

**PROGRAMMA INTEGRATO D'INTERVENTO
PER LA RIQUALIFICAZIONE E SVILUPPO DELL'AREA INDIVIDUATA
COME ATU 1 DAL VIGENTE P.G.T.
- CANEGRATE (MI) VIA MANZONI ANG. VIA FERMI -**

**RELAZIONE SULLA PREVISIONE
DEL TRAFFICO VEICOLARE GENERATO**

INTRODUZIONE

Il presente studio ha lo scopo di valutare l'impatto sul traffico generato dalla riconversione di un ambito produttivo dismesso in una nuova media struttura di vendita, i fabbricati interessati dal progetto di Programma Integrato di Intervento in variante al P.G.T. ai sensi dell'Art. 92 della L.R. 12/2005, inerente la riqualificazione del sito esistente in Canegrate, individuato come ATU1 dal vigente P.G.T., ricadono in un quadrante urbano a nord del territorio comunale, tra la Via Manzoni, la Via Fermi e la Via San Gaetano. L'intero comparto, che si estende su una superficie territoriale totale di circa 14.150 mq. è identificato al Catasto Urbano al Fg. 2 Mapp. 18 – 618, e si colloca a ridosso del confine tra il territorio di Canegrate ed i comuni di Legnano e San Vittore Olona (*vedi Fig. 1*). Gli insediamenti coinvolti nello sviluppo del Programma Integrato di Intervento si individuano chiaramente come l'ultima presenza di manufatti di carattere industriale all'interno di un tessuto urbano che recentemente è stato oggetto di una importante riqualificazione, che ha prodotto un nuovo assetto urbanistico dell'intera area e che ha determinato una riconversione alla funzione residenziale e terziaria dell'intera zona. Nel complesso, tra le nuove componenti edilizie previste dall'intervento urbanistico, si definisce un mix funzionale di diverse destinazioni d'uso che, compatibilmente con quanto previsto dalla vigente normativa in materia, comprende diverse ambiti: commerciale, artigianale, depositi e terziario. Nello specifico è prevista la realizzazione di una unità ad uso commerciale, artigianale (come da paragrafi 1.2 e 1.3 della Tabella "A" della normativa del Piano delle Regole PR1) e/o di deposito con annessi uffici ed un'altra, sempre commerciale, di media struttura di vendita al dettaglio di generi alimentari e non, con superficie fino a mq. 2.500 effettivi e senza nessuna limitazione di tabelle merceologiche. Il movimento dei veicoli indotti, analizzato partendo dai nuovi dati quantitativi visti sopra, comporterà di conseguenza un impatto sul sistema viario dell'area presa in esame e del suo immediato intorno, che si concretizzerà con l'aumento dei volumi di traffico caratteristici della zona. Lo studio, per tanto, prende in esame i seguenti elementi fondamentali: inquadramento territoriale e viabilistico dell'area presa in esame e analisi della mobilità ordinaria caratteristica della zona; descrizione degli interventi previsti in progetto con l'analisi delle nuove infrastrutture previste nell'area; stima della mobilità indotta dalle nuove attività previste e valutazione degli impatti da essa generati sul tessuto viario esistente. Tali considerazioni al fine di fornire un quadro esaustivo di quello che sarà il nuovo impatto determinato dall'entrata in funzione del nuovo organismo funzionale in luogo dell'esistente manufatto edilizio ora inutilizzato.



Fig. 1 – INQUADRAMENTO GENERALE

1. INQUADRAMENTO DELL'AREA DI STUDIO

Il nuovo organismo commerciale che si andrà ad insediare all'interno dell'ambito di trasformazione urbanistica denominato nel vigente P.G.T.: ATU1, si posizionerà nella zona a nord dell'area del comune di Canegrate, in adiacenza a quella parte di territorio comunale recentemente oggetto di riqualificazione e urbanizzazione, adeguatamente servita da un funzionale sistema viario ed in prossimità dei confini con i limitrofi comuni di Legnano e San Vittore Olona. Ci troviamo ad operare in una porzione di territorio che, come detto, risulta di recente formazione e quindi non si è in presenza di sistemi insediativi storici, o comunque di particolare rilevanza (fatta eccezione della Cascina S. Gaetano ormai in completa rovina), ed anche sotto il profilo delle dotazioni infrastrutturali si rileva un assetto viabilistico funzionale e capace di far fronte alla richiesta di mobilità ordinaria, nel quale non si riscontrano situazioni tali da mettere in crisi i flussi di traffico in nessuna condizione. Volutamente, inoltre, il progetto proposto, sotto il profilo architettonico, mira all'ampliamento dei punti visivi panoramici verso la Via Manzoni e la Via Fermi mediante l'eliminazione dei volumi architettonici e delle barriere visive costituite dalle recinzioni esistenti, il tutto anche al fine di ottenere la massima apertura delle visuali durante la percorrenza dei tracciati stradali esistenti e dei nuovi snodi in progetto, così da ottenere una maggiore fluidità nelle manovre dei mezzi sia in immissione che in uscita dalla nuova area oggetto di studio. Questo obiettivo è perseguito strategicamente liberando, quanto più possibile, la zona immediatamente a ridosso delle strade, soprattutto nell'angolo fra le vie Manzoni e Fermi, collocando tutte le attività nei fabbricati mantenuti nell'area più interna e lontana dalle vie di percorrenza principale; questa scelta conduce ad avere la massima apertura

visiva in corrispondenza della percorrenza veicolare, determinando, inoltre, condizioni ottimali anche per tutte le manovre necessarie alla fruibilità di tale area da parte di tutti i tipi di veicoli che si troveranno coinvolti nel funzionamento della insedianda attività.

2. ANALISI DELLA VIABILITA' AL CONTORNO DELL'AREA DI INTERVENTO

Con l'obiettivo di valutare gli impatti legati ai flussi di traffico indotti dal nuovo insediamento, risulta fondamentale conoscere il sistema viario che attualmente caratterizza l'area di studio.

L'ambito analizzato, proprio di un tessuto urbano di recente espansione a vocazione prevalentemente residenziale, con alcune preesistenze postindustriali, come l'edificio considerato nel progetto di riconversione dell'ambito ATU1, è caratterizzato da un sistema viario relativamente semplice, perlopiù di tipo locale, comunale e sovracomunale; la collocazione dell'area di studio sul territorio risulta sufficientemente distante dagli assi di scorrimento veloci, quali strade statali ed autostrade, così da risentire solo marginalmente della influenza negativa del traffico in transito verso gli imbocchi delle sopracitate arterie veloci. Approfondendo i caratteri della mobilità nell'immediato intorno dell'ambito di trasformazione, perimetrato dalla Via San Gaetano a nord, dalla Via Manzoni ad est e dalla Via Fermi a sud, possiamo subito asserire che la più meritevole di attenzioni risulta essere la Via Manzoni, che si configura quale più importante asse di collegamento fra i territori dei comuni limitrofi di Canegrate e Legnano, proseguendo poi oltre, a sud del tracciato della Statale n. 33 del Sempione, come possibile alternativa a quest'ultimo per il raggiungimento degli altri territori comunali in direzione Milano. I flussi di traffico riscontrabili su questo asse viario sono dunque quelli tipici determinati dalla necessità di trasferimenti in ambito sovracomunale, con un passaggio di veicoli che non hanno come destinazione finale necessariamente realtà interne al comune di Canegrate e che quindi interessano limitatamente gli spostamenti locali. Il tracciato della Via Manzoni, che deriva dalla Via per Canegrate, in territorio del comune di Legnano, e che prosegue poi in direzione sud, attraversando gli altri comuni di Parabiago, Nerviano, Pogliano Milanese, Vanzago, Rho, fino a raggiungere la cintura del territorio della città di Milano; risulta complessivamente poco trafficata, se si escludono gli orari tipici degli spostamenti che potremmo definire di carattere "pendolare", anche in relazione al fatto che il numero di interruzioni semaforiche risulta abbastanza contenuto, a favore di una mobilità più fluida garantita dalle diverse rotatorie che ormai, dove è stato possibile, hanno preso il posto dei semafori a regolare il traffico agli incroci. Diverso il discorso per quanto attiene alla Via Fermi, che invece risulta un percorso ancora più di tipo locale in quanto collega semplicemente l'area a sud del comune di San Vittore Olona con Canegrate; questo potremmo dire essere l'unica logica di collegamento di questa strada e dunque con una presenza di traffico veicolare molto modesta ed, anche in questo caso, senza particolari criticità vista la assoluta scorrevolezza del tracciato privo di interruzioni di qualsivoglia natura. Per quanto concerne la Via San Gaetano, che è una strada chiusa, nulla di rilevante si evidenzia, l'unico utilizzo infatti è limitato ai residenti in questa via o a chi si reca alle poche attività presenti sulla stessa. L'analisi della rete viaria, come abbiamo visto, prende in considerazione, volutamente, solo l'immediato intorno dell'area oggetto di studio, tralasciando

valutazioni di più ampio raggio in quanto non risulta interessante spingersi fino agli imbocchi delle arterie principali di scorrimento veloce che, nel nostro caso in analisi, non comportano modificazioni nel flusso veicolare essendo sufficientemente distanti. Si può infatti osservare che le vie limitrofe al contesto preso in esame accolgono solamente traffico in transito verso gli imbocchi di cui sopra e non fungono da catalizzatore di flussi diversi che si incanalano tutti in un unico percorso in prossimità delle entrate e delle uscite dalle vie principali, soprattutto le autostrade, si può quindi affermare che, sulla viabilità inferiore, cioè quella presa in esame per lo studio dell'area interessata dall'intervento, non si riscontrano, se non in rari casi, fenomeni di rallentamenti o code e che i flussi, benchè consistenti soprattutto in alcuni archi temporali della giornata, mantengono un livello di fluidità più che soddisfacente.

3. GLI INSEDIAMENTI PREVISTI SULL'AREA IN TRASFORMAZIONE E GLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI SULLA VIABILITA'

In relazione all'intervento di trasformazione urbanistica previsto, verrà valutato, sotto il profilo trasportistico, l'impatto generato sul traffico attuale delle nuove componenti edilizie previste sull'area d'ambito ATU1, che si distinguono in interventi prevalentemente commerciali, a livello di "media struttura di vendita", con una limitata componente di terziario e depositi. Nel complesso, quantitativamente, si prevede la riconversione di un manufatto edilizio, storicamente con funzione industriale ormai dismessa, di circa mq. 7.380, all'interno di una superficie fondiaria di circa mq. 14.150; il complesso edilizio che si compone di diversi fabbricati autonomamente funzionali a destinazioni ormai non più in essere, nel progetto di riconversione mantiene solo il corpo di fabbrica maggiore, per un totale di superficie coperta pari a circa mq. 6.240, di cui una parte destinata a parcheggio coperto, di circa mq. 2.032, ed una parte che sarà occupata dalla S.L.P. dall'area di vendita, per una superficie complessiva di mq. 4.425. Si nota che una consistente porzione di edificato viene eliminata nel nuovo assetto progettuale a favore di una dotazione di nuovi sistemi infrastrutturali quali parcheggi e svincoli di arroccamento, funzionali alla nuova attività che si andrà ad insediare, ed adeguatamente integrati alla attuale viabilità al fine di un ottimale accoglimento, da parte di quest'ultima, del maggior traffico che inevitabilmente sarà generato dalla nuova realtà in progetto. Più precisamente si prevedono nuovi interventi di adeguamento dell'assetto infrastrutturale di Via Manzoni, Via Fermi e Via San Gaetano per l'integrazione dell'esistente viabilità limitrofa all'ambito oggetto di studio oltre oltre alla realizzazione di spazi dedicati al parcheggio di uso pubblico a servizio degli insediamenti di progetto. Tutti gli interventi previsti sono volti all'integrazione funzionale con le esistenti infrastrutture, con particolare attenzione al reperimento di adeguati parcheggi idonei all'accoglimento dei futuri utilizzatori delle nuove unità commerciali, con previsione di realizzazione di **n. 121 posti auto a raso scoperti e di n. 79 posti auto a raso coperti, per un totale di 200 posti auto** (vedi Fig. 2). I posti auto saranno comodamente accessibili grazie alla nuova viabilità interna che permetterà l'agevole smistamento del traffico generato e grazie ai nuovi raccordi di collegamento con le pubbliche

vie: Manzoni, Fermi e S. Gaetano, che permetteranno di accedere e uscire dalle aree a parcheggio sulle Vie Manzoni e S. Gaetano, mentre dalla via Fermi sarà consentita la sola uscita con vincolo di percorrenza dai parcheggi stessi.



Fig. 2 OPERE DI URBANIZZAZIONE ATU 1

Per quanto riguarda l'esistente viabilità pubblica viene prevista una sostanziale modifica consistente nella realizzazione di una nuova "rotatoria stradale" in corrispondenza dell'incrocio tra la Via San Gaetano e la Via Manzoni e la ulteriore modifica, con ampliamento e traslazione, della esistente "rotatoria stradale" tra la Via Manzoni e la Via Fermi con conseguente leggera modifica di un tratto di Via Manzoni. Completano poi gli interventi viabilistici la modifica del calibro stradale di Via Fermi con la realizzazione di nuovi marciapiedi e la creazione di un percorso pedonale sull'area a verde adiacente la recinzione del nuovo complesso residenziale di recente realizzazione prospettante sulla Via Manzoni.

4. STIMA DELLA MOBILITA' INDOTTA IN RELAZIONE AI NUOVI INTERVENTI

Analizzati il sistema viario esistente e di progetto, unitamente ai volumi di traffico ordinario propri delle direttrici viarie prese in considerazione nella fase di studio, nell'ottica di arrivare alla valutazione degli effetti che il nuovo polo di attrazione avrà sulla viabilità, è necessario stimare il movimento di vetture indotto che si genera in conseguenza dell'entrata a regime della nuova attività commerciale in progetto nell'ambito preso in considerazione. La stima del traffico indotto da tali nuovi insediamenti viene effettuata a partire dalle Superfici Utili Lorde (SUL) o dalle Superfici Lorde di Pavimento (SLP), assumendo dei coefficienti di conversione, che si desumono dallo storico della società che andrà a gestire la nuova attività commerciale, per stabilire quantitativamente l'incremento della mobilità da e verso la nuova realizzazione prevista in progetto. Gli scenari che si prospettano rappresentano un quadro cautelativo che presuppone anche la propria validità in un orizzonte temporale medio lungo, infatti, trattandosi in prevalenza di una mobilità di tipo locale, legata ad una attività commerciale che si inquadra come "media struttura di vendita", e che evidentemente non determina un aumento della popolazione residente, possiamo affermare che la domanda di mobilità non varierà col passare del tempo e che quanto ci si attende oggi come variazione di traffico si manterrà un dato costante anche in futuro. Nel caso in esame il progetto prevede il completo recupero della porzione del fabbricato posto a nord del comparto di intervento, mediante formazione di una unità commerciale, artigianale e/o di deposito con annessi uffici, avente S.L.P. totale pari a mq. 912 circa e la formazione, per la restante porzione del complesso edificato, di una unità commerciale, a sud dello stesso, avente S.L.P. totale pari a mq 3.460 circa, compresa una tettoia di protezione della zona di carico e scarico merci, per l'insediamento di una nuova media struttura di vendita al dettaglio di generi alimentari e non – centro commerciale - con superficie fino a mq. 2.500 effettivi e senza nessuna limitazione di tabelle merceologiche. Per la porzione edificata centrale ai due corpi di fabbrica sopra descritti, avente superficie di mq. 2.032 circa, è previsto il recupero della stessa in area a "parcheeggio coperto di pertinenza" dell'unità commerciale, comportando così una ulteriore riduzione dell'esistente S.L.P. utilizzata. Pertanto, considerando una SLP TOTALE per il nuovo insediamento pari a mq. 3.412 (mq. 912 + mq. 2.500 media struttura) e considerando i seguenti parametri medi per l'apertura nei giorni dal lunedì alla domenica, si ottengono:

- n. 1 veicolo pesante al giorno ogni 3.000 mq. di SLP (per approvvigionamento merci);
- n. 4 veicoli leggeri al giorno ogni 3.000 mq. di SLP (per approvvigionamento merci);
- n. 30 veicoli al giorno ogni 200 mq. di SLP (per visitatori);
- n. 1 veicolo al giorno ogni 150 mq. di SLP (per addetti/impiegati);

di conseguenza il carico giornaliero di mobilità indotta, di autoveicoli leggeri e pesanti, risulta:

- n. 1 veicolo pesante al giorno per l'approvvigionamento merci;
- n. 4 veicoli leggeri al giorno per l'approvvigionamento merci;
- n. 510 veicoli al giorno per i visitatori;
- n. 23 veicoli al giorno per addetti/impiegati;

per un totale di 538 veicoli al giorno, prevalentemente attesi entro gli orari di apertura delle nuove attività che si andranno ad insediare.

Pertanto considerando otto ore di apertura giornaliera si avrà un incremento rispetto al traffico veicolare attuale di 67 veicoli/ora, anche se, come vedremo in seguito, più che di un incremento assoluto, potremmo più propriamente parlare di una diversa distribuzione dei flussi di traffico, diversamente distribuiti nell'arco della giornata, con picchi di maggior intensità e momenti in cui tale fenomeno non risulterà minimamente evidente.

4. RICADUTE AL CONTORNO DEL NUOVO TRAFFICO VEICOLARE INDOTTO

Come descritto al capitolo precedente, la nuova domanda di mobilità in relazione alla realtà commerciale in progetto, stimata in 538 nuovi spostamenti giornalieri indotti, produce un incremento di traffico solamente di tipo esclusivamente locale, possiamo infatti affermare che il flusso veicolare al contorno non modifichi la sua caratteristica rispetto all'esistente tipo di domanda, infatti, per le auto in transito, che non hanno come obiettivo finale Canegrate, non si attendono modificazioni né quantitative né qualitative, mentre ci dobbiamo aspettare una maggior mobilità finalizzata al solo raggiungimento del nuovo polo commerciale. Risulta interessante allora ipotizzare quanto potenzialmente andrà ad incidere negativamente, sulla capacità di offerta di ricettività delle strade presenti al contorno, questa maggiore domanda di mobilità. A tale proposito si sono analizzate le altre realtà commerciali simili, cioè con simile od equivalente superficie di vendita e stesso tipo di offerta commerciale, presenti sul territorio nelle immediate vicinanze di quella oggetto del presente studio. La valutazione è stata condotta non solo nell'ambito comunale, ma considerando anche le realtà presenti sui territori dei comuni limitrofi, andando a localizzare tutte le attività simili a quella analizzata, tralasciando i grandi centri commerciali, che per la loro stessa natura rispondono a logiche e dinamiche di trasferimento diverse, concentrandosi dunque esclusivamente su realtà paragonabili. Possiamo, infatti, affermare che statisticamente l'utente è predisposto, per raggiungere una media struttura di vendita come quella oggetto di studio, a percorrere un tratto di strada con il proprio autoveicolo che non superi un tempo di percorrenza massimo contenuto nei 7/10 minuti; si è proceduto quindi ad individuare in mappa delle aree di influenza, partendo da ogni singola realtà commerciale dislocata nelle immediate vicinanze che ne determina il centro, delimitate da delle isocrone approssimate ad un tempo medio di percorrenza di 7 minuti. Il risultato, che possiamo vedere tradotto nella *Fig. 3 con la campitura rossa*, dimostra che, coprendo una distanza contenuta nel tempo massimo di percorrenza fissato, il potenziale traffico veicolare previsto in direzione delle medie strutture di vendita esistenti copre già, con la propria area di influenza, anche tutta la zona in cui si concentrerà la nuova attività prevista in progetto con il proprio perimetro della isocrona relativa indicato, sempre nella *Fig. 3*, con la circonferenza verde. Questo tipo di osservazione ci porta ad affermare che il numero di veicoli attesi nella nuova realtà commerciale in progetto non andrà, di fatto, ad incrementare la domanda di mobilità nell'area oggetto di studio, in quanto risulta essere già presente nella zona anche solamente finalizzato al raggiungimento di una media struttura di vendita già esistente. In considerazione di quanto detto sopra si può quindi ipotizzare, solamente, una diversa scelta di polo attrattivo da parte dell'utente finale, che potrebbe liberamente decidere di dirottare la sua

previsti nel progetto della nuova struttura, tale capienza dovrebbe risultare sufficiente anche ad assorbire la richiesta di posteggio durante i picchi di maggiore affluenza, anche se questi ultimi potrebbero ritenersi trascurabili, considerato che, proprio per la loro natura di “supermercati di quartiere”, tali strutture distribuiscono più omogeneamente, durante tutto l'arco della giornata, i carichi veicolari dei visitatori attesi. Inoltre le nuove infrastrutture previste tengono conto di tutti gli opportuni accorgimenti per una migliore integrazione con quelle esistenti al contorno, in modo da garantire una adeguata capacità di offerta in relazione ad una domanda di accoglimento variabile ma che potrebbe, nei momenti di picco, andare ad influenzare negativamente il normale flusso di traffico, perlopiù di carattere veicolare. Questa evenienza, però, la possiamo considerare scongiurata grazie alla logica con cui i parcheggi e, soprattutto, i relativi accessi sono stati dimensionati e progettati, proprio tenendo in considerazione di evitare in tutti i modi problemi di difficoltà di immissione nel traffico stradale; vediamo infatti che la distribuzione di ingressi ed uscite su tutte le tre vie che definiscono il perimetro dell'area di intervento, permettono una scelta variabile nella reimmissione nel traffico, per ogni senso di marcia e per ogni direzione e provenienza, grazie anche al sistema di rotatorie presente ed in progetto, che garantirà maggior fluidità e, soprattutto, eviterà criticità al sistema viario esistente al contorno.

5. INQUINAMENTO ATMOSFERICO

Per quanto concerne il problema dell'incremento di inquinamento atmosferico, conseguente all'entrata in funzione del nuovo centro in progetto, possiamo ricollegarci a quanto evidenziato sopra in merito non tanto ad un maggior numero di veicoli attesi, ma più probabilmente ad un diverso spostamento degli stessi che già gravitano nell'area di influenza della nuova realtà commerciale. Questo ci porta a considerare che il traffico indotto non sia rilevante in termini di incremento di inquinamento atmosferico, inoltre in progetto sono previste importanti implementazioni di aree a verde: una prima collocata all'incrocio fra la Via Manzoni e la Via Fermi, destinata a “verde pubblico” con superficie complessiva di mq. 1650 circa ed un'altra, come “fascia a verde” lungo la Via Fermi che si estenderà per tutta la lunghezza del comparto in progetto e che occuperà una superficie di circa mq. 600; tali opere di mitigazione, oltre a rendere sicuramente più piacevole ed interessante la vista e l'utilizzo degli spazi stessi, fungono anche da elementi che aiutano ad abbattere l'eventuale maggior inquinamento che potrebbe essere generato. Un discorso a parte merita poi la riqualificazione propria dei fabbricati in oggetto: innanzitutto partiamo dalla destinazione storica di polo industriale che evidentemente generava molte più emissioni in atmosfera, quelle tipiche legate alla produzione, rispetto a quanto succederà per la nuova realtà commerciale in progetto; inoltre, con le opere di riqualificazione, l'intero organismo edilizio migliorerà le proprie prestazioni energetiche, con una considerevole riduzione delle dispersioni e dunque con minori ricadute sull'utilizzo, e dunque smaltimento, della energia complessiva richiesta per il funzionamento del nuovo complesso edilizio.

6. CONCLUSIONI

Gli approfondimenti condotti sul sistema trasportistico di cui al presente studio hanno messo in luce come gli spostamenti indotti, dagli insediamenti presi in esame, si adeguino al contesto stradale esistente ed in progetto, garantendo, nel complesso, condizioni di fluidità del traffico più che soddisfacenti, soprattutto se riferite al periodo di punta massima della mobilità cittadina. Infatti più che di incremento del flusso veicolare atteso abbiamo visto che si tratta di una diversa distribuzione di un traffico potenziale già esistente sulla rete viaria, generato dalla necessità di raggiungere altre realtà simili a quella oggetto di studio, per tanto si può concludere affermando che la domanda di mobilità non subirà incrementi significativi e, dunque, non vi saranno ripercussioni negative sul sistema viario esistente che, con la sua attuale capacità di assorbimento dei flussi esistenti e previsti, non entrerà in crisi e garantirà il regolare spostamento veicolare, anche, come si è detto, in un arco temporale medio lungo.

Cerro Maggiore, 28/07/2014