SaronnoNews

Saronno, protocollata in Comune una proposta per migliorare il trasporto pubblico

Tommaso Guidotti · Friday, October 30th, 2020

Un piano per migliorare il servizio automobilistico urbano del Comune di Saronno.

Lo ha presentato e protocollato l'Ing. Andrea Mazzucotelli, studioso di trasporto pubblico locale e rappresentante dei viaggiatori del Nodo di Saronno, oltre che animatore del gruppo Facebook collegato **Comitato Viaggiatori Trenord Nodo di Saronno**.

«Spero che nonostante la pandemia si trovi la forza di discutere e **migliorare un settore importante, ingiustamente in crisi da anni**», commenta Mazzucotelli presentando le slide che fanno la fotografia della situazione attuale e i possibili sviluppi.

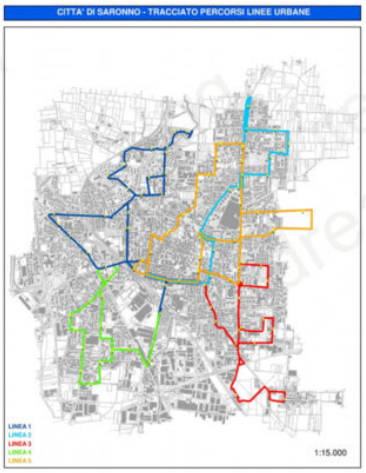
Il Comitato, apartitico, civico e senz'altro interesse, ha l'obiettivo di migliorare la sensibilità di cittadini e amministratori rispetto alle problematiche e allo sviluppo del Trasporto Pubblico Locale. È stato anche predisposto un questionario sulle prospettive di miglioramento della mobilità saronnese, a cui a possibile accedere al seguente indirizzo: https://forms.gle/k97NPPu7sv9HoAKg5

QUI LA PROPOSTA

L A S I T U A Z I O N E A T T U A L E

Situazione attuale

- **N°5 linee urbane** che impiegano una macchina ciascuna
- **Linee circolari senza circolari inverse** a copertura geografica della città
- **Frequenze variabili** a seconda della giornata e **variazioni di percorso** a seconda di particolari necessità (ingresso e uscita scuole); assenza di servizio festivo
- **Nodo .15/.45** presso il capolinea di Corso Italia in coincidenza con i servizi ferroviari
- Il servizio attuale (dal 2014) **massimizza la copertura del territorio rispetto alle risorse** disponibili
- **L'inefficienza e l'asimmetria dei percorsi**, oltre che l'assenza di relazioni trasversali, rendono il servizio poco attrattivo forse persino per gli anziani (!!!): i bus circolano **praticamente vuoti**
- È evidente l'esigenza di **rettificare** i percorsi e creare **nuove relazioni** urbane evitando per quanto possibile l'alterazione degli attuali equilibri economici, gestionali e amministrativi (coordinamento con Agenzia TPL e Società STIE)



Settembre 2020 — Ing. Mazzucotelli Andrea — Proposta di riordino servizio automobilistico urbano di Saronno — 2

OBIETTIVI STORICI

Obiettivi storici

- Devono innanzitutto essere rispettati i **vincoli economici** e i **contratti vigenti**; ogni variazione deve essere discussa con gli interlocutori, anche in relazione al programma di bacino, e trovare copertura prima di essere messa in pratica
- Prima di procedere oltre deve essere inoltre verificato di **raccogliere efficacemente la domanda di trasporto** (non solo quella attuale, ma anche quella potenziale!)
- **«Io così vado ovunque, tutti i giorni»**: il cittadino non utilizza più i mezzi pubblici solo quando sprovvisto di automobile ma utilizza l'automobile solo quando sprovvisto di mezzi pubblici
- Garantire uno schema di servizio chiaro, ripetibile e aperto all'intermodalità: **orario cadenzato simmetrico integrato**
- Individuare i percorsi più efficienti (lineari) che rispondano allo schema di servizio
- **Liberare il centro città delle automobili** favorendo l'accessibilità di Saronno Sud (quattro treni per Milano e due treni per Seregno-Monza ogni ora almeno in orario di punta feriale, più pari numeri di corse inverse per Saronno Centro)
- **Alleviare il problema dei parcheggi** in centro città
- **Diminuire l'affollamento dei treni in partenza da Saronno centro** per Milano (Bovisa, Domodossola, Cadorna, Garibaldi, Centrale)
- Generare nuovi mercati per **attività commerciali** poste in prossimità delle località di interscambio

Settembre 2020 — Ing. Mazzucotelli Andrea — Proposta di riordino servizio automobilistico urbano di Saronno — 3

ORARIO CADENZATO SIMMETRICO INTEGRATO

Orario cadenzato simmetrico integrato: perché?

- **CADENZATO**: una volta stabilita la frequenza della linea (un passaggio ogni 15', 30' o 60'), la stessa linea passa dalla stessa fermata nella stessa direzione esattamente agli stessi minuti con intervallo costante e virtualmente immutabile tra una corsa e l'altra
- **SIMMETRICO**: i minuti di passaggio della stessa linea dalla stessa fermata nelle due direzioni inverse distano ugualmente dai minuti .00 e .30 (per servizi con frequenza 30' anche dai minuti .15 e .45); esempio se in una direzione si ha il passaggio al minuto .06, nella direzione inversa si avrà il passaggio al minuto .54
- **INTEGRATO**: nei punti di interscambio con altre modalità di trasporto (stazioni ferroviarie) la simmetria deve cadere in prossimità dei minuti .15/.45 o 00./.30 a seconda dell'orario ferroviario; in questo modo le partenze nelle due direzioni risultano contemporanee e provenendo dal treno è possibile selezionare indifferentemente una direzione o l'altra
- In caso di orario cadenzato simmetrico correttamente strutturato, l'interscambio tra due mezzi che lo rispettano **funziona allo stesso modo in tutte le sue occorrenze** durante la giornata e i tempi di attesa risultano i medesimi in ambo le direzioni
- L'orario cadenzato simmetrico **attrae e fidelizza l'utenza** poiché sempre prevedibile e facile da ricordare; è possibile potenziare il servizio senza la necessità di ridiscutere minuti di passaggio e turni, basta ricopiare l'esistente
- A volte **la ripetibilità degli interscambi risulta più significativa del tempo di percorrenza del singolo mezzo** perché apre la porta a un numero di connessioni ulteriori che rendono il trasporto pubblico più appetibile nel suo complesso
- Le deviazioni dall'orario cadenzato simmetrico integrato, in Lombardia, sarebbero (in teoria!) proibite e dovrebbero essere sempre giustificate da motivi molto forti

Settembre 2020 — Ing. Mazzucotelli Andrea, Proposta di riordino servizio automobilistico urbano di Saronno — 4

LE LINEE CIRCOLARI DI SARONNO: UNIRE LE PERIFERIE E VALORIZZARE SARONNO SUD

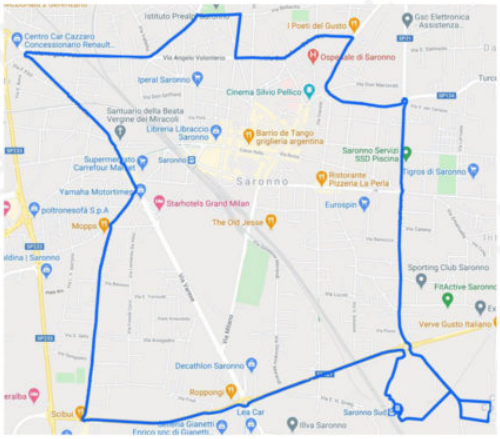
Le linee circolari di Saronno: unire le periferie e valorizzare Saronno Sud

- **Due circolari dal medesimo percorso** (salvo sensi unici) con frequenza **30'** e utilizzo di una macchina per direzione
- Le circolari si inseriscono nell'orologio di stazione di Saronno Sud tenendo conto dei servizi sempre attivi (frecce continue); **interscambio per centro città in 8'** (linea S9)
- Per entrambe le direzioni gli arrivi avvengono ai minuti .13/.43 e le partenze ai minuti .17/.47; tra le due circolari inverse sussiste una piccola dissimmetria di 2 minuti necessaria a evitare la richiesta di ulteriori macchine; ogni circolare simmetrica con se stessa; integrazione garantita
- **Percorso di 26' massimo** (in caso di traffico) con 4' di margine a Saronno Sud
- Passaggio da **Cascina Colombara, Regina Pacis, Ospedale, Unes, via San Francesco, via Volonterio, Santuario, via Sampietro** (nelle due direzioni!)
- Un eventuale potenziamento a frequenza 15' completerebbe le possibilità di interscambio (S1 per Milano, S9 per Seregno)
- **Ovunque entro 15' lungo la linea**

Settembre 2020 — Ing. Mazzucotelli Andrea, Proposta di riordino servizio automobilistico urbano di Saronno — 5

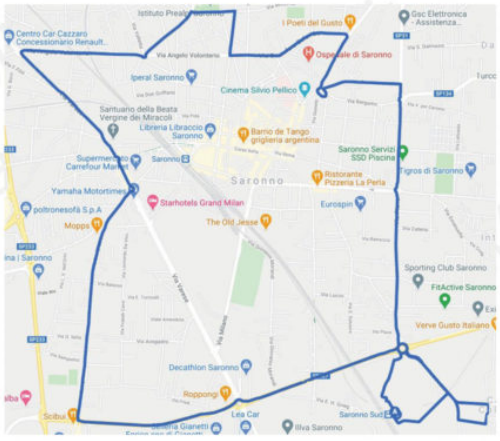
LE LINEE CIRCOLARI DI SARONNO: IL PERCORSO ANTIORARIO

Le linee circolari di Saronno: percorso antiorario (circolare «+»)



LE LINEE CIRCOLARI DI SARONNO: IL PERCORSO ORARIO

Le linee circolari di Saronno: percorso orario (circolare «-»)



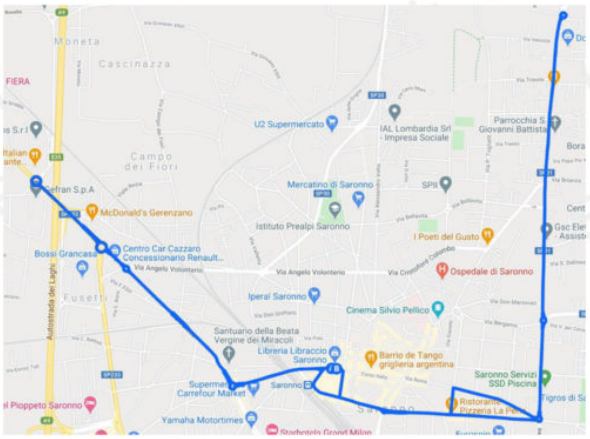
LA LINEA RADIALE DI SARONNO

La linea radiale di Saronno: integrare le circolari collegando il Centro

- Il percorso (tempo totale 26' in caso di traffico) è **lineare** e **parzialmente sovrapposto alle circolari** per garantire interscambio; capolinea in senso operativo (dove effettuare la sosta tampone di 4') attuale Corso Italia; i capolinea in senso commerciale saranno «Gerenzano Cervinia» e «Cassina Ferrara»
- **Santuario, Lidl, Santuario, Corso Italia** (fermata semplice), **Municipio, Regina Pacis, Cassina Ferrara, Regina Pacis, Municipio**
- L'utilizzo di **due macchine** consente la **frequenza di 15'** (mai attesa superiore provenendo da circolari o stazione Saronno centro)
- Arrivi da Municipio .13/.28/.43/.58; partenze per Santuario .17/.32/.47/.02
- **Ovunque in 15' lungo la linea**

Settembre 2020 — Ing. Mazzucotelli Andrea, Proposta di riordino servizio automobilistico urbano di Saronno — 8

La linea radiale di Saronno



Settembre 2020 — Ing. Mazzucotelli Andrea, Proposta di riordino servizio automobilistico urbano di Saronno — 9

IL QUINTO BUS? E OLTRE...

Il quinto bus? E oltre…

- **Rinforzo** di corse affollate o servizi di linea su altri percorsi a forte domanda (es. ingresso e uscita scuole)
- **Sperimentazione servizio a chiamata integrativo** con partenze ogni mezzora e percorso calcolato in diretta in base alle richieste ricevute; in questo modo si offre mobilità pubblica anche alle zone purtroppo lasciate scoperte dalla rettifica dei servizi di linea
- **Ampliamento ulteriore del parco macchine** per servizi di rinforzo sfruttando bandi appositi che risultassero disponibili
- Possibile inclusione di **mezzi ibridi o elettrici**
- Possibile utilizzo di ulteriori bandi per l'implementazione di **display elettronici** con tempo di attesa in diretta almeno nelle fermate principali e la contestuale manutenzione alle pensiline
- Integrazione con entrambi **STIBM Milano-Monza e STIBM Varese**
- Attivazione **biglietto STIBM urbano da 1€** (con differenza rispetto a tariffa STIBM di zona a carico del Comune) valido anche per il tratto Saronno-Saronno Sud operato da Trenord e per i bus extraurbani (attualmente operati da FNMA ed Airpullman)

Settembre 2020 | Ing. Mazzucotelli Andrea
Proposta di riordino servizio automobilistico urbano di Saronno | 10

NOTE CONCLUSIVE: DALLA TEORIA ALLA PRATICA

Note conclusive: dalla teoria alla pratica

- Il riordino effettivo sarà comunque subordinato a un'**analisi della domanda** attuale e potenziale
- Se si individuano **elementi che nel servizio attuale riscuotono successo**, questi devono essere **confermati** e il nuovo progetto deve esservi costruito attorno
- **Contratto attuale**: la variazione deve essere sottoposta ad **approvazione da parte Agenzia TPL** (responsabile del programma di bacino) e deve essere concordata una **variazione di contratto con STIE** (che è responsabile anche della corretta gestione dei turni di guida), erogando eventuali sovraccosti
- **Contratto post riforma** (gare TPL 31 dicembre 2021): il nuovo servizio urbano di Saronno dovrà essere considerato da Agenzia TPL nel pubblicare il **bando di gara** per l'aggiudicazione dei nuovi contratti; in caso di esito positivo il servizio sarà garantito a prescindere dal soggetto vincitore della gara; deve sempre essere verificata la **copertura economica di spesa corrente**
- Una volta definiti ufficialmente i percorsi dovrà essere valutato l'eventuale **spostamento di fermate esistenti** o la **predisposizione di nuove fermate** con l'implementazione delle necessarie opere stradali e civili, da realizzarsi sempre a norma di legge

Settembre 2020 | Ing. Mazzucotelli Andrea
Proposta di riordino servizio automobilistico urbano di Saronno | 11

This entry was posted on Friday, October 30th, 2020 at 2:22 pm and is filed under Varesotto
You can follow any responses to this entry through the Comments (RSS) feed. You can leave a response, or trackback from your own site.