



POLITECNICO DI MILANO

Dipartimento di Architettura e Pianificazione
Laboratorio Nodi e Reti

Prof. Arch. Marco Facchinetti

con:

Lorenzo Bartoletti
Alessandro Tirinnanzi

Contratto per la consulenza per la redazione del piano
urbano del traffico

(Contratto del 29/07/2009)

COMUNE DI CANEGRATE

Via Manzoni 1 - 20010 Canegrate (MI) 0331/463811

Provincia di Milano

Relezione illustrativa

Ottobre 2011

Indice:

Introduzione

1.Impegno attuale della rete stradale

2.Funzionalità del sistema viario (criticità)

3.Utilizzo delle aree di sosta

4.Progetti e misure in corso e programmati

5.Progetti di piano

6.Attuazione e gestione del piano (priorità e tempi)

Introduzione

La redazione del Piano Urbano del Traffico per il Comune di Canegrate è stata avviata e condotta insieme alla redazione del Piano di Governo del Territorio e degli strumenti di Valutazione Ambientale Strategica, con l'obiettivo di inquadrare tutta la pianificazione comunale in un unico momento di generale revisione.

Il Piano Urbano del Traffico, per sua stessa natura, e ancor più in un territorio complicato, dalle distanze brevi e dalla forte pressione come quello di Canegrate, si struttura come lavoro attentissimo nel rilevare le situazioni esistenti, il livello di carico delle strade, la loro forma e la loro geometria, e di nuovo per sua stessa impostazione il progetto del Piano Urbano del Traffico non può che porsi l'obiettivo strategico di lavorare sull'esistente, sulla rete attuale, sui livelli attuali di traffico; facendo tuttavia delle importanti proiezioni, sia in relazione all'aumento del traffico, sia in relazione alle possibili nuove ricadute che altre scelte urbanistiche possono determinare sul territorio del Comune.

Così, per il territorio comunale di Canegrate l'obiettivo strategico per il PUT è stato quello di ristrutturare completamente l'uso e la natura delle strade che attualmente compongono la rete delle strade urbane ed extraurbane, tenendo fisse alcune considerazioni di fondo, sulle quali il PUT è stato strutturato:

- la rete attuale delle strade è quella sulla quale gravano le funzioni e i pesi attuali, ed è quella sulla quale lo stesso PGT definisce le proprie previsioni; alcune previsioni "nell'aria" e nella penna del PGT si basano sulla realizzazione di arterie esterne di bypass, varianti, potenziamenti ad alcune direttrici per quanto riguarda il traffico di grande scorrimento; il PUT, per sua stessa natura, non può che insistere sulla rete delle strade esistenti, e muovere previsioni sulla rete delle strade programmata e prevista da altri strumenti, quali in questo caso il PGT;
- è criterio di fondo del PUT pensare che la rete attuale debba essere adeguata al carico di traffico attuale, indotto dagli spostamenti interni e dalle influenze degli spostamenti esterni al Comune, considerando tutte le componenti del traffico, dalle utenze forti (veicoli) alle utenze deboli (pedoni e ciclisti) e decidendo punto per punto a quale utenza dare la prevalenza;
- è criterio importante del PUT considerare che il traffico di attraversamento debba essere allontanato dalle zone di maggior sensibilità (quelle centrali, quelle residenziali, quelle prossime ai servizi), per definire un modello di maggior capacità e maggior utilizzo all'esterno delle aree più dense e di minor capacità e minor utilizzo nelle aree più dense;
- molte sono le variabili sulle quali si costruisce e si è costruito il PUT: i comportamenti degli utenti, siano essi deboli o forti, permettono di controllare le gerarchie delle strade e la loro importanza; la qualità degli spostamenti permette di pensare ai tragitti da favorire e quelli da disincentivare; le modalità e i mezzi degli spostamenti permettono al PUT di pensare quali e quante siano le alternative all'utilizzo comunque dell'automobile; la geometria delle strade, la forma delle stesse e l'attrezzatura delle strade permettono al PUT di combinare vari elementi per decidere il peso, il ruolo e l'utilizzo di una strada, sempre ferma restante la normativa vigente, anche nel caso di proposte di deroga;
- infine, il PUT si basa sulla condivisione delle proprie scelte; l'argomento traffico è un argomento topico, su cui chiunque ha una propria opinione dettata dal suo comportamento quotidiano sulle strade e sugli spazi del comune; dunque, le scelte saranno necessariamente difficili, ma devono essere intraprese nella coerenza della riprogrammazione generale degli strumenti comunali e nella condivisione delle stesse soluzioni con gli attori principali che utilizzano proprio le strade e le infrastrutture connesse;

- da ultimo, il PUT non gioca in casa da solo: molti attori, molti strumenti di pianificazione, molte decisioni esterne gravano sul PUT e sui contenuti dello stesso; le scelte del potenziamento del sistema ferroviario, le scelte dei comuni contermini, le scelte indotte in generale dalla pianificazione alla scala vasta ricadono con pesanti effetti sull'intero sistema della viabilità. La condivisione non può che essere allargata ai comuni contermini, agli enti sovra locali, alle decisioni che non vengono prese "in casa" ma che ne hanno pesanti effetti.

Ci si aspetta ora che il PUT che qui si presenta per la sua condivisione non solo sia, evidentemente, condiviso, pur con sue integrazioni e correzioni ma sia reso concorde con le scelte del PGT e sia attuato. Il PUT è uno strumento di carta, basato su rilievi dello stato di fatto, proiezioni dello stato futuro, supposizioni sui comportamenti, decisioni di progetto sulle soluzioni; la sua attuazione è fondamentale per sperimentare davvero i suoi effetti e per correggerli a mano a mano che si manifestano.

Si ricordi comunque che il Piano Urbano del Traffico (PUT) è divenuto lo strumento quadro, definito come obbligatorio dalle *Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani urbani del Traffico* (Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale", n.146 del 24 giugno 1995) per i soli Comuni superiori a 30 mila abitanti e di riferimento per ogni attività in materia, posto che però ogni comune con particolari problematiche può affrontarne la redazione.

Il Piano Urbano del Traffico

La definizione delle *Direttive*, regola il PUT come: "uno strumento tecnico amministrativo di breve periodo" *coordinato* con gli "strumenti urbanistici di valenza strategica" (Piani dei Trasporti, Piani di Tutela e risanamento ambientale). In particolare le Direttive affermano che "il Piano urbano del Traffico è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo - arco temporale biennale - e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariante. In particolare il PUT deve essere inteso come "piano di immediata realizzabilità", con l'obiettivo di contenere al massimo - mediante interventi di modesto onere economico - le criticità della circolazione; tali criticità - specialmente nelle aree urbane di maggiori dimensioni - potranno infatti essere interamente rimosse solo attraverso adeguati potenziamenti sull'offerta di infrastrutture e di servizi di trasporto pubblico collettivo, che costituiscono l'oggetto principale del piano dei trasporti, realizzabile nel lungo periodo, arco di tempo decennale".

Le Direttive ministeriali indicano 4 obiettivi fondamentali:

- Il miglioramento delle condizioni di circolazione
- Il miglioramento della sicurezza stradale
- La riduzione degli inquinamenti atmosferico e acustico
- Il risparmio energetico

2. Funzionalità del sistema viario: il rilievo delle criticità.

Sui principali assi viari di Via F.lli Bandiera, Via Manzoni e Via XXIV Maggio sono installati i principali impianti semaforici; questi, insieme alla rotonda di Via IV Novembre sono le principali porte d'accesso all'area centrale del comune. L'entità dei flussi di traffico, individuate dalla simulazione modellistica effettuate dalla Provincia di Milano nel 2006 e i rilievi di aggiornamento effettuati durante la stesura del PUT (settembre-ottobre 2009), uniti alle caratteristiche geometrico-ambientale delle infrastrutture evidenziano come gli assi principali sono le principali criticità legate al traffico emerse nell'analisi effettuata dal PUT. E' infatti su questo tema che la fase progettuale del piano vi si concentra maggiormente, anzi è proprio qui che fonda principalmente la propria azione progettuale.

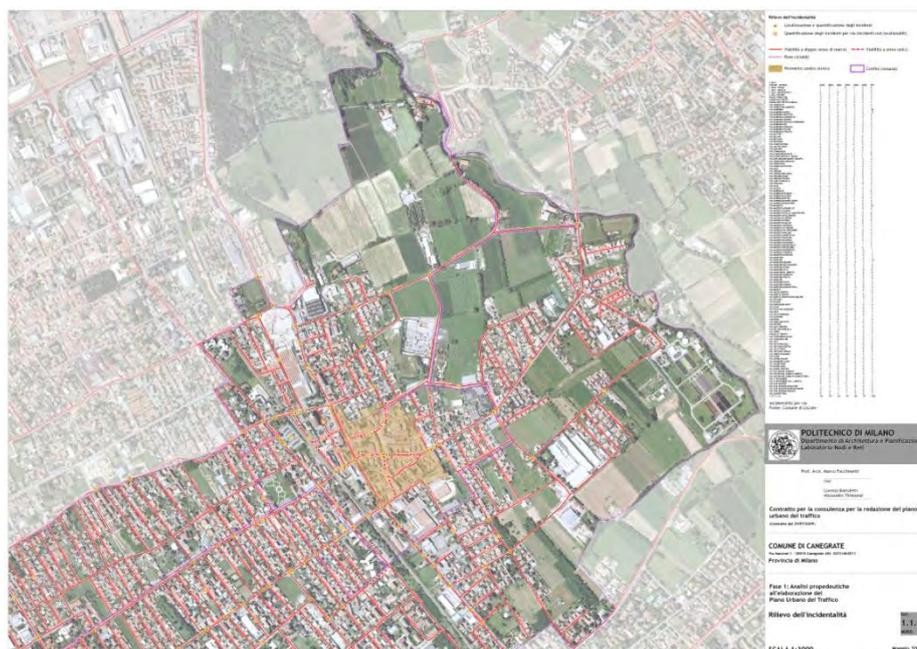
I principali assi individuati in base all'elevata quantità dei volumi di traffico, risultano anche le aste che presentano maggiori criticità per quanto riguarda il numero di incidenti che accadono, con particolare attenzione che deve essere prestata a Via F.lli Bandiera ed al suo proseguimento in Via Manzoni, dove si registra la presenza di sinistri ad ogni intersezione con la viabilità minore. Situazione analoga si presenta lungo Via Magenta, con particolare criticità all'innesto di Via Rovigo (8 incidenti registrati nel periodo 2004-2009), con Via IV Novembre e Via Novara (6 incidenti registrati).

Altri punti ad elevata criticità sono le intersezioni di Via Adige con Via F.lli Bandiera (12 incidenti registrati) e Via D'Annunzio (8 incidenti registrati) ed il sottopasso carrabile di Via Novara, che registra un elevato numero di sinistri ai due estremi dell'asta.

Il carico sul restante sistema viario è invece relativamente leggero, senza riscontrare particolari punti che presentano problemi rilevanti.

Altri elementi critici sono le principali intersezioni tra la viabilità proveniente dal centro storico e i principali assi viari di attraversamento, con particolare attenzione da prestare a quelli lungo Via Foscolo - Via D'Annunzio, Via Manzoni - Via F.lli Bandiera e Via IV Novembre.

Infine un ulteriore elemento di potenziale rischio, quindi da porre particolare attenzione, è dato dagli ingressi nei complessi scolastici.



3. Utilizzo delle aree di sosta

Il sistema della sosta si sviluppa principalmente su un sistema di aree a parcheggio, che si concentrano all'interno ed intorno al centro storico, che vanno poi sempre più diminuendo allontanandosi ed andando verso le aree prevalentemente residenziali e produttive, tranne le aree di sosta interne al centro storico e quelle nei pressi della stazione ferroviaria. Tutte le altre aree, specialmente quelle nelle zone residenziali e produttive, non presentano alcune limitazioni ad eccezione di alcune aree intorno alla chiesa e nei pressi dell'area del mercato in cui la sosta è regolamentata dall'uso del disco orario in alcune fasce orarie.

Per quanto riguarda la sosta lungo gli assi stradali, questa è quasi totalmente vietata su tutti quelli gravanti sulla parte centrale dell'abitato, dove comunque risulta, come per le aree di sosta, una concentrazione di quelle a pagamento all'interno del centro storico e nella parte tra questo e l'attuale stazione ferroviaria, mentre, lungo il margine tra la parte storica e l'edificato più recente si hanno alcune parti regolate con disco orario o libere come nella parte restante della viabilità, ad esclusione degli assi principali, dove rimane vietata.

4. Progetti e misure in corso e programmati

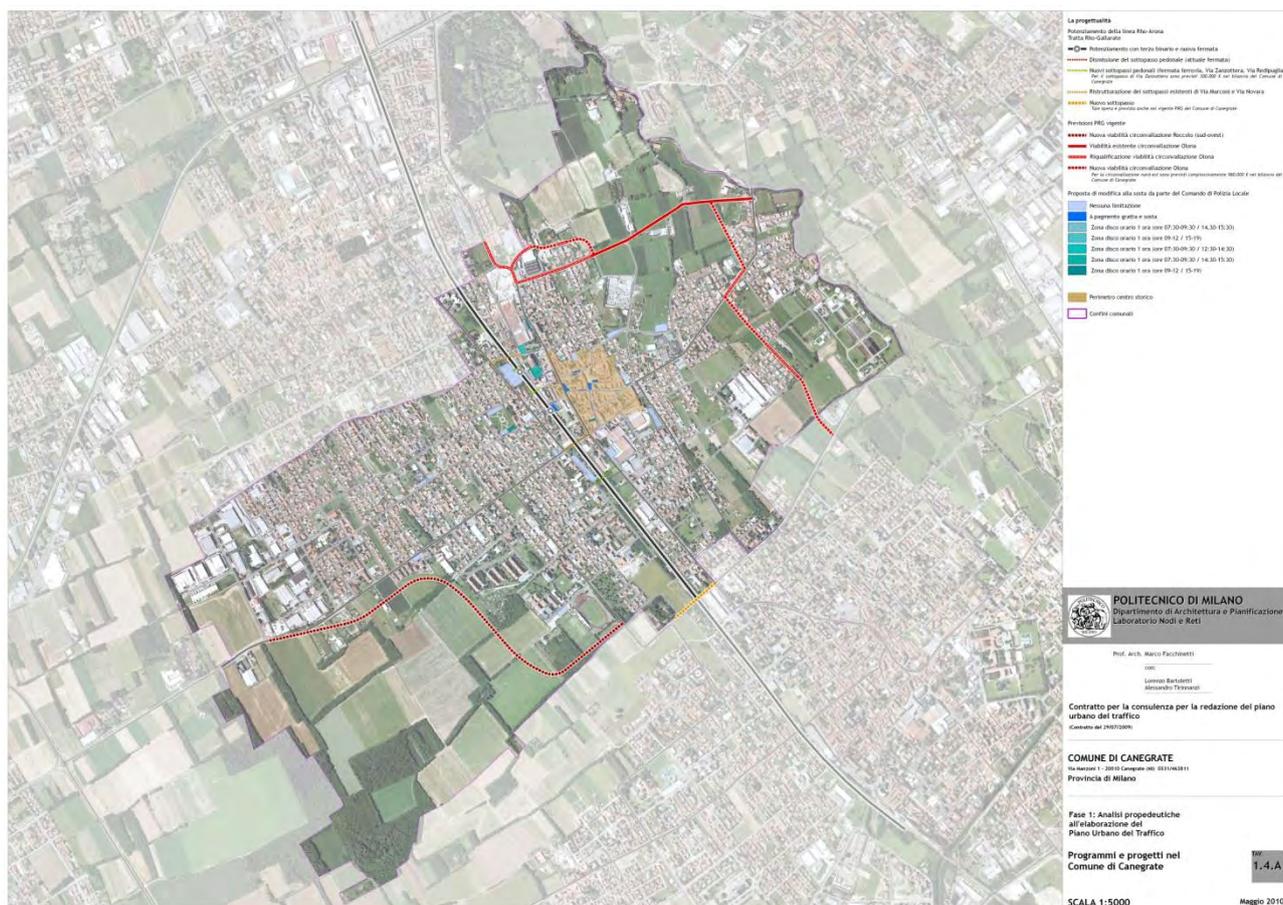
All'interno del territorio comunale di Canegrate, insistono vari interventi che andranno a modificare, nel breve e nel lungo termine, i flussi di traffico e i comportamenti delle persone.

Questi interventi sono legati in parte alle previsioni provenienti dal PRG vigente, in parte al progetto di potenziamento del tratto Rho-Gallarate della linea ferroviaria Rho-Arona.

Gli interventi previsti dal PRG riguardano la previsione di due assi di circonvallazione all'abitato di Canegrate, uno, denominato circonvallazione Roccolo, che transiterà lungo il margine Sud-Ovest e uno, denominato circonvallazione Olona, che costeggerà il limite Nord-Est sfruttando alcuni tratti già esistenti che necessitano di essere riqualificati da unificare attraverso altri tratti di nuova realizzazione.

Il potenziamento della linea ferroviaria Rho-Gallarate prevede la realizzazione di un terzo binario con il successivo spostamento della stazione ferroviaria leggermente più a Nord, all'altezza dell'area a parcheggio che viene usata anche come area del mercato. Conseguentemente a questo spostamento, verrà dismesso il sottopasso pedonale attualmente esistente dove è localizzata la stazione ferroviaria odierna. Inoltre, è prevista la ristrutturazione dei sottopassi carrabili di Via Marconi e di Via Novara, oltre alla realizzazione di tre nuovi sottopassi pedonali all'altezza della nuova stazione ferroviaria, di Via Zanzottera e di Via Redipuglia. Anche a Sud, quasi al confine col comune di Parabiago, è prevista la costruzione di un nuovo sottopasso carrabile, sulla direttrice di Via Resegone e Via Buoizzi.

A corredo di questi interventi, vi è anche la proposta da parte del Comando di Polizia Locale, che prevede la concentrazione delle aree di sosta a pagamento all'interno del perimetro del centro storico e di fronte a quella che diverrà la vecchia stazione ferroviaria; l'istituzione di alcune aree soggette a disco orario intorno alla nuova stazione; le restanti aree di sosta presenti, invece, rimangono libere.



5. Progetti di piano

Le azioni previste dal Piano Urbano del Traffico saranno da attuarsi in due fasi, una prima a breve termine e una seconda a medio-lungo termine.

Nel primo caso, **breve termine**, una delle azioni prioritarie è quella della chiusura al traffico dei mezzi pesanti di tutto il centro abitato di Canegrate, scaricando questo volume di traffico sulle strade esterne. Altre azioni sono l'inserimento del limite di velocità a 40km/h lungo gli assi di penetrazione in ingresso all'area urbana, l'istituzione del limite di 30km/h sugli assi perimetrali al centro storico e lungo Via Manzoni e Via IV Novembre. Su Via Manzoni e Via Fratelli Bandiera viene introdotto il senso unico di marcia verso Nord con la finalità:

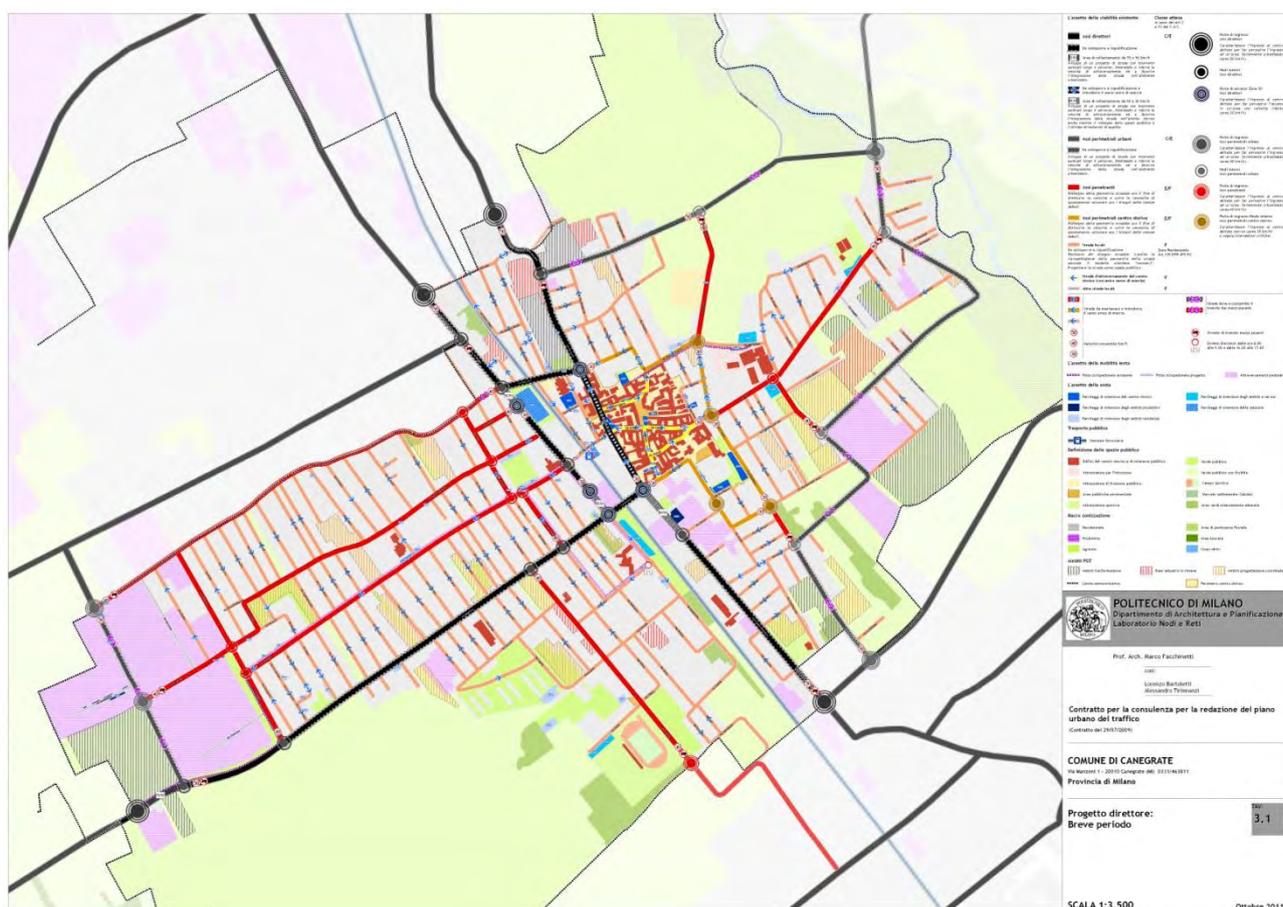
- Diminuire il traffico nella principale arteria d'attraversamento del centro storico
- Riqualficazione della strada, con disponibilità maggiore di spazio perché resa a senso unico
- Diminuzione della congestione e del conseguente inquinamento atmosferico.

Sono anche previsti progetti di riqualficazione degli assi direttori e perimetrali all'area urbana, attraverso interventi puntuali finalizzati a ridurre la velocità di attraversamento e l'integrazione della strada nell'ambito urbano. Per quanto riguarda gli assi di penetrazione e quelli perimetrali al centro storico, gli interventi devono essere atti a ridurre la velocità ma anche a unire le

necessità di spostamento veicolare con i bisogni delle utenze deboli. Tipologie di intervento sono previste anche per le strade locali di accesso all'area prevalentemente residenziale, le quali andranno riqualificate e progettate come se fossero spazi pubblici, utilizzando il modello olandese "woonerf".

Anche le porte d'accesso all'area urbanizzata e al centro storico, dovranno essere strutturate in modo tale da rendere evidente il passaggio da un ambito all'altro e la conseguente riduzione di velocità.

Ultimo intervento da attuare nel breve periodo, ma non per questo di minor importanza è il completamento della pista ciclabile proveniente da Busto Garolfo che attualmente si attesta all'inizio di Via Garibaldi. Il completamento, prevederà il proseguimento lungo quest'asse, fino a raggiungere la zona centrale di Canegrate.



All'interno della tavola 3.1 *Progetto direttore: Breve periodo* sono stati individuati tre obiettivi di riassetto: viabilità e circolazione, mobilità lenta e sosta.

Nell'assetto della viabilità esistente vengono identificate 6 tipologie viarie:

-Assi direttori

Ovvero gli assi principali d'attraversamento di Canegrate, individuati dal C.d.S. come classe d'attesa "C" in ambito extraurbano e "E" in ambito urbano.

Gli interventi progettuali da sviluppare lungo il percorso della strada, al fine della riqualificazione, sono favorire l'integrazione della strada nell'ambito urbano e principalmente

storico anche tramite il ridisegno dello spazio pubblico con l'utilizzo di materiali di qualità, oltre alla riduzione della velocità di attraversamento.

Su questi assi sono state individuate anche le porte d'ingresso al centro abitato e alle Zone 30. Le prime, caratterizzano l'ingresso al centro abitato per far percepire l'accesso ad un'area fortemente urbanizzata (area 50 km/h), le seconde, caratterizzano l'ingresso al centro abitato per far percepire l'accesso in un'area con velocità ridotta (area 30 km/h).

- Assi perimetrali urbani

Ovvero gli assi di circonvallazione dell'urbanizzato di Canegrate, dove spostare la totalità del traffico pesante che attualmente attraversa l'area residenziale, individuati dal C.d.S. come classe d'attesa "C" in ambito extraurbano e "E" in ambito urbano.

Gli interventi progettuali da sviluppare lungo il percorso della strada, al fine della riqualificazione, sono favorire l'integrazione della strada nell'ambiente urbanizzato, oltre alla riduzione della velocità di attraversamento. Particolare attenzione deve essere prestata alla riqualificazione e messa in sicurezza delle intersezioni.

Su questi assi sono state individuate anche le porte d'ingresso al centro abitato per far percepire l'ingresso ad un'area fortemente urbanizzata (area 50 km/h).

- Assi penetranti

Sono quegli assi che hanno il compito di distribuire il traffico dalle arterie principali (Assi direttori e Assi perimetrali urbani) al tessuto urbano residenziale, individuati dal C.d.S. come classe d'attesa "F" in ambito extraurbano/urbano e "E" in ambito urbano.

Le principali politiche da attuare sono il ridisegno della geometria stradale con il fine di diminuire la velocità e unire le necessità di spostamento veicolare con i bisogni delle utenze deboli. A tal fine è fortemente necessario caratterizzare l'ingresso al centro abitato residenziale per far percepire l'ingresso ad un'area fortemente sensibile (area 40 km/h) per la promiscuità delle utenze.

-Assi perimetrali centro storico

Sono quegli assi che hanno il compito di distribuire il traffico nell'intorno del centro storico e quindi favorirne l'accesso, oltre a rappresentare una cesura tra il tessuto storico e quello consolidato più recente, l'asse è individuato dal C.d.S. come classe d'attesa "F" in ambito extraurbano/urbano e "E" in ambito urbano.

Le principali politiche da attuare sono il ridisegno della geometria stradale con il fine di diminuire la velocità e unire le necessità di spostamento veicolare con i bisogni delle utenze deboli. Particolare attenzione deve essere posta alle porte d'ingresso al centro abitato storico (area 30 km/h) fondamentali per far comprendere l'accesso ad un ambiente differente.

-Strade locali

Sono quelle a servizio della residenza individuati dal C.d.S. come classe d'attesa "F" in ambito urbano (Zona Residenziale Art.135 DPR 495/92).

Le principali politiche da attuare sono la revisione del disegno stradale, tramite la riprogettazione della geometria della strada secondo il modello olandese "woonerf". Progettare la strada come spazio pubblico.

- Strade d'attraversamento del centro storico

Sono le strade che attraversano il centro storico e quindi hanno conformazioni geometriche e di rapporto fra edificato e strada particolari, sono individuati dal C.d.S. come classe d'attesa "F" in ambito urbano.

Le principali politiche da attuare sono il ridisegno dello spazio pubblico con l'utilizzo di materiali di qualità e l'introduzione del senso unico di marcia.

All'interno della tavola 3.2 *Progetto direttore: Lungo periodo* sono stati individuati tre obiettivi di assetto a lungo termine: viabilità e circolazione, mobilità lenta e sosta.

Nell'assetto viabilistico di previsione vengono confermati gli *Assi penetranti* gli *Assi perimetrali al centro storico* e le *Strade residenziali*, vengono introdotti gli *Assi di circonvallazione* in seguito alla realizzazione dell'anello di circonvallazione esterna al centro abitato e quindi il depotenziamento, visto il notevole calo dei flussi di traffico, degli *Assi direttori*.

Gli *Assi di circonvallazione* hanno il compito di allontanare il traffico dei mezzi pesanti e il traffico d'attraversamento dal centro urbano.

Gli interventi progettuali da sviluppare lungo il percorso della strada sono finalizzato a garantire fluidità al traffico veicolare, la sezione stradale deve assumere caratteristiche omogenee nella parte relativa alle corsie di marcia, ed è preferibile separare le componenti di traffico.

Caratterizzare l'ingresso al comune tramite porte di ingresso che sanciscono l'accesso in zone con velocità massima di 50 km/h.

Nell'assetto della mobilità lenta viene individuata la rete delle piste ciclabile esistente e l'ampliamento previsto per collegamento con il plesso scolastico di Via Redipuglia a quello di Via Partigiani oltre al collegamento con il Comune di San Vittore Olona.

Nell'assetto della sosta sono state confermate le aree a parcheggio della *Tavola 3.1 Progetto direttore: Breve periodo* con l'eccezione del potenziamento del parcheggio scambiatore di Via XXIV Maggio, in virtù dello spostamento della stazione ferroviaria.

6. Attuazione e gestione del piano (priorità e tempi)

L'attuazione degli interventi del piano prevede come prima azione la creazione del senso unico di circolazione (Zona 30) in Via Manzoni, da realizzare in concomitanza con l'adeguamento di tutta la viabilità complementare al fine di mantenere un alto livello di accessibilità a tutti i punti della città. Complementare a questa azione sarà la chiusura dell'area urbana al transito dei mezzi pesanti, per alleggerire i volumi di traffico sugli assi di penetrazione. Relativamente alla riqualificazione delle strade locali, questa potrà essere realizzata in un primo momento in un singolo ambito individuato dall'amministrazione comunale al fine di testare l'effettiva efficacia degli interventi previsti. Successivamente questa azione potrà essere completata procedendo per step successivi, andando a interessare volta per volta diverse parti della città.