

indicazione e suggerimento per importanti scelte future e per il mantenimento degli opportuni corridoi di salvaguardia.

V/C e perditempo nelle intersezioni.

Dall'output modellistico che descrive il rapporto V/C ed i perditempo (cfr. sempre stato di fatto) è possibile desumere una serie di interessanti indicazioni:

- aumento in alcuni tratti della SP51 urbana (*range* 0,6-0,8), che corrisponde ad un livello di servizio congestionato ma accettabile; maggiore canalizzazione con livello di attenzione per possibili code;
- perditempo (in rosso maggiore entità) localizzato esclusivamente nella rotonda di via Lazzaretto; si noti tuttavia che il valore di 0,60 centesimi di minuto corrisponde a circa 36 sec. complessivi, ovvero circa 15 sec. di attesa sull'asta principale, ritenuti assolutamente non critici;
- significativa diminuzione del rapporto V/C sulle aste "residenziali" (di quartiere) come via Bachelet, ecc.
- maggiore impegno dell'asta interna via Papa Paolo VI-via Santa Lucia, già commentato positivamente nel breve periodo.

Assetto dei flussi: traffico distorto/acquisito.

L'elaborazione fondamentale per apprezzare gli effetti delle proposte infrastrutturali è quella del confronto tra stato di fatto e ipotesi simulativa; tale elaborazione mostra chiaramente alcuni importanti effetti di riassetto della rete:

- zona ovest: l'effetto congiunto della realizzazione del by pass della SP49 (connessione viale Vittoria) e la ZTL sulla via I Maggio (da leggersi in sinergia), provoca un sensibile decremento sulle aste "interne" della stessa SP49 (viale Europa), ma soprattutto della via Bachelet che oggi costituisce l'unico asse di accesso al quartiere e alle attrezzature pubbliche scolastiche, sanitarie e sportive; questo effetto viene valutato positivamente, sia per i citati decrementi in area residenziale, sia per la canalizzazione sul by pass.
E' chiaro che l'efficacia, ma anche la complessità di un siffatto tracciato e relativo sottopasso, va vista in relazione al notevole potenziamento della accessibilità (leggi centralità) della stazione ferroviaria FNM e delle aree ad essa adiacenti. Si sottolinea che il tracciato è pensato anche in funzione di un auspicabile accordo tra Amministrazioni Pubbliche e FNM in merito all'utilizzo in sotterranea dell'area di scalo attuale.
- zona sud: In questo caso l'intervento origina da una riflessione sui flussi operativi e pesanti di scambio tra e da/per le zone produttive sulla SP49 e SP51, le quali oggi utilizzano la connessione di via Kennedy, impegnando fortemente la tratta urbana ed i relativi nodi. La connessione proposta coglie così due obiettivi:
 - o scaricare l'itinerario via per Molteni/Kennedy-via per Dolzago;
 - o facilitare l'ingresso nell'area produttiva attraverso via Vignola, scaricando la tratta di via Peslago che interferisce la Scuola Primaria "S. D'Acquisto"; tale intervento se unito alla realizzazione del ponte sul torrente Gandoglio, migliora sostanzialmente l'accessibilità a tutto il comparto.
- zona nord: si tratta di interventi di rammigliatura della rete secondaria e locale senza particolari conseguenze sull'assetto generale; tali interventi – come sottolineato – acquistano significato solo se concepiti in relazione alla valorizzazione fruttiva del Lago.