Copia conforme all'orginale
Firmato digitalmente
da Arch Maurizio Ostini
Data: 2013.05.07
11:29:36 +02'00'

4. LE PROPOSTE DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO

4.1 La Pedemontana e la riqualifica della Nazionale dei Giovi

4.1.1 Il Progetto Pedemontana

Il progetto della Pedemontana Lombarda prevede la realizzazione di un'autostrada a pagamento, che collegherà la A4 nella tratta Milano-Bergamo (all'altezza di Osio Sotto) alla A8 Milano-Varese (all'altezza di Cassano Magnago VA). Il tracciato, con uno sviluppo complessivo di 87 Km (più 70 Km di viabilità connessa), interessa direttamente il territorio di Lentate, sovrapponendosi sostanzialmente all'attuale tracciato della superstrada SS35 Milano-Lentate (Figura 4.1.1), dal confine con Barlassina fino all'altezza di Copreno, per staccarsi verso ovest in direzione della nuova connessione con la A9 Milano-Como (Figure 4.1.2a-4.1.2b).
L'attuale tratta da Copreno al confine con Cermenate, viene sostituita dalla nuova viabilità che riconnetterà la Pedemontana, sia al tracciato storico della SS35, sia alla Novedratese. Gli altri elementi di significativa modifica funzionale della superstrada in autostrada Pedemontana, oltre all'introduzione del pedaggio, sono lo spostamento verso Milano dell'uscita di "Lentate sud" e l'allacciamento della viabilità della zona industriale di Copreno, attraverso opere connesse, con lo svincolo Lentate Nord e con la futura "tangenzialina" di Lazzate.
Lo spostamento verso Milano dell'uscita Lentate sud, di circa 500 metri, porta l'ingresso in Pedemontana al confine comunale con Barlassina e l'uscita da Milano all'altezza della SP118 (1 Km più a sud dell'attuale rampa), ricollegando la Pedemontana alla Via Nazionale dei Giovi e alla viabilità dell'ex Parco Militare con la nuova viabilità prevista tra le opere connesse all'autostrada nell'intorno del futuro casello Lentate/Barlassina.

La realizzazione della Pedemontana Lombarda a fronte di un miglioramento dell'accessibilità del territorio comunale per le relazione est-ovest di medio-lungo raggio (relazioni allo stato di fatto interessano appena il 5-10% degli spostamenti con l'auto privata) potrà portare, se non opportunamente mitigati e risolti, una serie di impatti negativi sulla viabilità esistente.
In particolare, le maggiori preoccupazioni sono indotte dalla possibilità che si inneschino componenti di traffico di attraversamento da Cermenate lungo la direttrice dei Giovi e da Carimate, Figino e Novedrate lungo l'asse Via San Michele del Carso-Viale Italia-Nuova viabilità ex Parco militare, indotte dalla tariffazione della nuova infrastruttura (oggi gratuita), per evitare il pedaggio o ridurne l'importo.

FIGURA 4.1.1

CENTRO STUDI TRAFFICO

LA SUPERSTRADA SS 35 DEI GIOVI: STATO DI FATTO

Autostrada Pedemontana Lombarda esistente
Viabilità urbana esistente

Scala 1:12.000

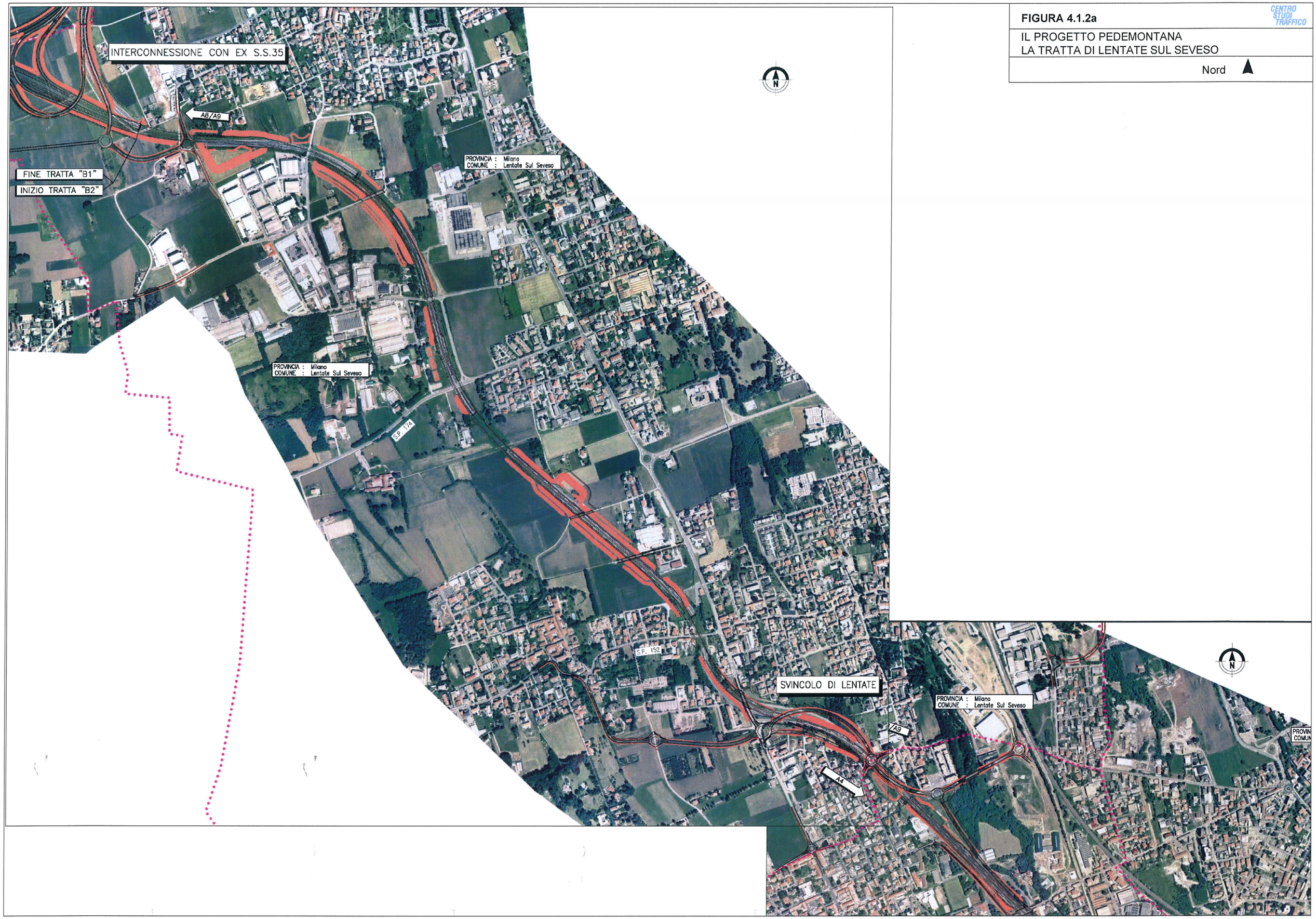
Nord

FIGURA 4.1.2a

CENTRO STUDI TRAFFICO

IL PROGETTO PEDEMONTANA
LA TRATTA DI LENTATE SUL SEVESO

Nord



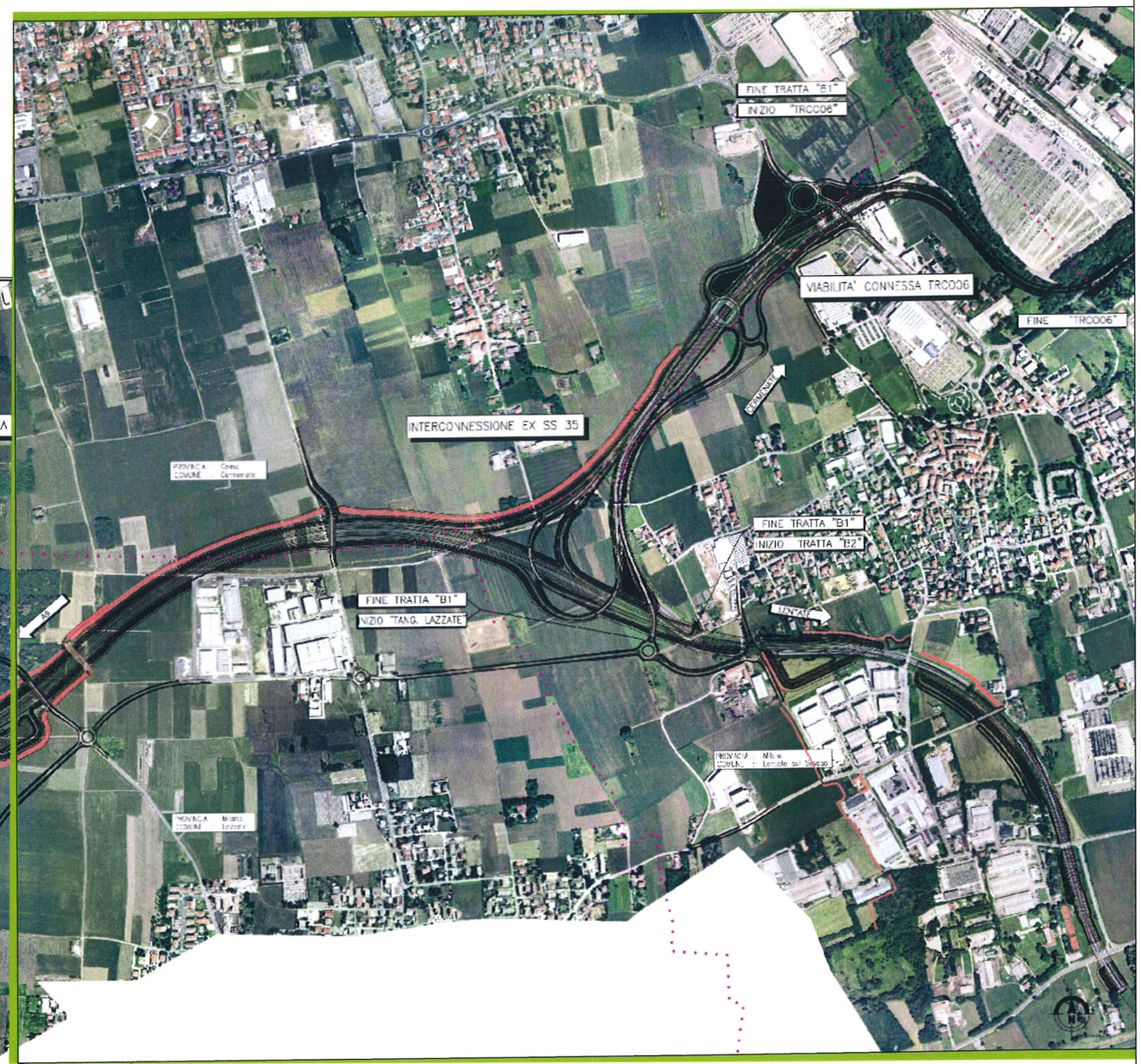


FIGURA 4.1.2b

IL PROGETTO PEDEMONTANA
GLI SVINCOLI DI LENTATE NORD E DI LAZZATE

Nord

CENTRO STUDI TRAFFICO

Un'ulteriore criticità per il Progetto definitivo della Pedemontana, è data dalla mancanza delle connessioni verso Nord nello svincolo di progetto di Lentate Sud/Barlassina, connessioni che mancano anche allo stato di fatto per la superstrada, ma questa mancanza oggi è giustificata dal fatto che l'infrastruttura termina a Lentate Nord.

Le preoccupazioni sono confermate del risultato delle simulazioni modellistiche, con l'aumento del traffico lungo tutte le direttrici nord-sud della viabilità urbana (Figura 4.1.3). Nell'assegnazione del traffico leggero per l'ora di punta del mattino dello Scenario A, ove è stato simulato l'effetto di ridistribuzione dei traffici esistenti, con l'apertura dell'autostrada Pedemontana e delle sue opere connesse (ad eccezione della variante di Birago, stralciata nelle scelte dell'Amministrazione su precisa sollecitazione da parte dei residenti).
Nello Scenario A gli incrementi relativi del traffico esistente, indotti essenzialmente dalla parziale perdita di competitività dell'autostrada rispetto all'attuale superstrada, con l'aumento del costo generalizzato dello spostamento per l'introduzione del sistema a pedaggio, porta sulla Pedemontana ad una riduzione del 26% del traffico oggi esistente sulla Superstrada e ad un incremento del traffico esistente sulla Via Nazionale dei Giovi, del 35% nella tratta tra Copreno e Lentate centro, del 34% nella tratta compresa tra le intersezioni con le vie Garibaldi/Manzoni e con Via Falcone-Borsellino e del 23% nella tratta compresa tra le intersezioni con Via Falcone-Borsellino e con le vie Monte Grappa/Vittorio Veneto. Il trasferimento di traffico dalla Pedemontana sulla viabilità urbana interessa anche le direttrici di Via Diaz (+69%) e Viale Italia (+32%) e Viale Brianza (+15%). Va tenuto presente inoltre che agli incrementi di traffico dovuti ai trasferimenti di traffico esistente, vi sarà una componente di traffico aggiuntiva indotta dalla rivitalizzazione, prevista dal PGT, delle funzioni commerciali dell'asse della Nazionale Giovi e dalla maggiore attrattività territoriale di Lentate per la presenza della nuova autostrada.

Per mitigare gli impatti negativi dello Scenario A (Pedemontana) indotti dall'aumento di traffico sui principali assi di connessione urbana, il Piano Urbano del Traffico propone quindi la realizzazione di una nuova viabilità di distribuzione urbana (Scenario B), in fregio al tracciato della autostrada, che si connetta a Sud con la viabilità del Progetto Pedemontana di accesso al nuovo svincolo Lentate/Barlassina e a Nord con la viabilità del Progetto Pedemontana di allacciamento della viabilità della zona industriale di Copreno e dello svincolo Lentate Nord (Figura 4.1.4a). Nello stesso scenario è stato introdotto anche un nuovo svincolo dell'autostrada Pedemontana, altezza dell'asse di Via Falcone e Borsellino, e il prolungamento di Via Falcone Borsellino sia ad ovest a collegarsi con il nuovo asse di distribuzione urbana e il nuovo svincolo con la Pedemontana, sia ad est a collegarsi con Viale Brianza (Figura 4.1.4b).
La nuova viabilità di distribuzione urbana è stata ipotizzata a senso

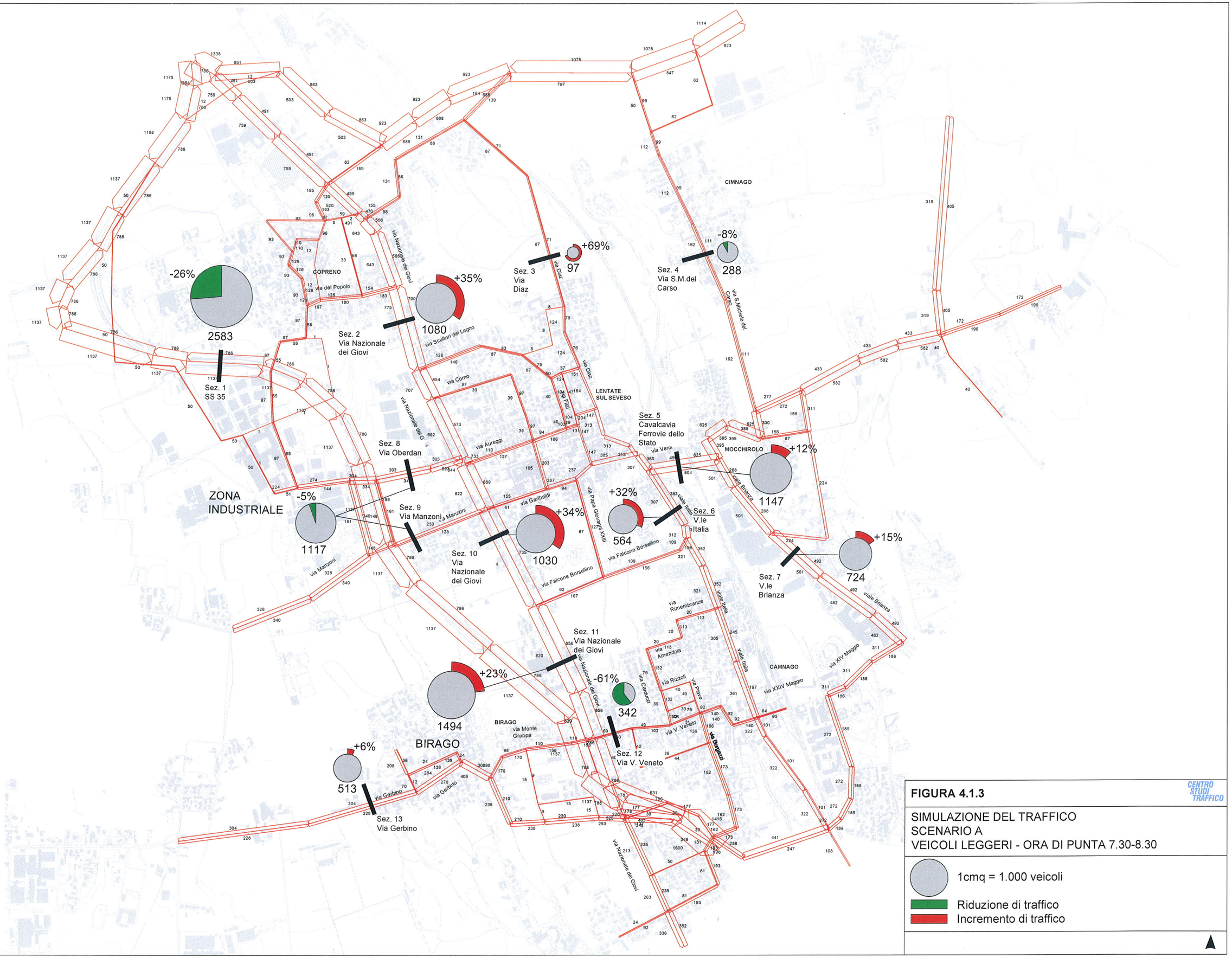


FIGURA 4.1.3

CENTRO STUDI TRAFFICO

SIMULAZIONE DEL TRAFFICO
SCENARIO A
VEICOLI LEGGERI - ORA DI PUNTA 7.30-8.30

1cmq = 1.000 veicoli

Riduzione di traffico

Incremento di traffico

FIGURA 4.1.4a

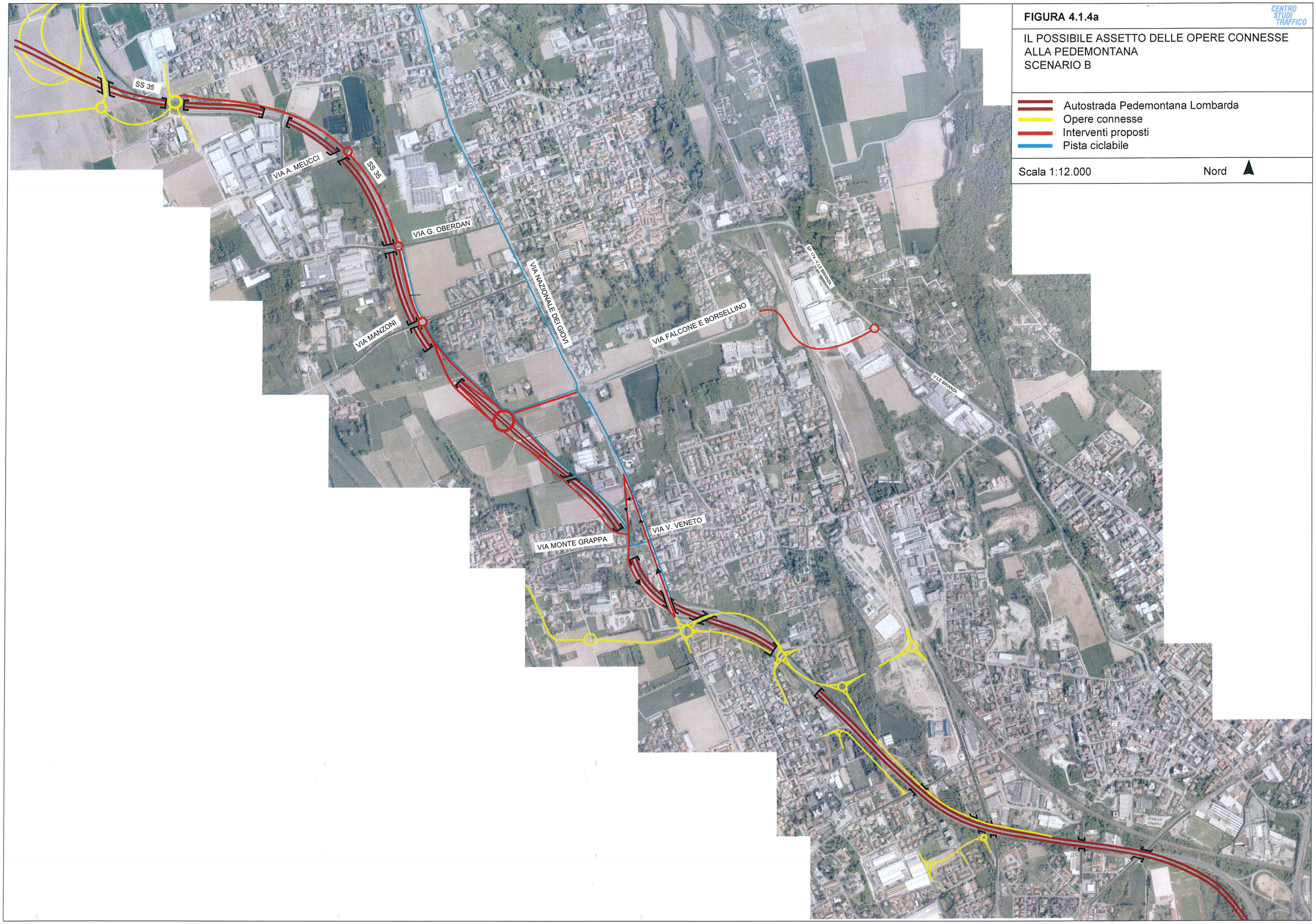
CENTRO STUDI TRAFFICO

IL POSSIBILE ASSETTO DELLE OPERE CONNESSE
ALLA PEDEMONTANA
SCENARIO B

- Autostrada Pedemontana Lombarda
- Opere connesse
- Interventi proposti
- Pista ciclabile

Scala 1:12.000

Nord



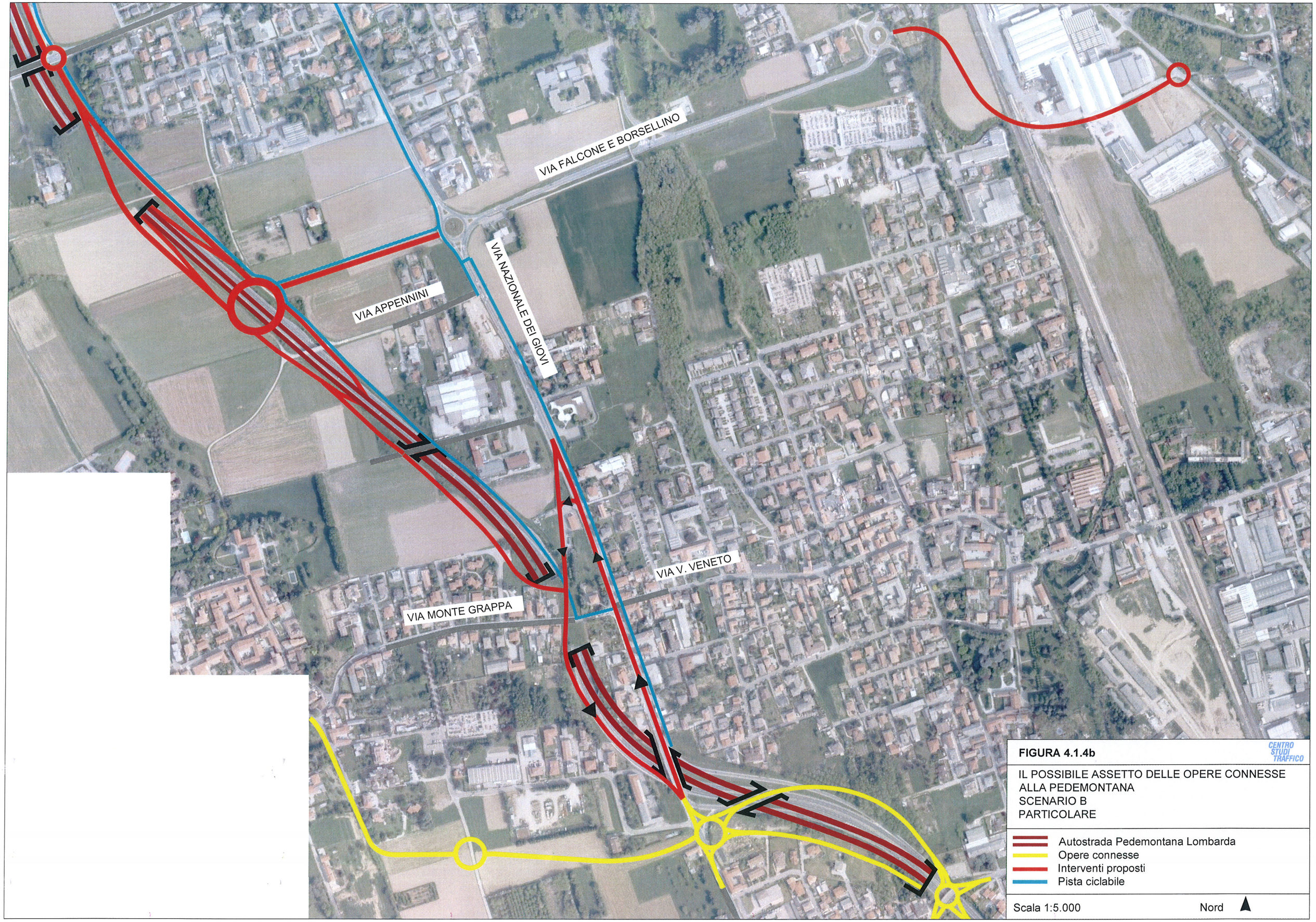


FIGURA 4.1.4b

IL POSSIBILE ASSETTO DELLE OPERE CONNESSE
ALLA PEDEMONTANA
SCENARIO B
PARTICOLARE

unico in direzione sud dall'altezza dell'intersezione con il prolungamento dell'asse Falcone-Borsellino fino alla futura rotatoria di connessione con la viabilità del Progetto Pedemontana, di accesso allo svincolo Lentate Sud, mantenendo in questa tratta Via Nazionale dei Giovi a senso unico nella direzione opposta, permettendo di risolvere l'attuale criticità del nodo Nazionale dei Giovi-Monte Grappa-Vittorio Veneto, declassando a pista ciclopedonale l'ultimo tratto di Via Monte Grappa.
La stima dei costi per realizzare questo scenario infrastrutturale, calcolati su base parametrica, è di circa 7,7 milioni di euro così disaggregati (Figura 4.1.4c):

- 2,5 milioni per il collegamento dell'asse Falcone e Borsellino con Viale Brianza;
- 1,2 milioni per la viabilità di distribuzione a Sud di Via Manzoni;
- 1,6 milioni per la viabilità di distribuzione a Nord di Via Manzoni;
- 2,0 milioni per il nuovo svincolo con la Pedemontana;
- 340.000 € per la pista ciclabile in fregio alla viabilità di distribuzione.

L'intervento di collegamento tra l'asse di Via Falcone e Borsellino e Viale Brianza, con il superamento del Seveso e della ferrovia, sembra tecnicamente realizzabile con un preventivo di massima dei costi di 2.5 milioni di Euro.
I risultati delle simulazioni del traffico per lo Scenario B, riportati in Figura 4.1.5a, evidenziano che la realizzazione della nuova viabilità di distribuzione proposta permette di ridurre significativamente gli incrementi di traffico lungo la Nazionale dei Giovi portando le variazioni del traffico esistente da +35% dello Scenario A a +7% nella tratta tra Copreno e Lentate centro, da +34% e a +9% nella tratta compresa tra le intersezioni con le Vie Garibaldi/Manzoni e con Via Falcone-Borsellino. Si riducono anche i trasferimenti di traffico dalla Pedemontana sulle direttrici di Via Diaz e Via Italia, che passano rispettivamente da incrementi percentuali di +69% e di +32%, a incrementi più contenuti pari a +14% in Via Diaz e a +20% in Viale Italia.
La realizzazione dei sensi unici contrapposti sulla viabilità di distribuzione urbana e su il tratto di Nazionale dei Giovi dall'incrocio con la Via Falcone e Borsellino fino alla futura rotatoria di connessione con la viabilità del Progetto Pedemontana, nonché la chiusura al traffico viabilistico dell'ultimo tratto di Via Monte Grappa verso la Nazionale, permette di alleggerire il peso del traffico di attraversamento di Birago SP 152 (-20%), spostandone una parte sull'asse di Via Manzoni (SP 174) fino alla nuova viabilità di distribuzione urbana. Andrà tenuto conto che la ridistribuzione dei traffici tra i due assi di penetrazione, andando ad interessare la viabilità urbana di Lazzate e Misinto, potrà essere contrastata e scoraggiata da interventi di riorganizzazione e limitazione del traffico attuati nei due comuni interessati.

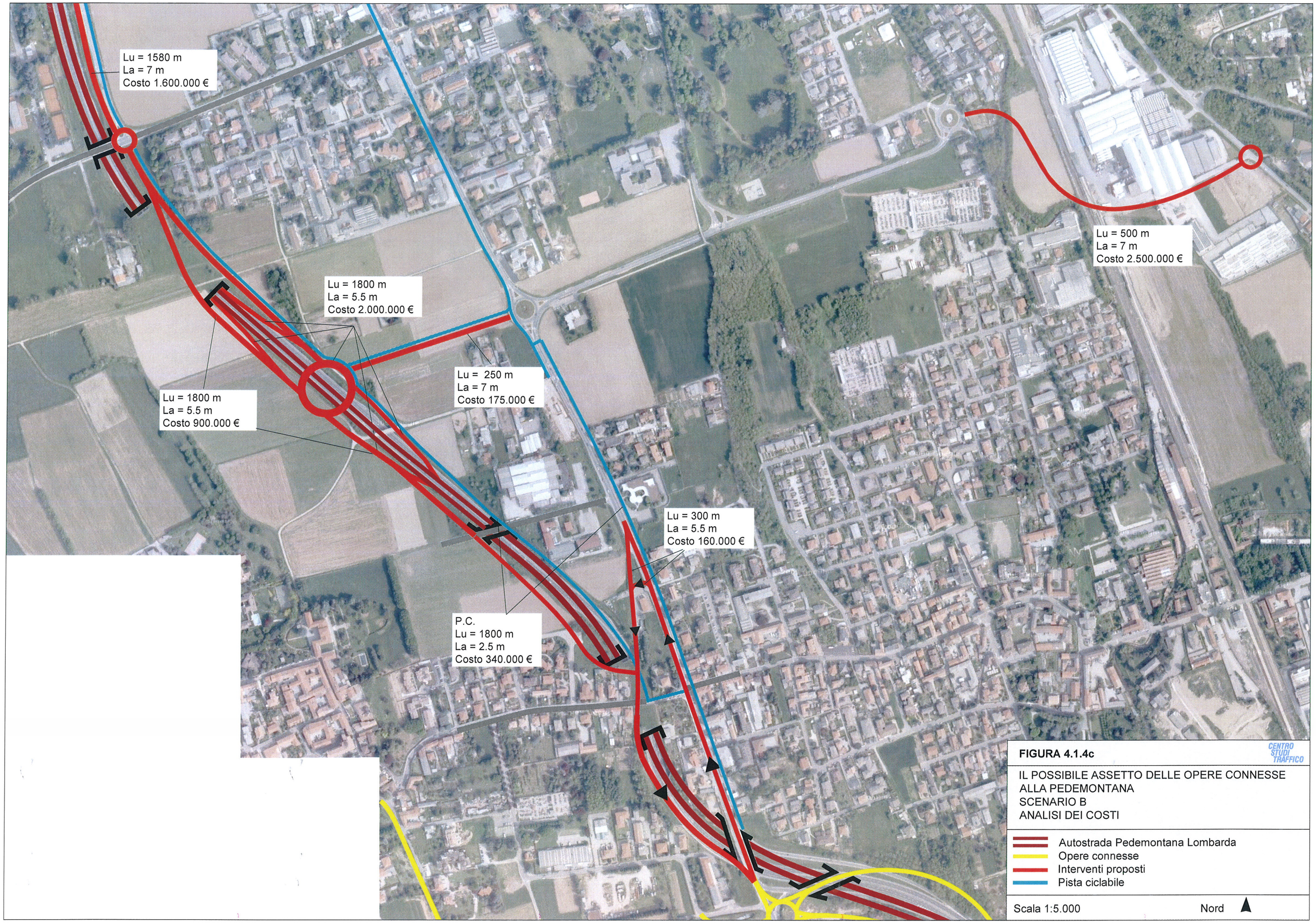


FIGURA 4.1.4c

CENTRO STUDI TRAFFICO

IL POSSIBILE ASSETTO DELLE OPERE CONNESSE
ALLA PEDEMONTANA
SCENARIO B
ANALISI DEI COSTI

- Autostrada Pedemontana Lombarda
- Opere connesse
- Interventi proposti
- Pista ciclabile

Scala 1:5.000 Nord

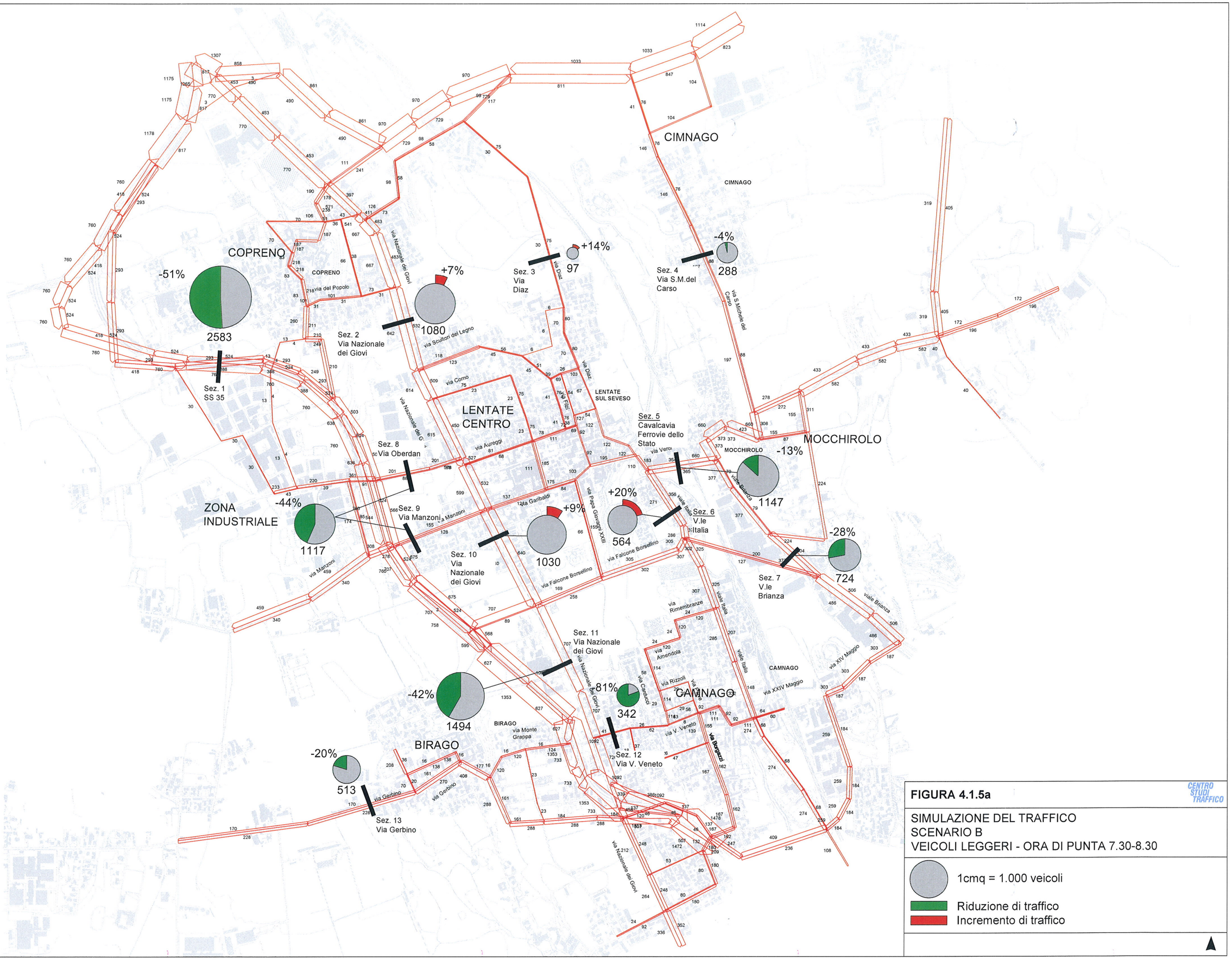


FIGURA 4.1.5a

CENTRO STUDI TRAFFICO

SIMULAZIONE DEL TRAFFICO
SCENARIO B
VEICOLI LEGGERI - ORA DI PUNTA 7.30-8.30

1cmq = 1.000 veicoli

Riduzione di traffico

Incremento di traffico

La funzionalità del nuovo svincolo proposto di Lentate Centro che permetterebbe, attraverso l'asse di Via Falcone e Borsellino, un accesso diretto a Lentate centro dalla Pedemontana senza impegnare la Nazionale dei Giovi, è evidenziata nella simulazione dello Scenario B.bis (Figura 4.1.5b), ove, simulando l'assetto dello Scenario B, con la nuova viabilità di distribuzione urbana e il prolungamento dell'asse Falcone-Borsellino ma senza il nuovo svincolo, restano sulla Nazionale quote di traffico aggiuntive trasferite dalla tariffazione della superstrada, +19,4% nella tratta tra Copreno e Lentate centro.

Tenendo conto delle previsioni del PGT di rivitalizzazione e completamento delle funzioni commerciali insediate lungo l'asse della Via Nazionale, che di fatto porteranno ad un incremento dei traffici specifici, diventa fondamentale disincentivare al massimo il traffico di attraversamento per attuare interventi di riqualifica per un maggior utilizzo urbano dell'asse dei Giovi.
In quest'ottica diventa irrinunciabile la richiesta d'attuazione di un sistema di "isopedaggio" per l'autostrada Pedemontana tra i Caselli di Lentate Nord e Lentate Sud/Barlassina, applicando la stessa tariffa di pedaggio prescindendo da quale dei caselli di Lentate l'automobilista è entrato (o uscito), ottenendo la banalizzazione della tratta (entrare a Lentate Nord e uscire a Lentate Sud non costa niente), evitando così che gli automobilisti in arrivo ad esempio da Cermenate o Novedrate e diretti a Milano attraversino la viabilità urbana per ridurre il costo del pedaggio entrando a Lentate Sud.
I benefici dell'applicazione dell'isopedaggio per Lentate si evidenziano nella simulazione dello Scenario B.ter, con l'assetto viabilistico proposto uguale allo Scenario B ma con l'introduzione nel costo generalizzato dell'autostrada Pedemontana dell'isopedaggio (Figura 4.1.5c), con significative riduzioni di traffico attese su tutti gli assi principali della viabilità urbana, ad eccezione dell'asse di Viale Italia che presenta un incremento di 25 veicoli bidirezionali (+4%), sul quale, con il Progetto Pedemontana, risulta prevalente l'effetto del miglioramento dell'accessibilità verso lo svincolo Lentate Sud rispetto a quello di Lentate Nord.
Infine, nello Scenario B.quater è stato valutato, per l'assetto viabilistico dello Scenario B, l'effetto combinato dell'isopedaggio e di interventi di moderazione del traffico lungo la Nazionale dei Giovi. La simulazione modellistica (Figura 4.1.5d), porta le riduzioni percentuali di traffico esistente lungo Via Nazionale dei Giovi, da -36% a -46% nella sezione 2 tra Copreno e Lentate centro e da -41% a -57% nella sezione 10 a sud dell'asse Falcone e Borsellino e lungo gli assi Oberdan-Manzoni da -48% a -57%, scaricandolo sulla viabilità di distribuzione, non modificando sostanzialmente i flussi di traffico nelle altre sezioni di controllo rispetto allo Scenario B.ter.
E' possibile individuare un primo stralcio funzionale dello Scenario da realizzare con urgenza e con modesto onere economico per risolvere le massime criticità oggi presenti lungo la Nazionale dei Giovi nel

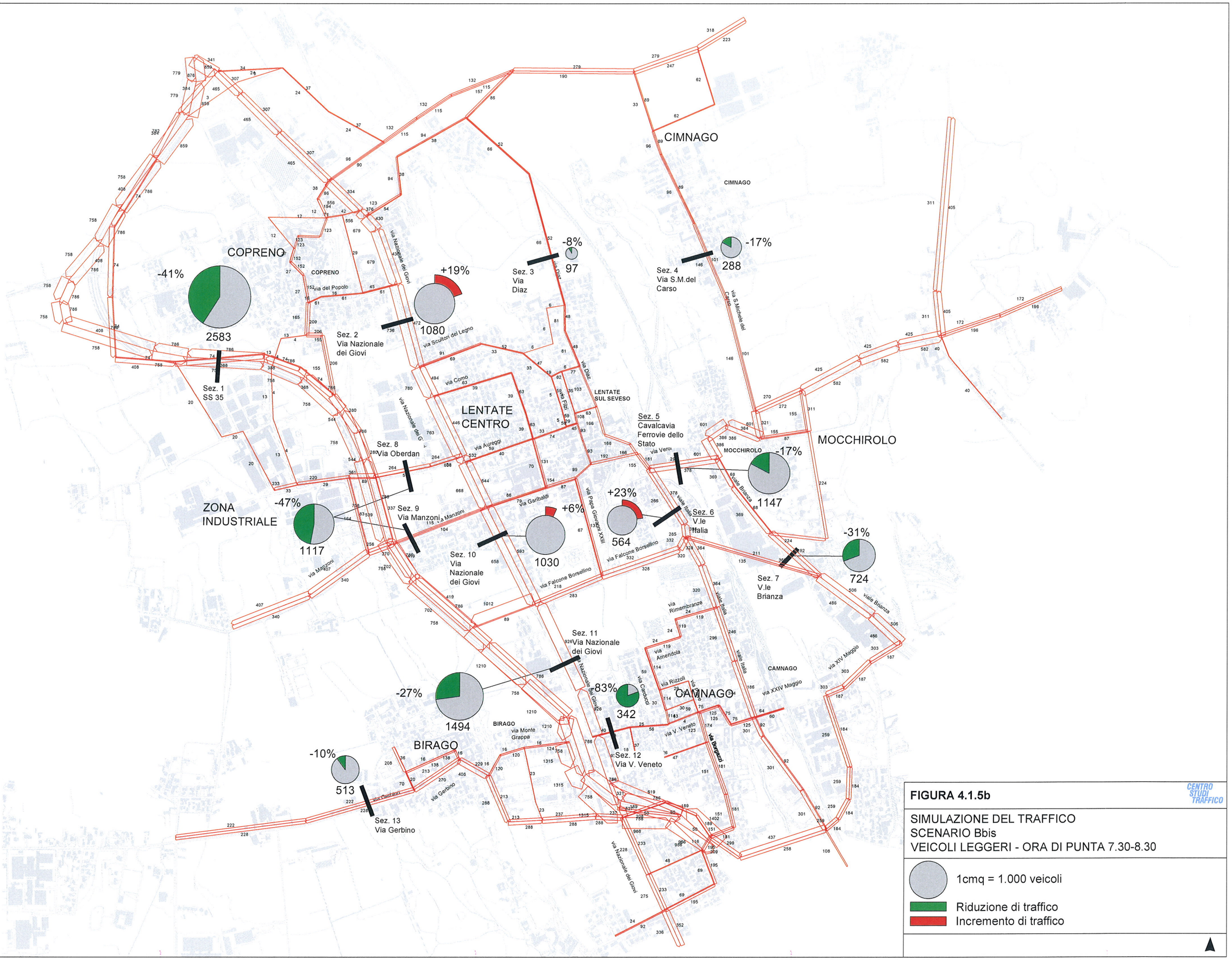


FIGURA 4.1.5b

CENTRO STUDI TRAFFICO

SIMULAZIONE DEL TRAFFICO
SCENARIO Bbis
VEICOLI LEGGERI - ORA DI PUNTA 7.30-8.30

1cmq = 1.000 veicoli

Riduzione di traffico

Incremento di traffico

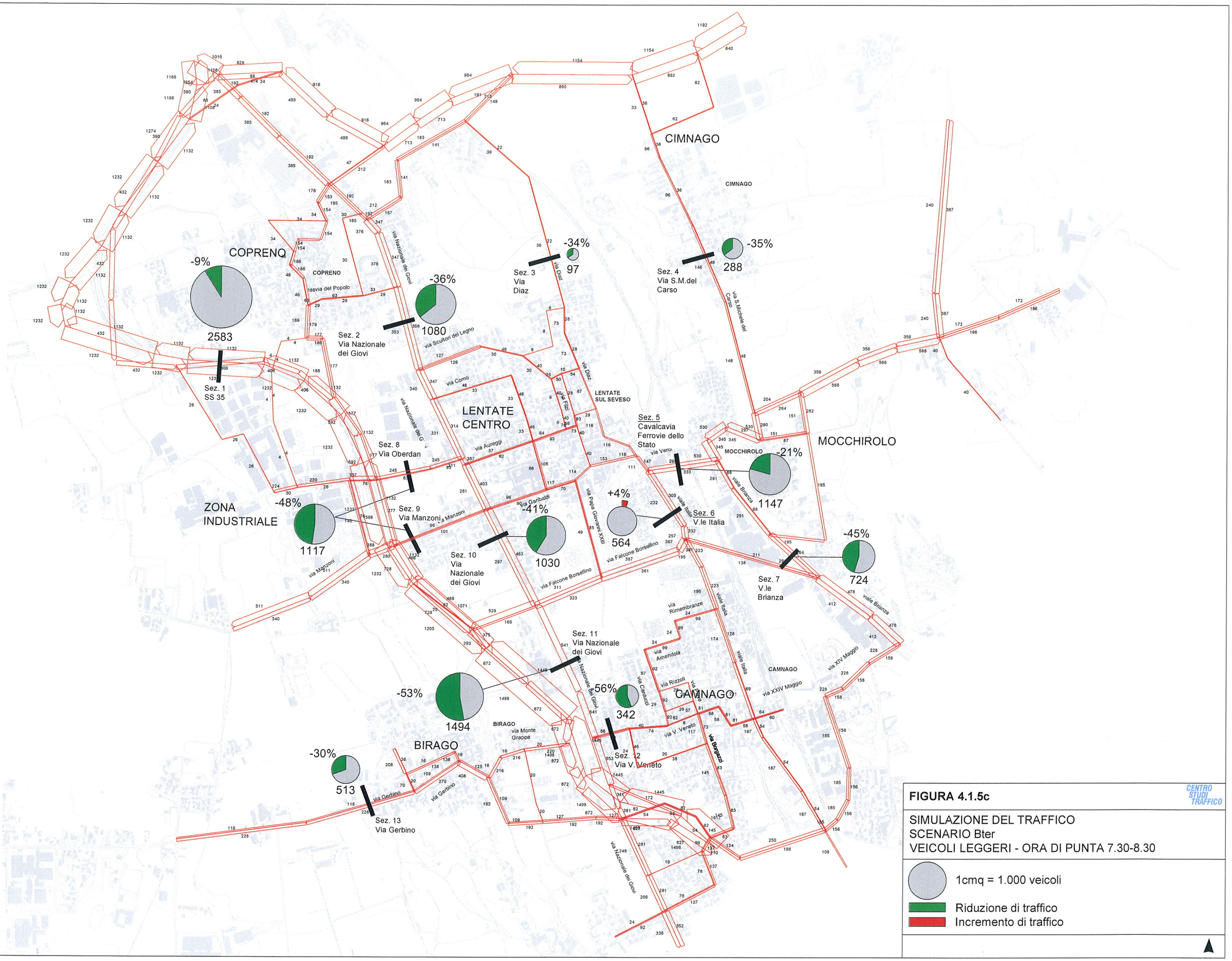


FIGURA 4.1.5c

CENTRO STUDI TRAFFICO

SIMULAZIONE DEL TRAFFICO
SCENARIO Bter
VEICOLI LEGGERI - ORA DI PUNTA 7.30-8.30

1cmq = 1.000 veicoli

Riduzione di traffico

Incremento di traffico

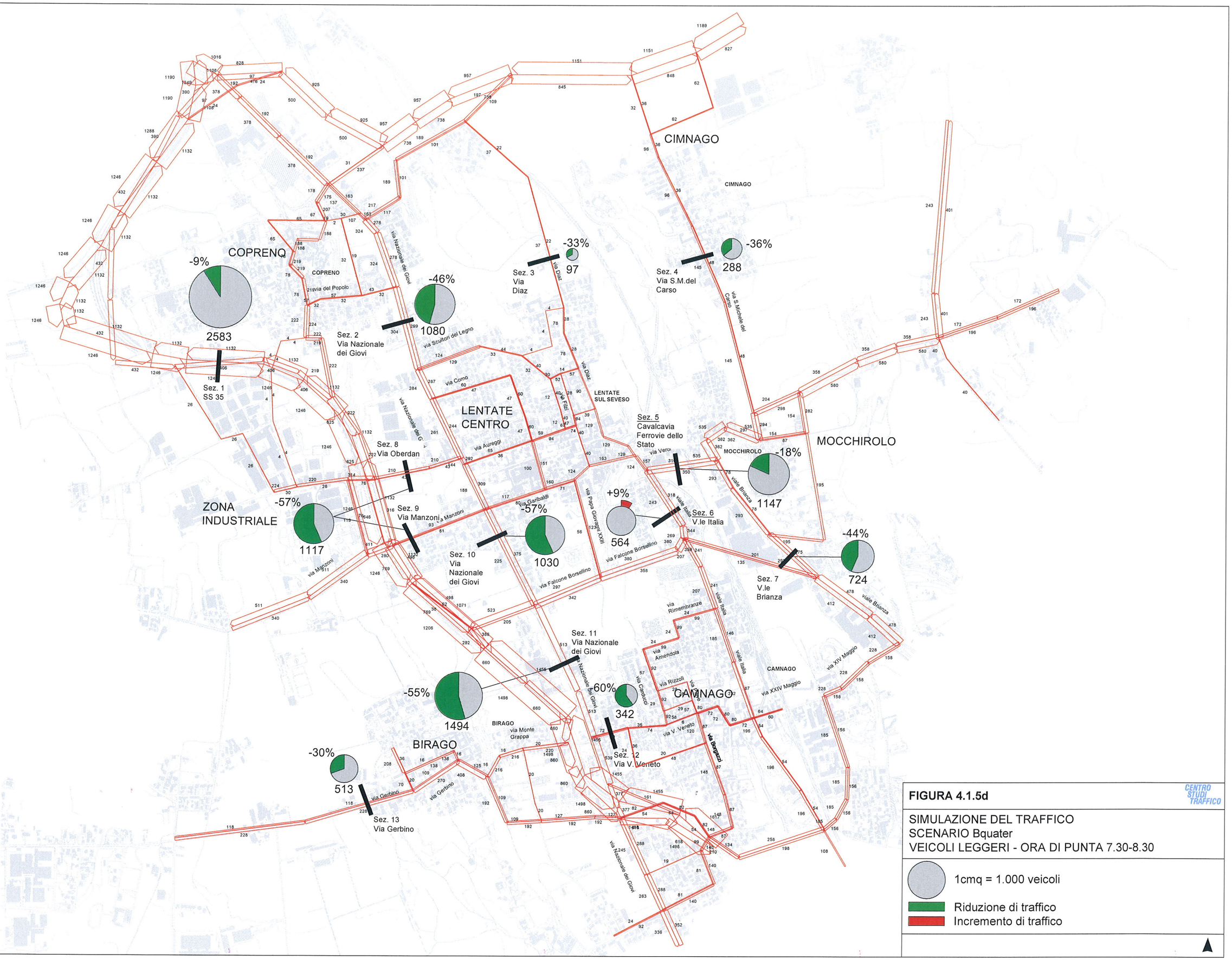


FIGURA 4.1.5d

CENTRO STUDI TRAFFICO

SIMULAZIONE DEL TRAFFICO
SCENARIO Bquater
VEICOLI LEGGERI - ORA DI PUNTA 7.30-8.30

1cmq = 1.000 veicoli

Riduzione di traffico

Incremento di traffico

tratto compreso tra Via Manzoni e Via Monte Grappa (Scenario C) (Figura 4.1.6).
Le simulazioni del traffico per questo scenario (Figura 4.1.6a), che prevede il sistema tariffario a isopedaggio, evidenziano significative riduzioni di traffico lungo la Nazionale dei Giovi, in particolare nella tratta della sezione 10, a sud dell'asse Falcone e Borsellino, con una riduzione del 32% dei flussi bidirezionali ed incrementi contenuti, compatibili con la capacità delle strade interessate sulla direttrice di Viale Italia (+9%) e Viale Brianza (+3%).
La stima dei costi per calcolare questo scenario infrastrutturale, calcolati su base parametrica, è di circa 1,4 milioni di euro (Figura 4.1.6b).

l quadro sinottico e di confronto dei flussi di traffico nelle sezioni di controllo degli scenari simulati è riportato nella Tabella 4.1.

4.1.2 La Nazionale dei Giovi

Il PGT dovrà definire il nuovo assetto urbanistico della nazionale dei Giovi: le aspettative dell'Amministrazione Comunale sono di una sua riqualifica ambientale.
Senza modifiche al Progetto Pedemontana e senza un riassetto complessivo della viabilità sarebbe indispensabile adeguare il calibro della Via Nazionale per far fronte ai traffici esistenti e ai traffici generati dalle nuove funzioni urbane previste lungo l'asse (IPOTESI A) (Figura 4.1.7). In questo scenario è necessario ipotizzare per la Nazionale dei Giovi la realizzazione di due corsie per senso di marcia a carreggiate separate, in grado di sopportare gli aumenti di traffico attesi, ma creando una barriera urbana incompatibile con ipotesi di riqualifica e di recupero a funzioni di mobilità più "urbane", non solo viabilistiche.
Per consentire una riduzione del calibro della statale e quindi una riqualifica ambientale dell'asse (IPOTESI B) (Figura 4.1.8) è indispensabile realizzare la nuova viabilità di distribuzione urbana, direttamente connessa alla Pedemontana. In questo scenario è possibile ipotizzare per la Nazionale dei Giovi il mantenimento di una corsia per senso di marcia, con la carreggiata di larghezza di 7 metri e il recupero di spazi per la mobilità pedonale ed in bicicletta e di spazi per la sosta.
L'attuazione del sistema di nuova viabilità di distribuzione, integrata con la viabilità connessa alla Pedemontana, e del sistema tariffario autostradale ad isopedaggio, con la banalizzazione della tratta Lentate Nord-Lentate Sud, permetteranno di rendere "naturalmente" efficaci i divieti di transito dei veicoli commerciali pesanti non diretti alle funzioni all'interno del territorio comunale.