

5 Proposte del PGTU e scenari di simulazione

5.1 Test di sensitività (*sensitivity analysis*)

Alcune condizioni e problematiche specifiche del contesto della Città di Oggiono hanno indirizzato ad un uso particolare del modello di traffico.

Si tratta di un primo utilizzo non tanto finalizzato a verificare specifici interventi del PGTU (realizzabili o no), quanto a comparare come cambi, in presenza o meno delle modificazioni introdotte, il comportamento generale del modello; ciò attraverso la comparazione dei parametri restituiti dal *software* ed in particolar modo dell'assegnazione dei flussi (assetto della rete).

Tale metodologia cerca di metter in evidenza il "comportamento tendenziale" del modello di traffico al fine di orientare le scelte progettuali nella giusta direzione, attraverso una serie di interventi coordinati, anche parzialmente differenti, ma realizzabili, da quelli previsti nel test (interventi a loro volta verificabili con simulazioni specifiche).

Il presupposto è la presenza di "temi/problemi" di particolare evidenza rispetto ai quali si gioca una parte importante del significato del piano.

Nello specifico, ci si riferisce a due questioni:

- a) **flussi sulla SP51 – via Papa Giovanni XXIII.** A fronte di un importante quanto impegnativo intervento di riqualificazione, canalizzazione e moderazione lungo l'asta fondamentale della rete comunale, si è registrato un notevole aumento della sicurezza unitamente al permanere di momenti di congestione.

Posto che l'orientamento assunto con tale progetto appare corretto sotto tutti i profili, della sicurezza e della tecnica del traffico, il regime di interdipendenza tra i nodi (ovvero le ripercussioni "a catena") deve esser oggetto di approfondimento.

La questione in gioco, visto il concentrarsi degli accodamenti sulle rotatorie "di testata", rispettivamente via Kennedy-Provinciale a sud e via per Lecco-via per Galbiate a nord, pertanto, è verificare se, una volta assegnata maggiore capacità ai suddetti nodi, si registrino fenomeni di crisi, accentuata o meno, sulle intersezioni a seguire nel tratto centrale (in particolare le rotatorie di recente realizzazione).

L'entità della "reazione" del sistema viabilistico, ed in particolare dell'asse principale, darà la misura di quanto si potrà lavorare su eventuali ottimizzazioni puntuali nei nodi e verificarne le conseguenze in termini di efficienza della rete.

- b) **flussi sulla via I Maggio.** In ragione della struttura/morfologia della rete, la via Dante Alighieri svolge a tutti gli effetti un ruolo delicato di "troppo pieno" rispetto ai flussi N-S della SP51. Ciò va precisato in relazione alle sezioni limitate e all'evidente carattere locale dell'asta, conosciuta principalmente dall'utenza del luogo.

Pur con i suddetti limiti oggettivi, il ruolo di supporto per i flussi nord-sud/ovest, ha una certa rilevanza soprattutto quando la SP51 si satura nell'ora di punta antimeridiana.

La questione in gioco pertanto è verificare, una volta interdetto tale itinerario, l'entità delle ripercussioni (congestione) sulla SP51. In questo caso, la verifica di sensitività non è mirata a mettere in discussione una soluzione che a tutt'oggi appare pragmatica e ben "calata" nel contesto, quanto a saggiare i margini di capacità della SP51.

Simulazione S1 - flussi sulla SP51 – via Papa Giovanni XXIII.

Il modello è stato modificato nelle capacità di ingresso delle rotatorie citate (inizio-fine tratta urbana), simulando il riassegnamento a 2 corsie.