l'accessibilità sia dei bus che delle autovetture.

Per quanto riguarda i percorsi delle linee urbane, il vigente PUM propone:

- l'inversione del senso di marcia della linea L003 (Albarola – Stazione – Ospedale – Tribunale – Stazione – Albarola) lungo via Dalmazia-Defendente, così da offrire un collegamento fra il parcheggio D'Azeglio-Dalmazia e il centro storico e garantire il raggiungimento immediato della stazione per chi proviene dalla periferia;
- la verifica della fattibilità di un'ipotesi alternativa per la linea L005 Navetta Parcheggio – Ospedale – Centro (essendo l'utenza non molto elevata e composta solo in minoranza da utenti del parcheggio), prevedendo il prolungamento di tutto il servizio urbano dall'Ospedale ai parcheggi periferici in via Massena; un collegamento Massena-centro-Stazione RFI, potrebbe essere eventualmente ottenuto in maniera differente per le diverse linee e nei diversi orari della giornata, al fine di non penalizzare eccessivamente gli utenti di una sola linea.



La rete ciclabile attuale, pur se in maniera disorganica, e variamente divisa tra percorsi in sede propria o in sede promiscua (cfr. PUM vigente) ha la stessa struttura della maglia viaria, interessando alcune delle principali radiali e parte della circonvallazione del centro storico.

Nel centro, è stata individuata una Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU), coincidente con il centro storico, è stato istituito il limite di velocità a 30 km/h e in grande parte delle strade a senso unico è stata prevista la deroga per i velocipedi, dove quindi è permessa la circolazione contromano.

I principali percorsi ciclabili/ciclopedonali e pedonali che interessano l'ambito D1 sono rappresentati da:

- a nord l'asse Lodivecchio-Mazzini (in particolare la pista ciclabile di via San Bassiano-Polenghi-Lombardo e quella dei Giardini del Passeggio);
- a sud l'asse di viale Pavia-Fascetti-San Colombano;
- di superamento della linea ferroviaria: le piste monodirezionali ai lati della carreggiata di via Sforza, il percorso ciclabile sul marciapiede recentemente realizzato nel sottopasso di via San Colombano, il collegamento Besana-Battisti, il sottopasso di via Nino Dall'Oro (oggetto di riqualifica/ampliamento con avvio dei lavori nel primo semestre del 2023), il sottopasso di via Zalli e il sottopasso di stazione.





3. STIMA DEL CARICO INDOTTO DALLE FUNZIONI PREVISTE NELL'AREA EX-LINIFICIO

Il progetto di riqualifica/rigenerazione/rifunzionalizzazione dell'area ex-Linificio, contempla con accesso principale da via sant'Angelo la presenza delle seguenti funzioni:

- Archivio storico (circa 620 mq spazio destinato al pubblico);
- Opificio culturale circa 7.800 mq, comprendente: museo civico, spazio mostre, uffici, coworking e auditorium (inteso come funzione accessoria alle mostre temporanee);

oltre alla riqualificazione/messa in sicurezza del parcheggio esistente nell'edificio, in grado di offrire poco più di 80 posti auto.

Per quanto riguarda la stima dei carichi indotti, vista la particolarità delle funzioni insediabili, il cui traffico indotto non è normativamente codificato automaticamente, si è fatto riferimento da un lato alle linee guida dell'Allegato A del PTCP vigente della Provincia di Monza e Brianza – capitolo 5 "Linee guida per la valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità") assimilando le funzioni al terziario (estremo superiore) e dall'altro alle assunzioni deducibili da bibliografia e studi simili (estremo inferiore); individuando conseguentemente un range all'interno del quale è ragionevole ipotizzare che si collocherà l'effettivo traffico indotto dalla rigenerazione dell'ex-Linificio.

Assimilando le funzioni al terziario attraverso l'applicazione dei parametri (cfr. linee guida dell'Allegato A del PTCP vigente della Provincia di Monza e Brianza, innanzi citato) si individua un traffico indotto nell'ora di punta pari rispettivamente a:

- Opificio culturale: 128 utenti/ora in ingresso al mattino e 205 utenti/ora in uscita alla sera;
- Archivio storico: 17 utenti/ora in ingresso al mattino e 11 utenti/ora in uscita alla sera.

Secondo recenti indagini condotte a livello nazionale e internazionale è da considerarsi sufficientemente rappresentativo assumere un valore pari a 40 - 60 visitatori come numero medio annuo per mq di superficie espositiva per disporre di stime che permettano di fornire indicazioni di valenza strategica. Inoltre per quanto riguarda l'archivio storico, ad esempio, l'archivio a Milano del museo nazionale di scienza e tecnologia Leonardo da Vinci contempla 2 visitatori/ora, mentre quello della Cà Granda 15 visitatori ogni 1,5 ore (10 visitatori/ora).

Considerando quindi il valore medio di 50 visitatori annuo per mq di superficie espositiva, per 300 giorni/anno, per 10 ore/giorno, si individua un indotto di visitatori rispettivamente pari a:

- Opificio culturale: 130 visitatori/ora;
- Archivio storico: 10 visitatori/ora.

Risulta quindi ragionevole attendere un indotto pari a circa 150 utenti/ora.





4. SCENARI EVOLUTIVI ASSETTO DELL'AMBITO ESTESO

Il grado di accessibilità all'ambito oggetto di intervento e nel caso specifico dall'area dell'ex Linificio, è strettamente correlata all'assetto complessivo dell'ambito D1, ricomprendendo quindi non solo l'area dell'ex-Linificio, ma anche l'area ex-ABB e l'area ex-Consorzio Agrario.

Per questo motivo sono stati considerati diversi scenari evolutivi al fine di contemplare sia la fase transitoria che l'assetto a regime, e precisamente:

- Scenario A: caratterizzato dalla situazione attuale e dalla sola attivazione delle funzioni previste nell'ex-Linificio.
- Scenario B: caratterizzato dall'attuazione delle previsioni dello Scenario A e di quelle previste dal PII area ex-ABB.
- Scenario C: caratterizzato dall'attuazione delle previsioni dello Scenario B e di quelle previste per l'area ex-Consorzio Agrario (PII approvato).
- Scenario tendenziale: caratterizzato dall'attuazione delle previsioni dello Scenario B e di quelle previste per l'area ex-Consorzio Agrario sulla base di nuovi indirizzi dell'Amministrazione comunale che dovranno essere concertati ed approvati con l'Attuatore.

Scenario A: situazione attuale e attivazione delle funzioni previste nell'ex-Linificio

Questo scenario è caratterizzato dall'attivazione delle azioni contemplate dal PUM vigente, finalizzate, attraverso l'attuazione della Politica della Sosta, ad orientare la domanda in funzione della durata della Sosta stessa.

La rifunionalizzazione dell'area ex-Linificio induce complessivamente un traffico indotto pari a 150 utenti/ora, che non necessariamente per le funzioni insediate si concentrerà nei giorni feriali scolastici dove maggiore è la domanda di sosta indotta dalle funzioni esistenti e in tal caso (ad esempio in caso di eventi feriali o festivi) potrebbe usufruire di una buona dotazione di sosta esistente e prevista.

In relazione alla conformazione della rete stradale, alla centralità dell'area, all'ottima offerta del trasporto pubblico sia su ferro che su gomma, al fine di incentivare una mobilità sostenibile in particolare per gli eventi diurni in giornate scolastiche è condizione necessaria/indispensabile attivare forme diversificate finalizzate a disincentivare l'arrivo con la propria autovettura a pochi passi dagli ingressi delle funzioni, al fine di ottenere un forte shift modale. Tali azioni devono ovviamente comprendere ad esempio la vendita degli ingressi degli eventi solo su prenotazione con sconti per chi utilizza il treno o con associato al biglietto d'ingresso il titolo di viaggio per il trasporto pubblico su gomma, o veicoli in sharing (bici, monopattini) e la localizzazione dei parcheggi gratuiti di riferimento.

Rispetto all'offerta attuale la rigenerazione del ex Linificio garantirà, grazie alle risorse messe a disposizione da Regione Lombardia in attuazione della LR 9/2020 e non contemplate nel quadro economico dell'intervento assistito da contributo PNRR per la realizzazione dell'Opificio Culturale e dell'archivio storico, l'incremento di almeno 80 posti auto attraverso la messa in sicurezza/riqualificazione del parcheggio nella struttura dell'ex-Linificio, oltre alla possibilità di potenziare su più livelli il parcheggio esistente di piazzale Forni.



Considerando quindi un coefficiente d'occupazione pari a 1,2 utenti/auto e l'attuazione di forti politiche verso l'uso di mobilità sostenibile (TPL, ecc.) l'accessibilità risulta confermata.

Scenario B: Attuazione delle previsioni contemplate dallo Scenario A e di quelle previste dal PII area ex-ABB

Tale scenario è caratterizzato dall'attuazione delle previsioni e delle azioni proprie dello Scenario A e di quelle previste dal PII area ex-ABB.

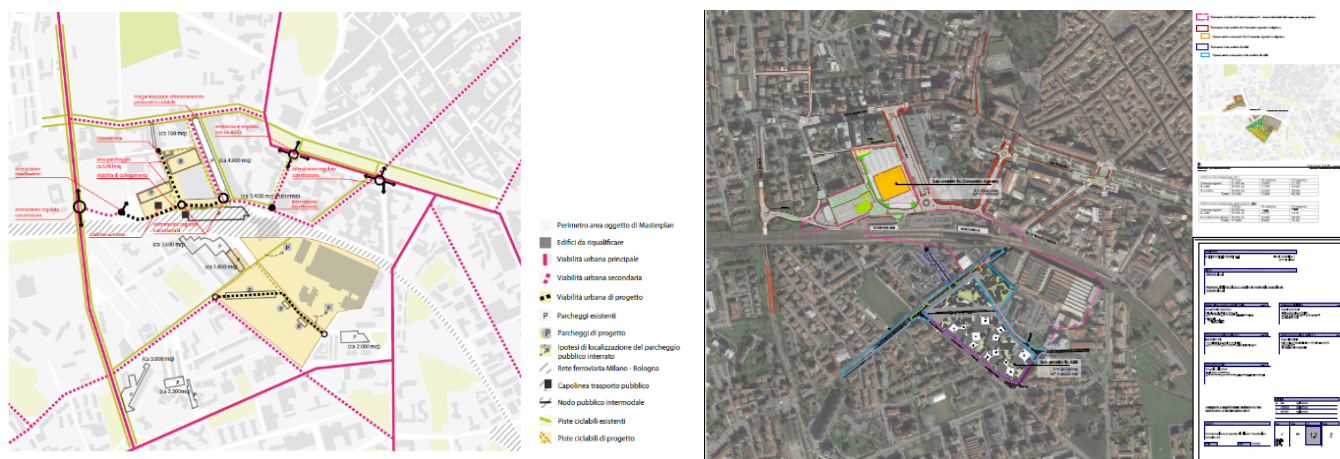
Il PII Area ex-ABB (a cui si rimanda per gli opportuni approfondimenti) oltre ad analizzare il quadro di riferimento e a determinare il traffico indotto dagli insediamenti previsti all'interno dell'area ex-ABB, contempla la realizzazione di spazi di sosta in superficie (80 posti auto circa), in aggiunta al parcheggio interrato pertinenziale a servizio delle residenze del PII.

E' evidente che l'attivazione del PII area ex-ABB consentirà oltre all'attuazione della Politica della Sosta contemplata dal PUMS vigente, un incremento dei posti auto offerti, che permetterà di articolare meglio la necessità di rispondere alle esigenze delle funzioni insediate e della città, fermo restando che l'obiettivo primario non è quello di soddisfare all'interno dell'ambito tutta la domanda di sosta, ma di diversificare le modalità di adduzione in funzione della durata privilegiando le modalità ecocompatibili e condivise.

Scenario C: Attuazione delle previsioni contemplate dallo Scenario B e di quelle previste area ex-Consorzio Agrario (PII approvato)

Tale scenario è caratterizzato dall'attuazione delle previsioni dello Scenario B e di quelle previste per l'area ex-Consorzio Agrario (PII approvato), contempla la riqualificazione/rifunzionalizzazione della rete viaria a nord della Stazione ferroviaria per tutte le componenti della mobilità (che indurrà un equilibrio fra i carichi di traffico nel sottopasso di via Sforza rispetto a quello di via San Colombano) e un sostenuto incremento della dotazione di parcheggi pertinenziali e pubblici (per ulteriori approfondimenti si rimanda agli elaborati del PII stesso).

A titolo cautelativo, sebbene appetibili anche per le funzioni contemplate nell'area ex-Linificio, si ipotizza che l'incremento dell'offerta di sosta sia dedicato alle altre funzioni (presenti/previste) e al Centro storico della città.



Ne deriva quindi che per quanto riguarda l'accessibilità all'area ex-Linificio si conferma quanto evidenziato nello Scenario B, e che l'attuazione del PII area ex-Consorzio Agrario approvato indurrà benefici aggiuntivi in termini di accessibilità/dotazione di sosta anche all'area ex-Linificio.



Scenario tendenziale Attuazione delle previsioni contemplate dallo Scenario B e di quelle previste area ex-Consorzio Agrario (tendenziale)

Tale scenario è caratterizzato anch'esso dall'attuazione delle previsioni dello Scenario B e di quelle che potranno interessare l'area ex-Consorzio Agrario (tendenziale, ossia in pendenza della decisione del Consiglio di Stato, i cui contenuti scaturiranno da accordi da definire fra l'Amministrazione Comunale e il proponente).

A titolo cautelativo, sebbene appetibili anche per le funzioni contemplate nell'area ex-Linificio, si ipotizza che in ragione anche allo stato attuale di discreta variabilità dei contenuti puntuali da definirsi del PII stesso, si ipotizza, analogamente allo Scenario C che l'incremento dell'offerta di sosta ad uso pubblico sia dedicato ad altre funzioni (esistenti/previste) e al Centro storico della città.

Ne deriva quindi che per quanto riguarda l'accessibilità all'area ex-Linificio si conferma quanto evidenziato nello Scenario B e che l'attuazione del PII area ex-Consorzio Agrario tendenziale indurrà benefici aggiuntivi in termini di accessibilità/dotazione di sosta anche all'area ex-Linificio, confermandone l'accessibilità.

