

ing. Michele D'Alessandro

20093 Cologno M.se (Mi), via Papa Giovanni XXIII, 23 - Tel. 335.1371950. cf. DL5MHL66D24F205C - piva 02570960969
c/o Mobiliter s.r.l. 20136 Milano, via Ripamonti 2 - md@mobiliter.it - michele.dalessandro@ingpec.eu

Milano, 20 febbraio 2019

ILLUSTRISSIMO SIGNOR SINDACO
DEL COMUNE DI
BURAGO DI MOLGORA (MB)
UFFICIO TECNICO
SETTORE URBANISTICA:
GEOM. FABRIZIO GHERARDI
SETTORE LAVORI PUBBLICI:
GEOM. GIUSEPPE PEREGO

Oggetto: **COMUNE DI BURAGO MOLGORA - AMBITO DI TRASFORMAZIONE 1**
PROGETTO DI VARIANTE AL PIANO ATTUATIVO – ADOZIONE C.C. N. 26 DEL 22 OTTOBRE 2018

RISPOSTA A RELAZIONE ISTRUTTORIA DEL 27.12.2018 Prot. n. 49103/2018 DELLA PROVINCIA DI MONZA E BRIANZA

RELAZIONE TECNICA INTEGRATIVA - VERIFICA DELLA SOSTENIBILITÀ DEI CARICHI VIABILISTICI

In questa relazione si riportano le valutazioni sulla compatibilità della Variante al Piano Attuativo Vigente dell'ambito di trasformazione AT1 del comune di Burago di Molgora (MB), nei confronti del contesto viabilistico e di traffico esistente e di progetto.

Occorre ricordare in primo luogo che il Piano Attuativo Vigente è in vero accompagnato da uno studio del traffico, a firma dello scrivente e risalente all'ottobre 2014 e successivo aggiornamento dell'aprile 2017, che ne sanciva la sostenibilità dell'intervento rispetto ai potenziali impatti sulla viabilità.

Le valutazioni espresse in questa sede fanno in effetti riferimento a quello studio nel quale, preme sottolineare, le verifiche di traffico, che portarono come anticipato ad esiti positivi, furono condotte con tutte le cautele del caso, considerando ad esempio le ricadute viabilistiche non sono riconducibili all'ambito AT1 in esame, a prevalente destinazione residenziale, ma anche quelle dovute all'attivazione contestuale, ancorché teorica, delle previsioni di sviluppo urbanistico di altri comparti limitrofi, come l'ambito di trasformazione polifunzionale AT3, e del Polo Industriale Sud, cui se ne prevedeva il potenziamento.

Nello studio di impatto del 2017 erano state approfondite in modo particolare le verifiche dei livelli di servizio della strada provinciale SP211 e della rotatoria di progetto tra la strada provinciale medesima e le vie Dante Alighieri ed Aldo Moro. Nello scenario di traffico più critico, quello riferito al completamento di tutti gli ambiti di trasformazione sopradetti e non solo dell'AT1, le verifiche portavano in sintesi ai seguenti risultati: SP211 - Livello di servizio C prossimo a B; rotatoria SP211 - via Dante Alighieri - via A. Moro, riserva di capacità minima 63%. In conclusione, anche nella situazione di massimo carico urbanistico, risultava che il sistema viabilistico avrebbe garantito più che adeguati livelli di servizio.

Ora, per verificare le ricadute della Variante del piano in oggetto, occorre in primo luogo valutarne l'entità in termini di mobilità indotta. A tal fine, nelle tabelle successive si propone il confronto tra i flussi di traffico indotti dal Piano Attuativo Vigente rispetto a quelli del Piano Attuativo in Variante. Le stime sono condotte ai sensi dell'Allegato A, cap. 5 del PTCP di Monza e Brianza. Nelle tabelle si dà riscontro alle differenze tra Piani Vigente e in Variante anche in termini di quantità e destinazione urbanistica.

VALUTAZIONE DEI CARICHI URBANISTICI:			
STIMA DELL'INDOTTO VEICOLARE _ P.A. APPROVATO / P.A. IN VARIANTE			
Allegato A, Cap. 5 - P.T.C.P. Monza e Brianza:			
Linee guida per la valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità			
<u>P.A. APPROVATO</u>			
Destinazione	Volume [mc]	S.L.P. [mq]	
residenziale	31.431,30	10.477,10	
commerciale/terziario	5.546,70	1.848,90	
- commerciale	2.773,35	924,45	
di cui S.V.		800,00	
- terziario	2.773,35	924,45	
abitanti/addetti:			
n. ab. Res. [1/150 mc = 1/50 mq]	209,54		
n.ad. Comm. [1/60 mq]	15,41		
n.ad. Terz. [1/25 mq]	36,98		
spostamenti RESIDENZIALI:			
residenti attivi	0,60	=	125,73
residenti attivi che usano auto	0,80	=	100,58
persone a veicolo	1,20	=	83,82
mattina n. veicoli uscita	0,90	=	75,44
mattina n. veicoli ingresso	0,10	=	8,38
sera n. veicoli uscita	0,10	=	8,38
sera n. veicoli ingresso	0,60	=	50,29
spostamenti COMMERCIALI:			
n. addetti	15,41	=	
n. auto	1,00	=	15,41
n. turni	2,00	=	7,70
mattina ingresso addetti	0,60	=	4,62
mattina n. veicoli attratti (0,20*S.V.)	0,20	=	160,00
sera n. veicoli ingresso addetti	-	=	-
sera n. veicoli uscita addetti	-	=	-
sera ingresso n. veicoli attratti (0,20*S.V.*60%)	0,20	=	96,00
sera uscita n. veicoli attratti (0,20*S.V.*40%)	0,20	=	64,00
spostamenti TERZIARI:			
n. addetti	36,98	=	
n. auto	0,90	=	33,28
coefficiente occupazione	1,10	=	30,25
mattina n. veicoli ingresso addetti	0,80	=	24,20
sera n. veicoli uscita addetti	0,50	=	15,13
<u>MATTINA (7,00 - 9,00)</u>			vph indotti
veicoli in ingresso			197
veicoli in uscita			75
<u>SERA (17,00 - 19,00)</u>			
veicoli in ingresso			146
veicoli in uscita			88

VALUTAZIONE DEI CARICHI URBANISTICI:**STIMA DELL'INDOTTO VEICOLARE _ P.A. APPROVATO / P.A. IN VARIANTE**

Allegato A, Cap. 5 - P.T.C.P. Monza e Brianza:

Linee guida per la valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità

P.A. VARIANTE

Destinazione	Volume [mc]	S.L.P. [mq]	
residenziale	43.787,84	14.595,95	
commerciale	3.550,36	1.183,45	
di cui S.V.		800,00	
abitanti/addetti:			
n. ab. Res. [1/150 mc = 1/50 mq]	291,92		
n.ad. Comm. [1/60 mq]	19,72		
spostamenti RESIDENZIALI:			
residenti attivi	0,60	=	175,15
residenti attivi che usano auto	0,80	=	140,12
persone a veicolo	1,20	=	116,77
mattina n. veicoli uscita	0,90	=	105,09
mattina n. veicoli ingresso	0,10	=	11,68
sera n. veicoli uscita	0,10	=	11,68
sera n. veicoli ingresso	0,60	=	70,06
spostamenti COMMERCIALI:			
n. addetti	19,72	=	
n. auto	1,00	=	19,72
n. turni	2,00	=	9,86
mattina ingresso addetti	0,60	=	5,92
mattina n. veicoli attratti (0,20*S.V.)	0,20	=	160,00
sera n. veicoli ingresso addetti	-	=	-
sera n. veicoli uscita addetti	-	=	-
sera ingresso n. veicoli attratti (0,20*S.V.*60%)	0,20	=	96,00
sera uscita n. veicoli attratti (0,20*S.V.*40%)	0,20	=	64,00
<u>MATTINA (7,00 - 9,00)</u>			vph indotti
veicoli in ingresso			178
veicoli in uscita			105
<u>SERA (17,00 - 19,00)</u>			
veicoli in ingresso			166
veicoli in uscita			76

A seguire la tabella di riepilogo

VALUTAZIONE DEI CARICHI URBANISTICI:**STIMA DELL'INDOTTO VEICOLARE _ P.A. APPROVATO / P.A. IN VARIANTE**

Allegato A, Cap. 5 - P.T.C.P. Monza e Brianza:

Linee guida per la valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità

	<u>P.A. APPROVATO</u>		<u>P.A. VARIANTE</u>
<u>MATTINA (7,00 - 9,00)</u>			
veicoli in ingresso	197	vs	178
veicoli in uscita	75	vs	105
	273		283
		differenza	10
		vph indotti	4%
<u>SERA (17,00 - 19,00)</u>			
veicoli in ingresso	146	vs	166
veicoli in uscita	88	vs	76
	234		242
		differenza	8
		vph indotti	3%

Come emerge osservando quest'ultima tabella di sintesi, le differenze numeriche dei veicoli indotti tra i due piani è oggettivamente modesto, 10 auto/ora teoriche in più nell'ora di punta del mattino e 8 auto/ora teoriche in più nell'ora di punta della sera, valori molto inferiori rispetto alle fluttuazioni ordinarie del traffico in riferimento ai valori medi.

Possiamo quindi concludere che la Variante al Piano Attuativo, non prefigurando incrementi di traffico significativi, mantiene gli estremi di sostenibilità viabilistica già garantiti dal Piano Attuativo Vigente, in ragione dei livelli di servizio attesi delle strade considerate ed in particolare in forza degli ampi margini di capacità della rotatoria di progetto sulla SP211.

Ing Michele D'Alessandro

The stamp is circular and contains the following text: "ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI MILANO" around the perimeter, "DOTT. ING. D'ALESSANDRO MICHELE" in the center, "Sez. A Settori: a) civile e ambientale b) industriale c) dell'informazione" below the name, and "n. A 19872" at the bottom.