

# COMUNE DI VERGIATE

(Provincia di Varese)

## P.G.T. PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO PIANO DEI SERVIZI

Servizio Urbanistica e del Sistema Informativo Territoriale

### UFFICIO DI PIANO

Responsabile Tecnico Scientifico  
Arch. Giuseppe Barra

Responsabile Redazione VAS  
Arch. Giorgio Baldizzone

Responsabile Direttivo Tecnico U.P.  
Arch. Gabriella Seganfredo

### ESPERTI DI SETTORE

Arch. Silvio Gobbi - Mobilità e Reti

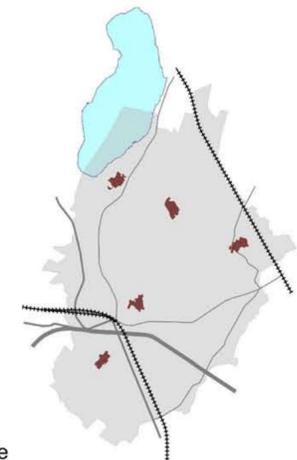
Dott. Mario Lolla - Geologo

Dott. Alessandro Nicoloso - Agronomo  
Forestale

PRASSICOOP - Pianificazione Commerciale

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO  
Geom. Graziano Magni

SINDACO  
Maurizio Leorato



## Relazione e schede progettuali di intervento sulla mobilità

Delibera di Adozione n° 48 del 20.12.2013

Delibera di Approvazione n° 22 del 20.06.2014

PARERE di Compatibilità PTCP  
Provincia di Varese - Deliberazione  
n° 121 del 18.04.2014

DATA: GIUGNO 2014

PS 8\_2

| nr          | tema  |                     |
|-------------|---|---------------------|
| 00          | Sommario  |                     |
| 01          | - Le reti di mobilità allo stato di fatto   | I-01 - I-02         |
| 02- abcdefg | - L'individuazione delle criticità (dal <i>Documento Strategico Preliminare - Mobilità e reti</i> - giugno 2009)        | I-03                |
| 02-a        | - L'individuazione delle criticità relative agli insediamenti residenziali  | I-04                |
| 02-b        | - L'individuazione delle criticità relative agli insediamenti produttivi-commerciali-terziari                           | I-05                |
| 02-c        | - L'individuazione delle criticità relative alle reti stradali ordinarie  | I-06                |
| 02-d        | - L'individuazione delle criticità relative alle reti autostradali  | I-07                |
| 02-e        | - L'individuazione delle criticità relative alle reti ferroviarie   | I-08                |
| 02-f        | - L'individuazione delle criticità relative alle reti ciclo-pedonali  | I-09                |
| 02-g        | - La sintesi delle criticità  | I-10                |
| 03          | - Le reti di mobilità di progetto   | I-11 - I-12         |
| 04- abcdefg | - L'individuazione degli scenari di piano (dal <i>Documento Strategico Preliminare - Mobilità e reti</i> - giugno 2009) | I-13                |
| 04-a        | - L'individuazione degli scenari di piano agli insediamenti residenziali  | I-14                |
| 04-b        | - L'individuazione degli scenari di piano relative agli insediamenti produttivi-commerciali-terziari                    | I-15                |
| 04-c        | - L'individuazione degli scenari di piano relative alle reti stradali ordinarie   | I-16                |
| 04-d        | - L'individuazione degli scenari di piano relative alle reti autostradali   | I-17                |
| 04-e        | - L'individuazione degli scenari di piano relative alle reti ferroviarie  | I-18                |
| 04-f        | - L'individuazione degli scenari di piano relative alle reti ciclo-pedonali   | I-19                |
| 04-g        | - La sintesi degli scenari di piano   | I-20                |
| 05          | - Gli schemi sezionali tipo   |                     |
| 06          | - Le schede descrittive degli interventi  |                     |
| 01          | - Corgeno - Sommario<br>Sintesi<br>Schede   | 06-01 da D-1 a D-19 |
| 02          | - Cimbrio - Sommario<br>Sintesi<br>Schede   | 06-02 da D-1 a D-20 |
| 03          | - Capoluogo - Sommario<br>Sintesi<br>Schede   | 06-03 da D-1 a D-27 |
| 04          | - Sesona - Sommario<br>Sintesi<br>Schede  | 06-04 da D-1 a D-9  |
| 07          | - Gli effetti indotti sulle modalità di utilizzo della rete viaria dall'attuazione delle previsioni di piano            | S-00                |
| 07-a        | - Gli effetti indotti dalle previsioni di insediamenti residenziali - Valutazioni generali                              | S-01                |
| 07-b123     | - Il sistema SS 33  | S-02 - S-03 - S-04  |
| 07-c123     | - Il sistema SP 17  | S-05 - S-06 - S-07  |
| 07-d123     | - Il sistema SP 18  | S-08 - S-09         |
| 08          | - Appendice   | A-00 e seguenti     |

| nr   | tema                                    |
|------|---|
| 01-a | Le reti di mobilità allo stato di fatto |

#### La rete di mobilità veicolare

La rete di mobilità veicolare presente sul territorio comunale si connota essenzialmente per uno scenario di interconnessioni radiali tra insediamenti policentrici, riferibili principalmente alle localizzazioni storicamente consolidate.

Gli agglomerati insediativi stessi manifestano una modalità di espansione fondata sulla progressiva saturazione degli spazi disponibili a margine dei suddetti assi radiali, sia procedente dagli originari nuclei di antica formazione, sia centrata su nuove funzioni produttive o commerciali.

Si annoverano in particolare le seguenti emergenze:

- il raccordo autostradale A8 dir, in qualità di collegamento tra la A8 in area lombarda e la A 26 in area piemontese;
- la SS 629 "Vergiate - Besozzo", in qualità di accesso al sistema lacustre della Provincia;
- la SS 33 "del Sempione", in qualità di accesso al sistema aeroportuale di Malpensa, ai Comuni contermini del Piemonte Orientale ed alla sponda lombarda del Lago Maggiore;
- la SP 17 "del Buon Cammino", in qualità di accesso all'*hinterland* varesino;
- la SP 47 "della Strona", in qualità di raccordo tra la SS 33 e la SP 17 lungo il margine sud-est del territorio comunale;

nonché, via via:

- la SP 18 "dell'Isolino Virginia", in qualità di raccordo tra il Capoluogo, la frazione Corgeno ed i Comuni limitrofi;
- la SP 44 "della Rogorella", in qualità di raccordo tra la SP 17, la frazione Cimbro ed i Comuni limitrofi.

I rimanenti rami viari esplicano principalmente funzioni di collegamento locale.

Conseguentemente, anche in relazione agli effetti pianificatori e prescrittivi propri al PGT, nella

*Tavola DP B 3a - Classificazione della viabilità esistente*

vengono rappresentati i principali elementi viabilistici esistenti sul territorio comunale e sui territori contermini, e ne viene operata la classificazione per funzioni viabilistiche e livelli prestazionali, secondo lo schema seguente:

| FUNZIONI<br>VIABILISTICHE | LIVELLI<br>PRESTAZIONALI               |
|---------------------------|--|
| - autostrade              | 1° livello                             |
| - strade extra-urbane     | 2° livello<br>3° livello<br>4° livello |
| - strade urbane           | 3° livello<br>4° livello<br>5° livello |
| - strade non-classificate | 6° livello                             |

| nr   | tema  |
|------|---|
| 01-b | Le reti di mobilità allo stato di fatto (seguito) |

#### La rete di mobilità non-veicolare

Appaiono sostanzialmente carenti, soprattutto in relazione alle potenzialità del territorio, gli spazi riservati alla mobilità non-veicolare.

Infatti:

- i margini degli assi viari emergenti non risultano estensivamente attrezzati con idonee sedi dedicate;
- la rete sentieristica e carrabile di origine agricolo-forestale costituisce solo episodicamente un efficace accesso alle principali funzioni urbane o alle aree di interesse ambientale e paesaggistico.

Alcune significative eccezioni (il tratto urbano della SP 17, la pista circumlacuale del Lago di Comabbio) possono rappresentare uno stimolo per una più determinata interventualità in merito.

#### La rete di mobilità ferroviaria

Sono infine presenti due linee ferroviarie:

- la Milano - Domodossola - Sempione, con una fermata nel territorio comunale localizzata presso il Capoluogo, è suscettibile, se adeguatamente potenziata ed attrezzata, di svolgere un ruolo significativo per le relazioni interurbane e per la stessa mobilità locale;
- la Milano - Gallarate - Luino, con una fermata prossima al territorio comunale localizzata presso le frazioni Cimbri e Crugnola di Mornago, non appare invece in grado di svolgere un'analoga funzione.

| nr          | tema  |
|-------------|---|
| 02- abcdefg | L'individuazione delle criticità (dal Documento Strategico Preliminare - Mobilità e reti - giugno 2009) |

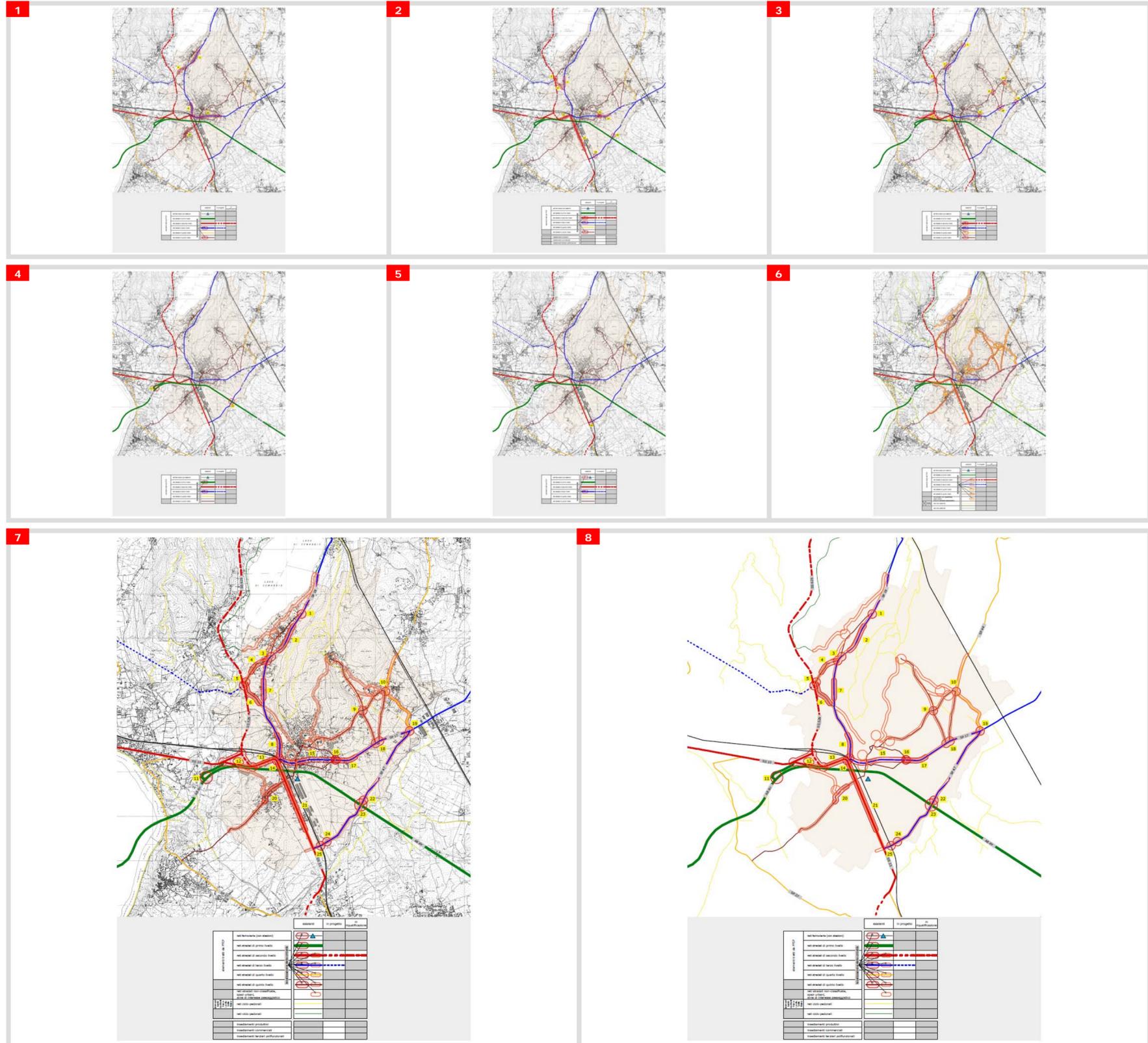
Nel Documento strategico preliminare in materia di mobilità e reti, sono state dapprima analizzate e quindi sintetizzate le principali criticità individuabili a carico del sistema della mobilità interessante il territorio comunale ed i territori contermini.

Analisi e sintesi sono state inoltre ricondotte al più ampio contesto della Provincia di Varese, attingendo alla documentazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale ed adottandone sostanzialmente l'apparato di classificazione e rappresentazione.

Nell'approccio analitico, le criticità sono state relazionate a sei ambiti causali ed effettuali:

- 1 - gli insediamenti residenziali,
- 2 - gli insediamenti produttivi-commerciali-terziari,
- 3 - le reti stradali ordinarie,
- 4 - le reti autostradali,
- 5 - le reti ferroviarie,
- 6 - le reti ciclo-pedonali.

Nel successivo approccio sintetico (7-8), i suddetti ambiti causali ed effettuali sono stati invece riguardati sinotticamente, onde evidenziarne le interazioni.



|      |  |
|------|--|
| nr   | tema   |
| 02-a | L'individuazione delle criticità relative agli insediamenti residenziali |

Nel citato *Documento*, sono state rappresentate in forma cartografica ( 1 ) e matriciale ( 2 ) le principali criticità che le reti di mobilità presenti sul territorio comunale originano, allo stato di fatto, a carico degli insediamenti residenziali, e viceversa.

Ne è derivata la seguente elencazione di eventi ed elementi descrittivi:

**2. via Lombardia (SP 18):**

- tangenza all'abitato di Corgeno,
- assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
- assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale,
- assenza di sistemi di moderazione della velocità veicolare;

**4. via San Rocco tratto nord-est:**

- svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 629 ed SP 18 in ambito urbano,
- trasferimento di quote di traffico interferente,
- assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
- assenza di sistemi di moderazione della velocità veicolare;

**8. via per Corgeno (SP 18):**

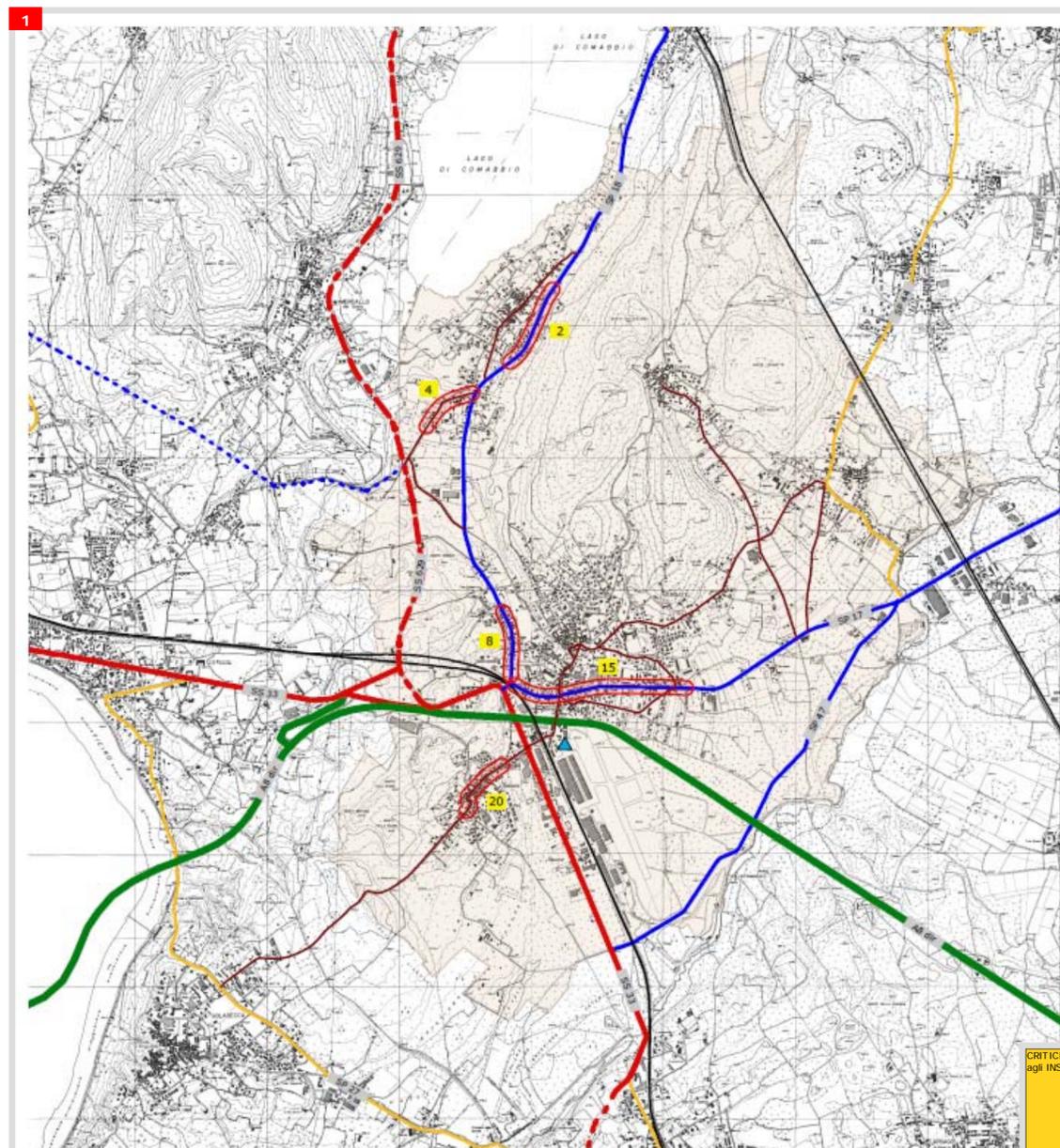
- svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 17 ed insediamenti a nord del Lago di Comabbio in ambito urbano,
- trasferimento di quote di traffico interferente,
- assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
- assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale,
- assenza di sistemi di moderazione della velocità veicolare;

**15. via Di Vittorio - via Don Locatelli (SP 17):**

- svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 18 ed insediamenti dell'area ovest-vaesina in ambito urbano,
- trasferimento di quote di traffico interferente,
- carenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
- assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale,
- assenza di sistemi di moderazione della velocità veicolare;

**20. via Treves - via Posorti:**

- svolgimento di funzioni di collegamento tra SS 33 - SP 18 - SP 17 ed insediamenti della sponda ovest-ticinese in ambito urbano, caratterizzato da condizioni di particolare inadeguatezza spaziale e sezionale,
- trasferimento di quote di traffico interferente,
- assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti.



| elementi descritti da PTCP       | esistenti |             |                        | in progetto |             |                        | in<br>riqualificazione |             |                        |
|----------------------------------|-----------|-------------|------------------------|-------------|-------------|------------------------|------------------------|-------------|------------------------|
|                                  | esistenti | in progetto | in<br>riqualificazione | esistenti   | in progetto | in<br>riqualificazione | esistenti              | in progetto | in<br>riqualificazione |
| reti ferroviarie (con stazioni)  |           |             |                        |             |             |                        |                        |             |                        |
| reti stradali di primo livello   |           |             |                        |             |             |                        |                        |             |                        |
| reti stradali di secondo livello |           |             |                        |             |             |                        |                        |             |                        |
| reti stradali di terzo livello   |           |             |                        |             |             |                        |                        |             |                        |
| reti stradali di quarto livello  |           |             |                        |             |             |                        |                        |             |                        |
| reti stradali di quinto livello  |           |             |                        |             |             |                        |                        |             |                        |

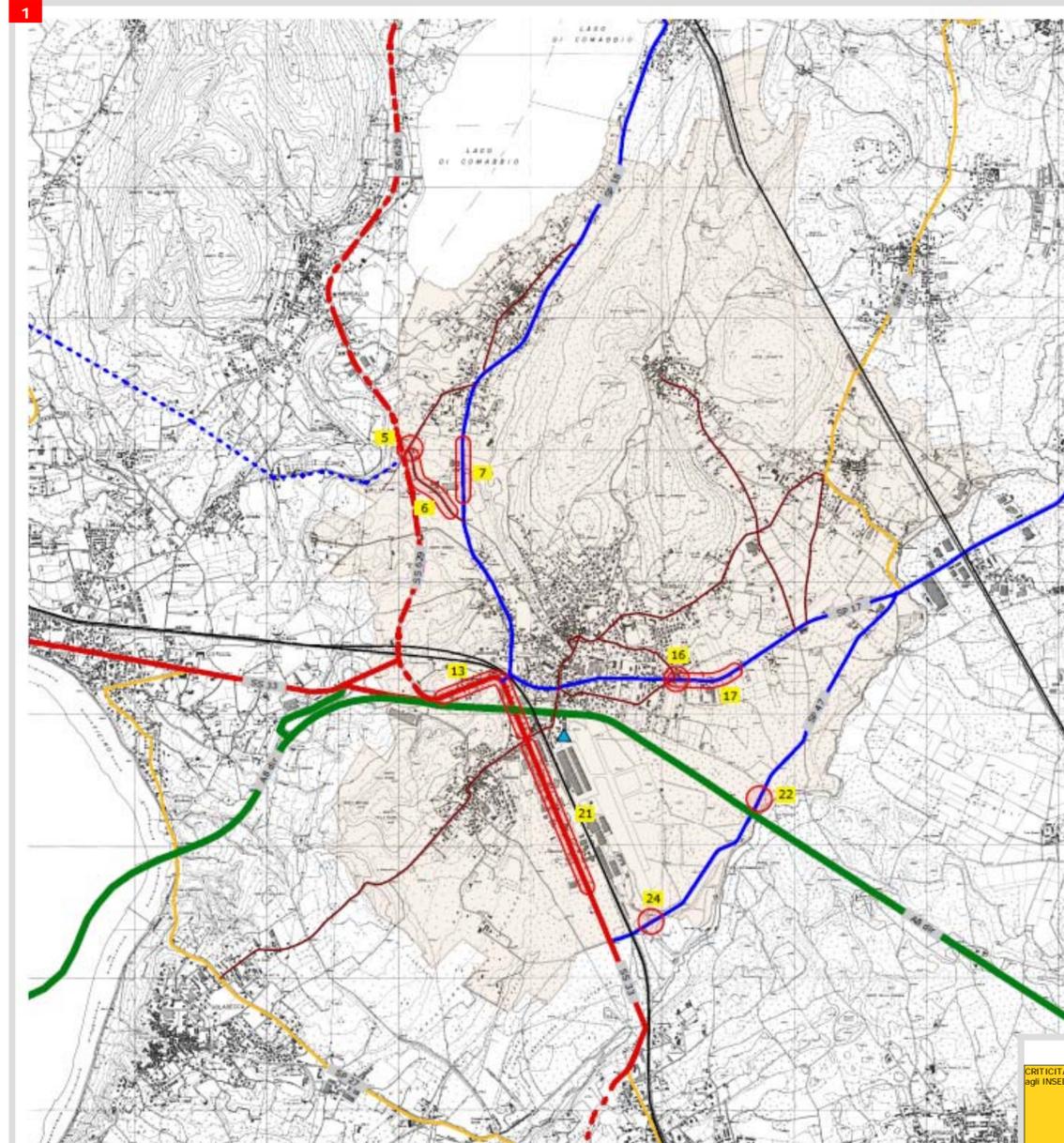
| CRITICITA' RELATIVE agli INSEDIAMENTI RESIDENZIALI |   | lunghezza allargata | assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti | assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale | assenza di sistemi di moderazione della velocità veicolare | svolgimento di funzioni di collegamento tra assi di livello superiore in ambito urbano | trasferimento di quote di traffico interferente | condizioni di particolare inadeguatezza spaziale e sezionale |
|--|---|---------------------|--|--|--|--|---|--|
| 2  | via Lombardia (SP 18)                       |                     |  |  |  |  |   |  |
| 4  | via San Rocco tratto nord-est               |                     |  |  |  |  |   |  |
| 8  | via per Corgeno (SP 18)                     |                     |  |  |  |  |   |  |
| 15   | via Di Vittorio - via Don Locatelli (SP 17) |                     |  |  |  |  |   |  |
| 20   | via Treves - via Posorti                    |                     |  |  |  |  |   |  |

| nr   | tema  |
|------|---|
| 02-b | L'individuazione delle criticità relative agli insediamenti produttivi-commerciali-terziari |

Nel citato *Documento*, sono state rappresentate in forma cartografica ( 1 ) e matriciale ( 2 ) le principali criticità da cui le reti di mobilità presenti sul territorio comunale sono investite, allo stato di fatto e nella prospettiva di alcune ipotesi di sviluppo, in relazione agli insediamenti produttivi, commerciali e/o terziari, considerati in qualità di poli generatori / attrattori di traffico veicolare.

Ne è derivata la seguente elencazione di eventi ed elementi descrittivi:

- 5. intersezione San Rocco nord-est / San Rocco sud-est:**
  - prossimità all'intersezione semaforizzata con SS 629,
  - occasionali condizioni di saturazione allo stato di fatto,
  - probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale espansione dell'adiacente insediamento produttivo;
- 6. via San Rocco tratto sud-est:**
  - occasionali condizioni di saturazione allo stato di fatto,
  - probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale espansione dell'adiacente insediamento produttivo,
  - assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale;
- 7. via per Corgeno (SP 18):**
  - probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale espansione dell'adiacente insediamento produttivo,
  - assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale;
- 13. via Sempione (SS 33) tratto tra SS 629 e ponte FS:**
  - ricorrenti condizioni di saturazione allo stato di fatto,
  - probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale espansione degli insediamenti commerciali nel tratto 21,
  - assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
  - assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale;
- 16. intersezione Di Vittorio (SP 17) / Gramsci / del Monte / delle Ginestre / Uguaglianza:**
  - probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale realizzazione dell'adiacente insediamento terziario polifunzionale,
  - assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;
- 17. via Di Vittorio (SP 17) tratto ad est dell'intersezione 16:**
  - probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale realizzazione dell'adiacente insediamento terziario polifunzionale,
  - assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;
- 21. via Sempione (SS 33) tratto tra ponte FS e fine abitato:**
  - ricorrenti condizioni di saturazione allo stato di fatto,
  - probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale espansione degli adiacenti insediamenti commerciali,
  - assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti,
  - assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale;
- 22. via Cascina Nuova (SP 47) presso A8 dir:**
  - probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale realizzazione dell'adiacente insediamento produttivo,
  - assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale;
- 24. via Cascina Nuova (SP 47) presso linea FS:**
  - probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale espansione dell'adiacente insediamento produttivo (Agusta),
  - assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale.



|                         |                                      | esistenti | in progetto | in<br>riqualificazione |
|-------------------------|--------------------------------------|-----------|-------------|------------------------|
| elementi tratti da PTCP | reti ferroviarie (con stazioni)      |           |             |                        |
|                         | reti stradali di primo livello       |           |             |                        |
|                         | reti stradali di secondo livello     |           |             |                        |
|                         | reti stradali di terzo livello       |           |             |                        |
|                         | reti stradali di quarto livello      |           |             |                        |
|                         | reti stradali di quinto livello      |           |             |                        |
|                         | insediamenti produttivi              |           |             |                        |
|                         | insediamenti commerciali             |           |             |                        |
|                         | insediamenti terziari polifunzionali |           |             |                        |

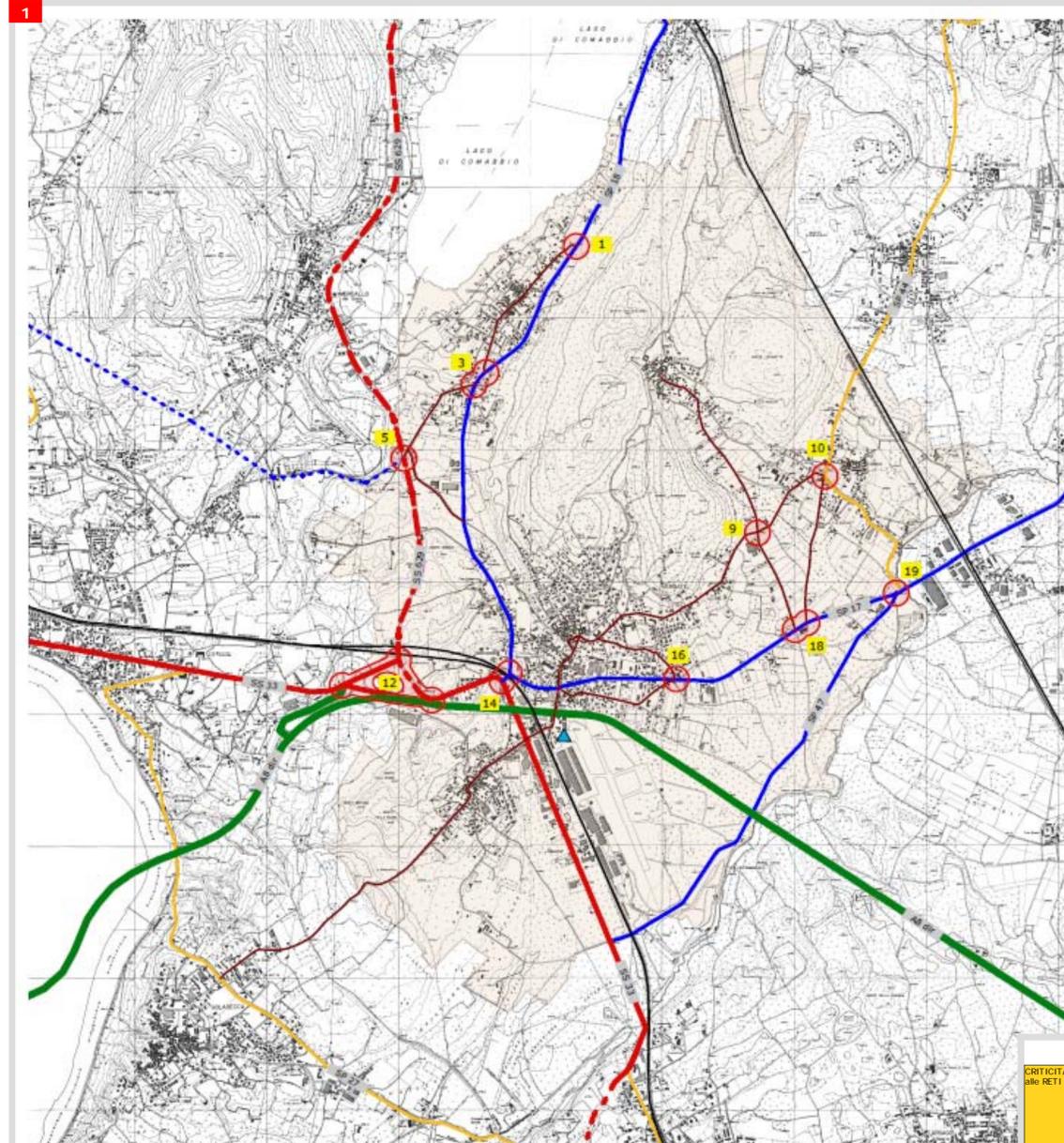
| CRITICITÀ RELATIVE agli INSEDIAMENTI PRODUTTIVI-COMMERCIALI-TERZIARI |   | prossimità ad altre intersezioni | occasionalità o ricorrenza condizioni di saturazione, allo stato di fatto | probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto | assenza di intersezioni attrezzate per le interazioni con la rete locale ed attraversamenti protetti |
|--|---|----------------------------------|---|--|--|
| 5  | Intersezione San Rocco nord-est / San Rocco sud-est                                   |                                  |   |  |  |
| 6  | via San Rocco tratto sud-est  |                                  |   |  |  |
| 7  | via per Corgeno (SP 18)   |                                  |   |  |  |
| 13   | via Sempione (SS 33) tratto tra SS 629 e ponte FS                                     |                                  |   |  |  |
| 16   | Intersezione Di Vittorio (SP 17) / Gramsci / del Monte / delle Ginestre / Uguaglianza |                                  |   |  |  |
| 17   | via Di Vittorio (SP17) tratto ad est dell'intersezione 16                             |                                  |   |  |  |
| 21   | via Sempione (SS 33) tratto tra ponte FS e fine abitato                               |                                  |   |  |  |
| 22   | via Cascina Nuova (SP 47) presso A8 dir   |                                  |   |  |  |
| 24   | via Cascina Nuova (SP 47) presso linea FS   |                                  |   |  |  |

|      |  |
|------|--|
| nr   | tema   |
| 02-c | L'individuazione delle criticità relative alle reti stradali ordinarie |

Nel citato Documento, sono state rappresentate in forma cartografica ( 1 ) e matriciale ( 2 ) le principali criticità manifestate dalle reti di mobilità presenti sul territorio comunale in relazione ad inadeguatezze morfologiche e/o funzionali dei nodi.

Ne è derivata la seguente elencazione di eventi ed elementi descrittivi:

- 1. intersezione Leopardi / Lombardia (SP 17):**
  - assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
  - assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;
- 3. intersezione San Rocco / Rosselli nord / Lombardia nord-est (SP 18) / Rosselli sud (SP 18):**
  - assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
  - assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;
- 5. intersezione SS 629 / San Rocco nord-est:**
  - prossimità all'intersezione con via San Rocco sud-est,
  - occasionali condizioni di saturazione allo stato di fatto,
  - probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale espansione dell'adiacente insediamento produttivo;
- 9. intersezione Torretta / dei Prati / Vergiate:**
  - assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
  - assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;
- 10. intersezione Varese / Stazione / Somma Lombardo / Vergiate:**
  - assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
  - assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;
- 12. intersezione SS 629 / SS 33:**
  - ridondanza dei rami intersettivi e delle conseguenti modalità di percorrimto,
  - elevato consumo di territorio,
  - assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare;
- 14. intersezione Sempione (SS 33) ovest / Corgeno (SP 18) / Don Locatelli (SP 17) / Sempione (SS 33) sud-est:**
  - ricorrenti condizioni di saturazione allo stato di fatto,
  - probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto, in conseguenza dell'eventuale espansione degli adiacenti insediamenti commerciali,
  - assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
  - assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;
- 16. intersezione Di Vittorio (SP 17) / Gramsci / del Monte / delle Ginestre / Uguaglianza:**
  - assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
  - assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;
- 18. intersezione Puccini (SP 17) ovest / dei Prati / Somma Lombardo / Puccini (SP 17) est / Cascina Malora:**
  - assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
  - assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti;
- 19. intersezione Puccini (SP 17) ovest / Lunga / Stazione (SP 17) / Cascina Nuova (SP 47):**
  - assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare,
  - assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti.



|                                  | esistenti | in progetto | in<br>riqualificazione |
|----------------------------------|-----------|-------------|------------------------|
| reti ferroviarie (con stazioni)  |           |             |                        |
| reti stradali di primo livello   |           |             |                        |
| reti stradali di secondo livello |           |             |                        |
| reti stradali di terzo livello   |           |             |                        |
| reti stradali di quarto livello  |           |             |                        |
| reti stradali di quinto livello  |           |             |                        |

| CRITICITÀ RELATIVE<br>alle RETI STRADALI ORDinarie |  | Prossimità ad altre intersezioni | Occasionalità o ricorrenza condizioni di saturazione, allo stato di fatto | Assenza di sistemi integrati di regimazione della priorità e moderazione della velocità veicolare | Probabile aggravio del carico veicolare allo stato di progetto | Assenza di spazi marginali organizzati ed attraversamenti protetti | Ridondanza dei rami intersettivi e delle conseguenti modalità di percorrimto | Elevato consumo di territorio |
|--|--|----------------------------------|---|---|--|--|--|-------------------------------|
| 1  | Intersezione Leopardi / Lombardia (SP 17)  |                                  |   |   |  |  |  |                               |
| 3  | Intersezione San Rocco / Rosselli nord / Lombardia nord-est (SP 18) / Rosselli sud (SP 18)               |                                  |   |   |  |  |  |                               |
| 5  | Intersezione SS 629 / San Rocco nord-est   |                                  |   |   |  |  |  |                               |
| 9  | Intersezione Torretta / dei Prati / Vergiate   |                                  |   |   |  |  |  |                               |
| 10   | Intersezione Varese / Stazione / Somma Lombardo / Vergiate   |                                  |   |   |  |  |  |                               |
| 12   | Intersezione SS 629 / SS 33  |                                  |   |   |  |  |  |                               |
| 14   | Intersezione Sempione (SS 33) ovest / Corgeno (SP 18) / Don Locatelli (SP 17) / Sempione (SS 33) sud-est |                                  |   |   |  |  |  |                               |
| 16   | Intersezione Di Vittorio (SP 17) ovest / Gramsci / del Monte / delle Ginestre / Uguaglianza              |                                  |   |   |  |  |  |                               |
| 18   | Intersezione Puccini (SP 17) ovest / dei Prati / Somma L. / Puccini (SP 17) est / Cascina Malora         |                                  |   |   |  |  |  |                               |
| 19   | Intersezione Puccini (SP 17) ovest / Lunga / Stazione (SP 17) / Cascina Nuova (SP 47)                    |                                  |   |   |  |  |  |                               |

| nr   | tema   |
|------|--|
| 02-d | L'individuazione delle criticità relative alle reti autostradali |

Nel citato *Documento*, sono state rappresentate in forma cartografica ( 1 ) le principali criticità manifestate dalle modalità di integrazione sul territorio comunale tra rete autostradale e rete stradale ordinaria.

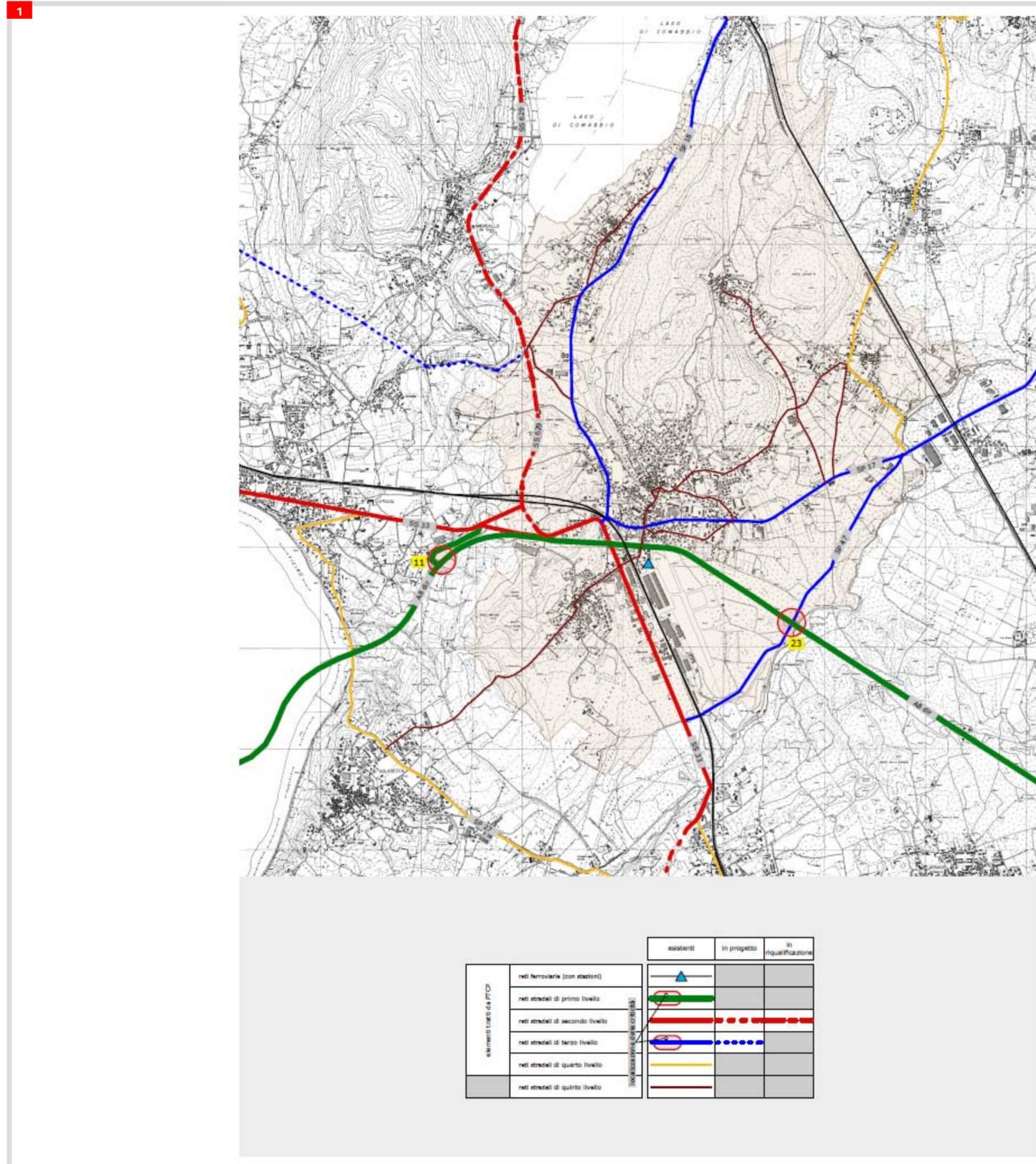
Ne è derivata la seguente elencazione di eventi ed elementi descrittivi:

**11. uscita Vergiate - Sesto Calende dell'A8 dir:**

- eccentricità rispetto all'agglomerato urbano,
- impossibilità di raccogliere e distribuire efficacemente i flussi da e per l'area ovest-vaesina senza interessamento dell'agglomerato urbano;

**23. uscita (assente) Vergiate est dell'A8 dir:**

(elementi descrittivi complementari rispetto a quanto elencato al punto 11).



| nr   | tema  |
|------|---|
| 02-e | L'individuazione delle criticità relative alle reti ferroviarie |

Nel citato *Documento*, sono state rappresentate in forma cartografica ( 1 ) le principali criticità manifestate dalle modalità di integrazione sul territorio comunale tra rete ferroviaria e rete stradale ordinaria.

Ne è derivata la seguente elencazione di eventi ed elementi descrittivi:

- 25. sottopassamento della linea FS Milano - Domodossola da parte di via Cascina Nuova (SP 47):**  
 - inadeguatezza sezionale.

