

7. La valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità

In ottemperanza a quanto previsto nell'allegato D.4. del Ptcp della Provincia di Monza e Brianza si sviluppa la valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità (assumendo come elemento guida i criteri prodotti dal Ptcp della Provincia di Monza e Brianza), dando conto oltremodo anche dei carichi derivanti dalla pianificazione in essere ovvero quei Piani Attuativi che, di fatto, non hanno ancora esaurito le rispettive capacità edificatorie. Si da conto, nella successiva tabella, di quanto approfondito all'interno della redazione del Pgt, ovvero la sintesi delle quantità residue della pianificazione vigente e previste dalle aree di trasformazione.

La verifica di sostenibilità dovrà approfondire i successivi punti:

- i.) gli itinerari di collegamento tra i nuovi Ambiti di Trasformazione – ovvero agli ambiti soggetti a pianificazione attuativa o a programmazione negoziata - e la viabilità di livello sovra comunale;
- ii.) l'accessibilità dei nuovi Ambiti di Trasformazione – ovvero agli ambiti soggetti a pianificazione attuativa o a programmazione negoziata - ai servizi del trasporto pubblico;
- iii.) la capacità della rete viaria di sostenere il traffico indotto dalle complessive previsioni di PGT.

Tabella dei residui derivati dalla pianificazione attuativa vigente

ID PA	Modalità	Localizzazione	Nominativo	Delibera C.C. Adozione	Delibera C.C. Approvazione	Volumetria (mc)	Slp residua (mq)
26.	P.I.I.	Mombello, via Sabotino	via Sabotino	n. 65 del 25/10/2007	n. 86 del 20/12/2007	23.000	6.967 (R)
27.	P.I.I.	Limbiato Centro, via Belluno, via Aleandri, via Marco Polo	via Belluno	n. 64 del 25/10/2007	n. 85 del 20/12/2007	21.093	7.139 (R)
28.	P.I.I.	Villaggio Risorgimento, viale dei Mille, via Sarpi, via Istria	viale dei Mille	n. 65 del 30/11/2010	n. 09 del 03/03/2011	14.359	4.351 (R)
29.	P.I.I.	Limbiato Centro, via Battisti, via Grazioli	via Battisti, via Grazioli	n. 66 del 30/11/2010	n. 10 del 03/03/2011	16.030	4.858 (R)
25.	P.I.I.	Villaggio Sole, via Corelli, via Verdi	via Corelli	n. 39 del 14/07/2005	n. 59 del 14/11/2005	39.387,76	3.760 (R)
11.	P.L.	Villaggio Sole, via Verdi	via Verdi	n. 38 del 14/07/2005	n. 58 del 14/11/2005	29.918	1.775 (R)
	P.L.	Monza Saronno	Euronics	n. 46 del 15/10/2009	n. 71 del 29/12/2009		8.425 (NF)

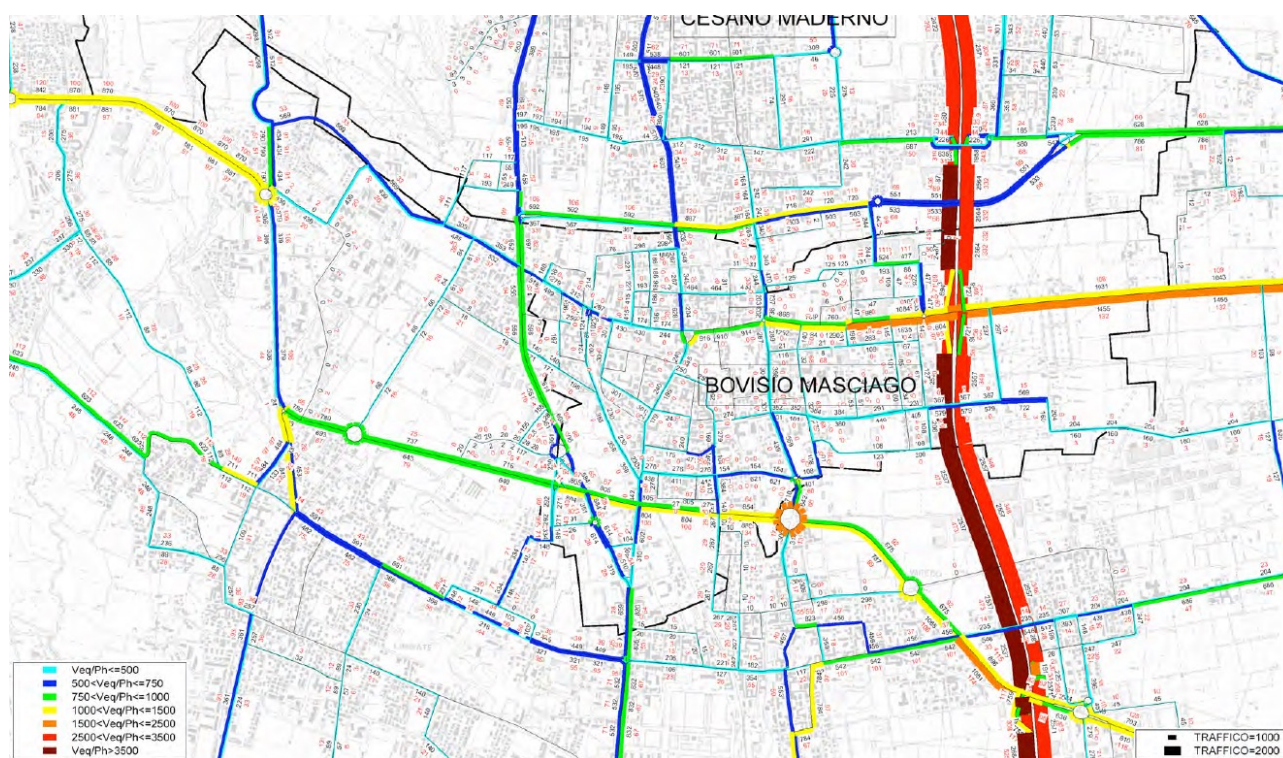
Tabella delle previsioni introdotte dai completamenti introdotti dal Piano delle Regole (APC) e dagli ambiti di trasformazione (ASR) del Documento di Piano

Ambito	St (mq)	Volume a libero mercato (mc)	Volume di housing sociale (mc)	Volume Terziario (mc)	Volume totale (mc)	Slp prevista (mq)
APC01	5.700	4.788	2.052		6.840	2.280
APC02	7.570	6.359	2.725		9.084	3.028
APC03	2.080	1.664	-		1.664	555
APC04	8.200	4.592	1.968		6.560	2.187
APC05	14.150	7.924	3.396		11.320	3.773
APC06	1.300	1.040	-		1.040	347
APC07	4.200	2.352	1.008		3.360	1.120
APC08	5.960	3.338	1.430		4.768	1.589
APC09a	11.400	6.384	2.736		9.120	3.040

APC09b	14.400	4.340	1.860		6.200	2.067
APC10	2.000	2.400	-		2.400	800
APC11	31.000	-	-	35.000	35.000	11.667
APC12	7.000	-	-	5.600	5.600	1.867
APC13	7.300	4.088	1.752		5.840	1.947
APC14	1.100			2.800	2.800	933
ASRa	56.680	17.854	7.652		25.506	8.502
ASRb	123.070	38.767	16.614		55.382	18.460

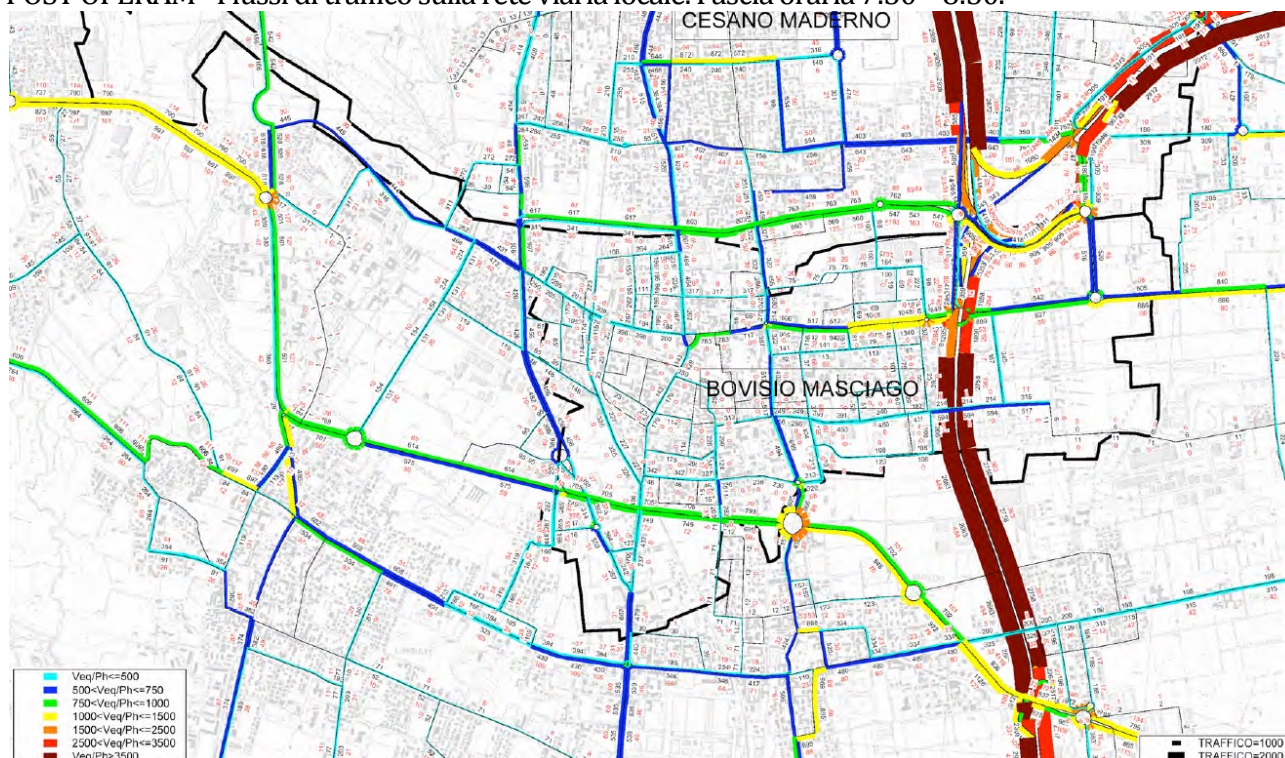
Al fine di valutare i carichi generati dalle previsioni vigenti e dalle previsioni introdotte dal Pgt rispetto allo stato dei flussi, che caratterizzano la viabilità di primo che di secondo livello, è assunto lo studio redatto (a cura di Righetti & Monte 2010) in occasione del Piano Intercomunale della viabilità dei comuni di Barlassina, Bovisio Masciago, Cesano Maderno, Lentate sul Seveso, Meda, Seveso redatto nel 2010 in funzione delle previsioni del sistema viabilistico Pedemontano Lombardo.

SCENARIO ANTE OPERAM - Flussi di traffico sulla rete viaria locale. Fascia oraria 7:30 – 8:30.

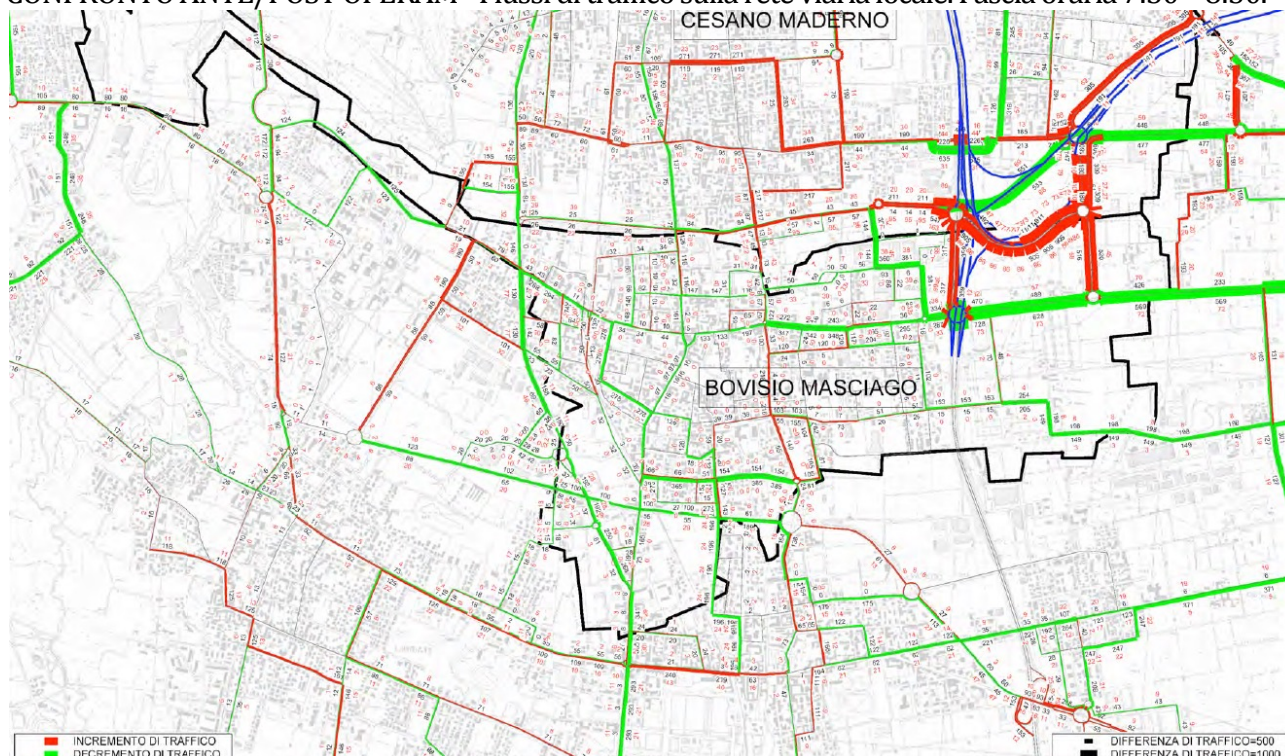


Dalla lettura dello scenario, ovvero al 2015 prima della realizzazione dell'opera, si osserva che i flussi più significativi si attestano, per entrambe i sensi di marcia (all'altezza del Centro Commerciale Carrefour ed Euronic) sulla Saronno - Monza (SS 527) in circa 750 – 1.000 Veq/Ph per poi decrementare, in modo maggiormente significativo per il senso di marcia diretto verso sud, nel tratto di via Monte Bianco, sempre SS 527, in circa 500 Veq/Ph (direzione sud) e 500 – 750 Veq/Ph (direzione nord) per poi incrementare nuovamente lungo il tratto, per entrambi i sensi di marcia, di via Tonale con circa 1.000 – 1.500 Veq/Ph. Infine altro asse caratterizzato per flussi importanti è la via Nazionale dei Giovi (SS 35) la quale è prevalentemente interessata, per entrambe i sensi di marcia, da carichi di circa 750 – 1.000 Veq/Ph tranne per il tratto compreso tra la rotatoria, collocata in comune di Bovisio Masciago in fregio al confine comunale di Limbiate (all'altezza di via Salerno), ed il bivio via Nazionale dei Giovi – via Milano in comune di Bovisio Masciago in cui si registrano flussi pari, per entrambe i sensi di marcia, a circa 500 – 750 Veq/Ph.

POST OPERAM - Flussi di traffico sulla rete viaria locale. Fascia oraria 7:30 – 8:30.



CONFRONTO ANTE/POST OPERAM - Flussi di traffico sulla rete viaria locale. Fascia oraria 7:30 – 8:30.



Dalla lettura dello scenario di confronto ante/post operam si osserva un generale miglioramento per l'area oggetto di verifica, che nel caso del comune di Limbiate si registrano per due archi stradali (la porzione di via Monte Bianco ed il tratto di via Giuseppe Garibaldi) un incremento dei volumi di traffico che dovranno essere valutati nel loro complesso in funzione di carichi che saranno generati dalle previsioni urbanistiche in essere e previste dl Pgt.

1. Definizione della superficie lorda di pavimento massima, per ogni funzione insediabile **derivante dalla previsioni della pianificazione attuativa vigente.**

	Destinazione d'uso	Slp (mq)	Ab. teorici (1ab/50mq slp)	Addetti teorici	Attivo residente
PII via Sabotino	Residenziale	6.927	139	0	83
	Commerciale	0	0	0	0
	Terziario	0	0	0	0
	Produttivo	0	0	0	0
PII via Belluno	Residenziale	7.139	143	0	86
	Commerciale	0	0	0	0
	Terziario	0	0	0	0
	Produttivo	0	0	0	0
PII via dei Mille	Residenziale	4.351	87	0	52
	Commerciale	0	0	0	0
	Terziario	0	0	0	0
	Produttivo	0	0	0	0
PII via Battisti	Residenziale	4.858	97	0	58
	Commerciale	0	0	0	0
	Terziario	0	0	0	0
	Produttivo	0	0	0	0
PII via Corelli	Residenziale	3.760	75	0	45
	Commerciale	0	0	0	0
	Terziario	0	0	0	0
	Produttivo	0	0	0	0
PL via Verdi	Residenziale	1.775	36	0	21
	Commerciale	0	0	0	0
	Terziario	0	0	0	0
	Produttivo	0	0	0	0
PA Euronics	Residenziale	0	0	0	0
	Commerciale	8.425	0	140	0
	Terziario	0	0	0	0
	Produttivo	0	0	0	0
Totale		37.235	576	140	346

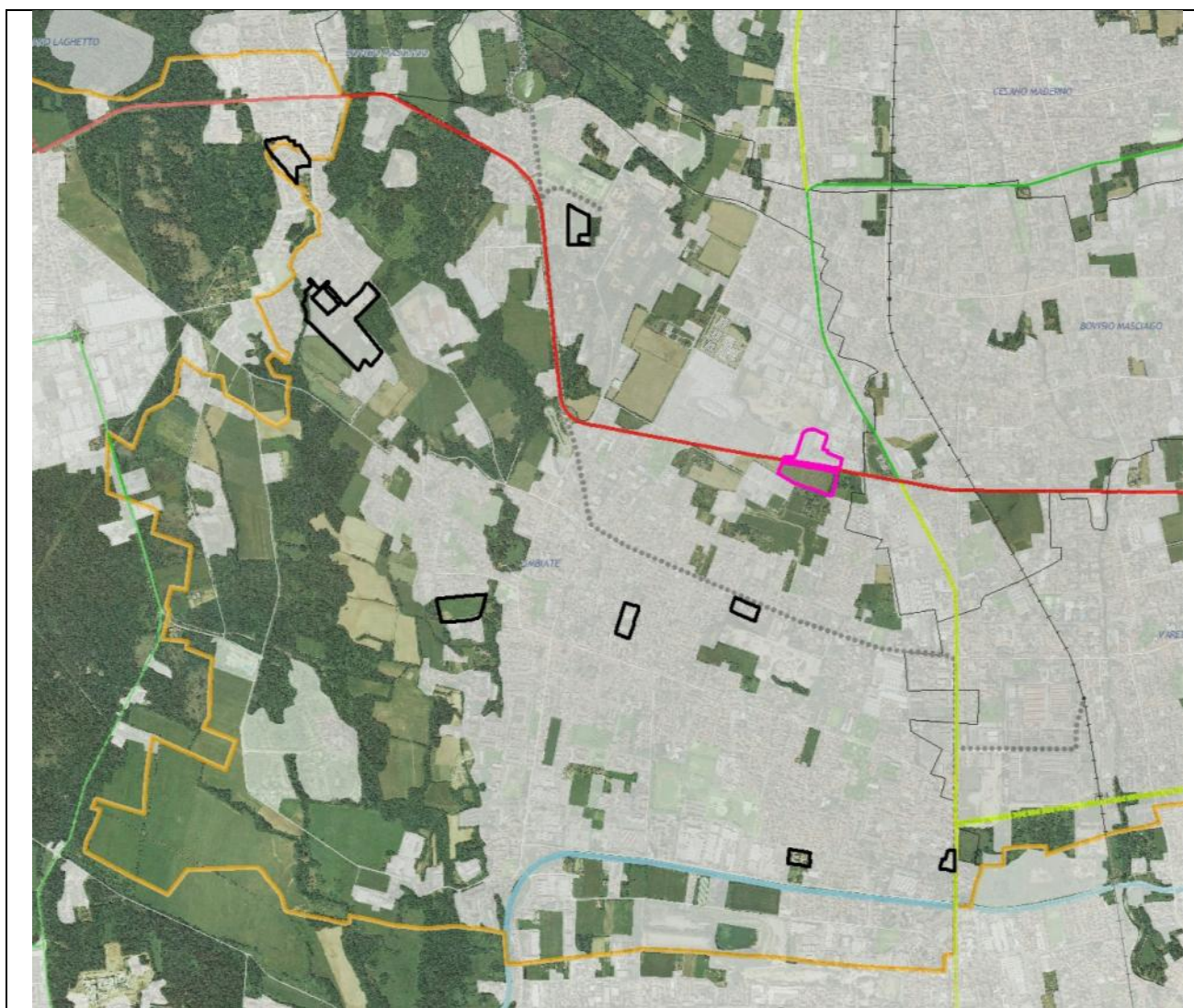
2. Dimensionamento del carico insediativo

Residenziale	576	residenti
Terziario	0	addetti
Commerciale	140	addetti
Ricettivo	0	camere
Produttivo	0	addetti

3. Calcolo degli spostamenti veicolari generati/attratti nelle ore di punta

TRAFFICO INDOTTO PIANIFICAZIONE VIGENTE					Utenti attratti	
FUNZIONI	SLP	ABITANTI	ADDETTI	NAUTO	Venerdì	Sabato e domenica
Residenza	28.810	576	-	207	-	-
Commerciale no food	8.425	-	140	140	135	225
Commerciale food	0	-	0	0	-	-
Terziario	0	-	0	0	-	-
Produttivo	0	-	0	0	-	-

Nell'immagine sotto riportata si da conto della distribuzione degli ambiti di pianificazione vigente (APV) rispetto alla tav.12 del Ptcp di MB che prefigura una prima definizione della rete stradale di rilevanza sovra comunale articolandone la classificazione secondo tre livelli gerarchici: i.) primo livello con funzione di supporto alla maglia portante autostradale; ii.) secondo livello comprendente le connessioni necessarie al fine di garantire una più articolata distribuzione delle relazioni intercomunali; iii.) terzo livello di penetrazione nelle aree urbane. In Tavola 12 sono precisate le corrispondenze dei suddetti livelli con la classificazione funzionale operante a livello regionale (DGR VII/19709 del 3.12.2004).



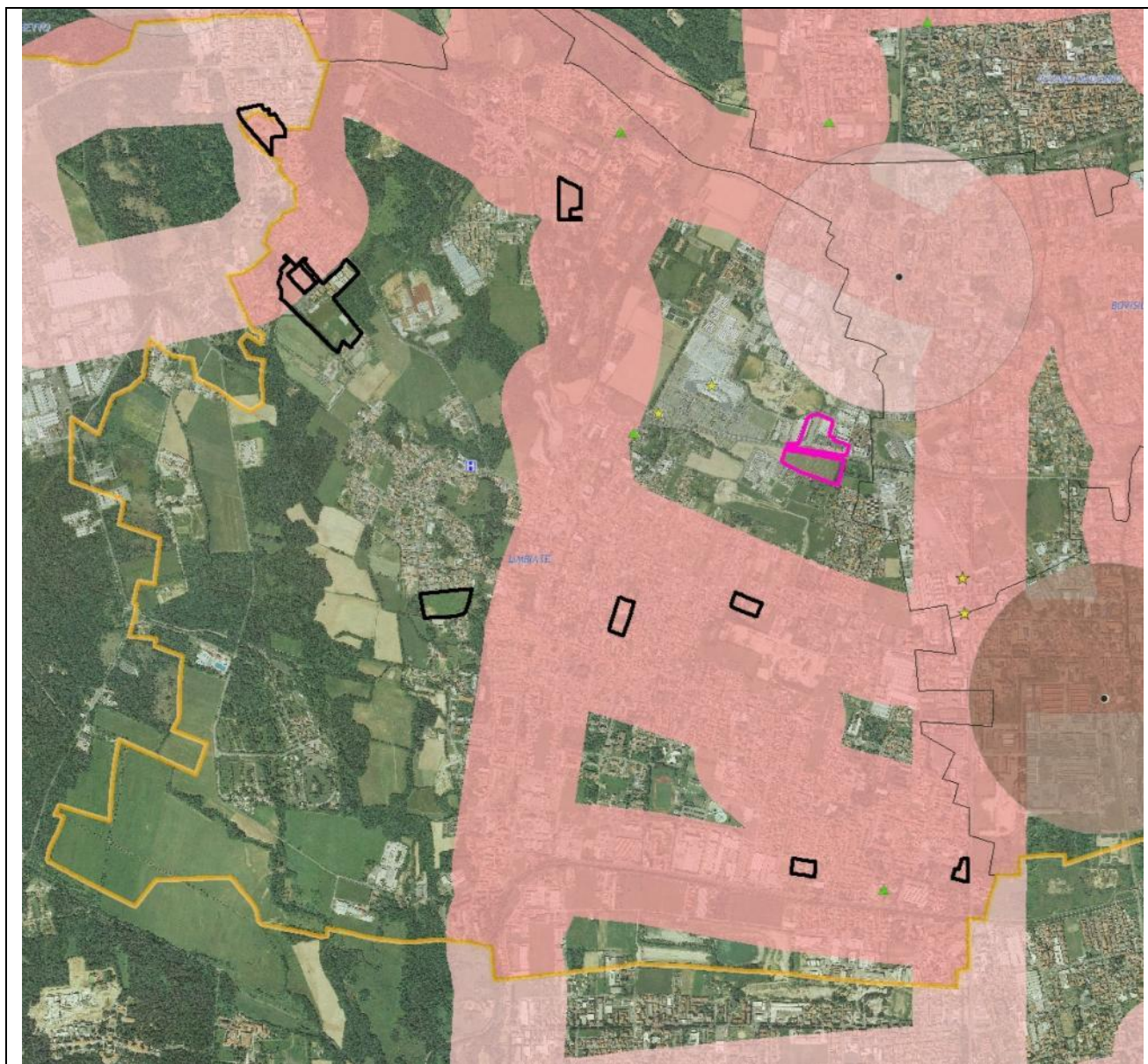
Con perimetro di colore nero sono riportati gli APV con destinazione residenziale ed il fucsia l'unico a destinazione commerciale no food.

Nell'immagine sotto riportata si da conto della distribuzione degli ambiti di pianificazione vigente (APV) rispetto alla tav.la 13 del Ptcp di MB che individua i nodi della rete di trasporto in sede propria che presentano i più elevati livelli di servizio.



Nell'immagine sotto riportata si fa conto della distribuzione degli ambiti di pianificazione vigente (APV) rispetto alla tav.14 del Ptcp di MB che individua gli ambiti di accessibilità sostenibile.

Fanno parte dell'ambito di accessibilità sostenibile: i.) il tessuto urbano consolidato; ii.) all'esterno dei tessuti di cui al punto precedente, l'ambito entro il quale si raggiunge un sistema di trasporto collettivo di servizio pubblico definito da una distanza di seicento metri dalla stazione o fermata di un mezzo su ferro o comunque in sede propria o da una distanza di trecento metri da una strada percorsa da una o più linee del trasporto pubblico locale;



Di fatto è possibile affermare che, per quanto riguarda gli ambiti di pianificazione vigenti previsti e riconfermati dal Pgt, rispetto all'approfondimento condotto non sono collocati impropriamente. Inoltre in merito ai flussi di traffico rilevati ed ai carichi indotti dalle previsioni è ragionevole affermare che l'incremento generato non è da considerarsi come significativo. Ovvero le stime dei flussi che si attestano, sui principali archi, hanno un range 750 - 1.000 Veq/Ph e l'indotto in circa 207 veicoli generati dal totale delle previsioni con destinazione residenziale, si consideri oltremodo che tutte gli ambiti di pianificazione vigente non interessano direttamente gli assi osservati. L'unica previsione, ad interessare direttamente la SS 35, è quella commerciale che, con le dovute attenzioni in termini di confronto, andrebbe ad attrarre, circa 135 utenti il venerdì e 235 il sabato e la domenica.

1. Definizione della superficie lorda di pavimento massima, per ogni funzione insediabile **derivante dalle previsioni del Documento di Piano e dal Piano delle Regole.**

	Destinazione d'uso	Slp (mq)	Ab. teorici (1ab/50mq slp)	Addetti teorici
APC01	Residenziale	2.280	46	0
	Commerciale	0	0	0
	Terziario	0	0	0
	Produttivo	0	0	0
APC02	Residenziale	3.028	61	0
	Commerciale	0	0	0
	Terziario	0	0	0
	Produttivo	0	0	0
APC03	Residenziale	555	11	0
	Commerciale	0	0	0
	Terziario	0	0	0
	Produttivo	0	0	0
APC04	Residenziale	2.293	46	0
	Commerciale	0	0	0
	Terziario	0	0	0
	Produttivo	0	0	0
APC05	Residenziale	3.773	75	0
	Commerciale	0	0	0
	Terziario	0	0	0
	Produttivo	0	0	0
APC06	Residenziale	347	7	0
	Commerciale	0	0	0
	Terziario	0	0	0
	Produttivo	0	0	0
APC07	Residenziale	1.120	22	0
	Commerciale	0	0	0
	Terziario	0	0	0
	Produttivo	0	0	0
APC08	Residenziale	1.589	32	0
	Commerciale	0	0	0
	Terziario	0	0	0
	Produttivo	0	0	0
APC09a	Residenziale	3.040	61	0
	Commerciale	0	0	0
	Terziario	0	0	0
	Produttivo	0	0	0
APC09b	Residenziale	2.067	41	0
	Commerciale	0	0	0
	Terziario	0	0	0
	Produttivo	0	0	0
APC10	Residenziale	800	16	0
	Commerciale	0	0	0
	Terziario	0	0	0
	Produttivo	0	0	0
APC11	Residenziale	0	0	0
	Commerciale	0	0	0
	Terziario	11.667	0	467
	Produttivo	0	0	0
APC12	Residenziale	0	0	0
	Commerciale	0	0	0
	Terziario	1.947	0	78
	Produttivo	0	0	0

APC13	Residenziale	0	0	0
	Commerciale	0	0	0
	Terziario	933	0	37
	Produttivo	0	0	0
ASRa	Residenziale	8.502	170	0
	Commerciale	0	0	0
	Terziario	0	0	0
	Produttivo	0	0	0
ASRb	Residenziale	18.460	369	0
	Commerciale	0	0	0
	Terziario	0	0	0
	Produttivo	0	0	0
Totale		62,401	957	582

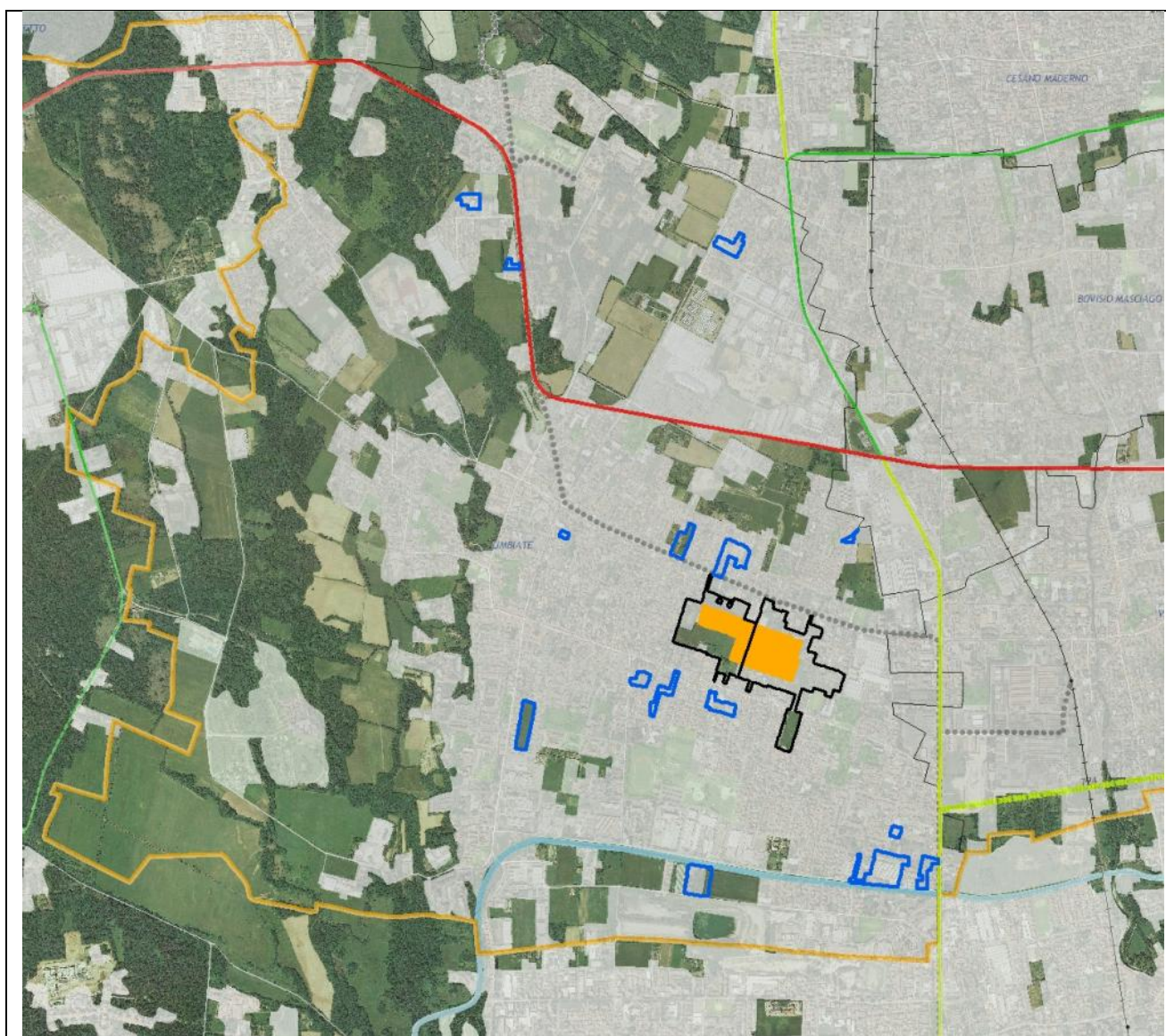
2. Dimensionamento del carico insediativo

Residenziale	957	residenti
Terziario	582	addetti
Commerciale	0	addetti
Ricettivo	0	camere
Produttivo	0	addetti

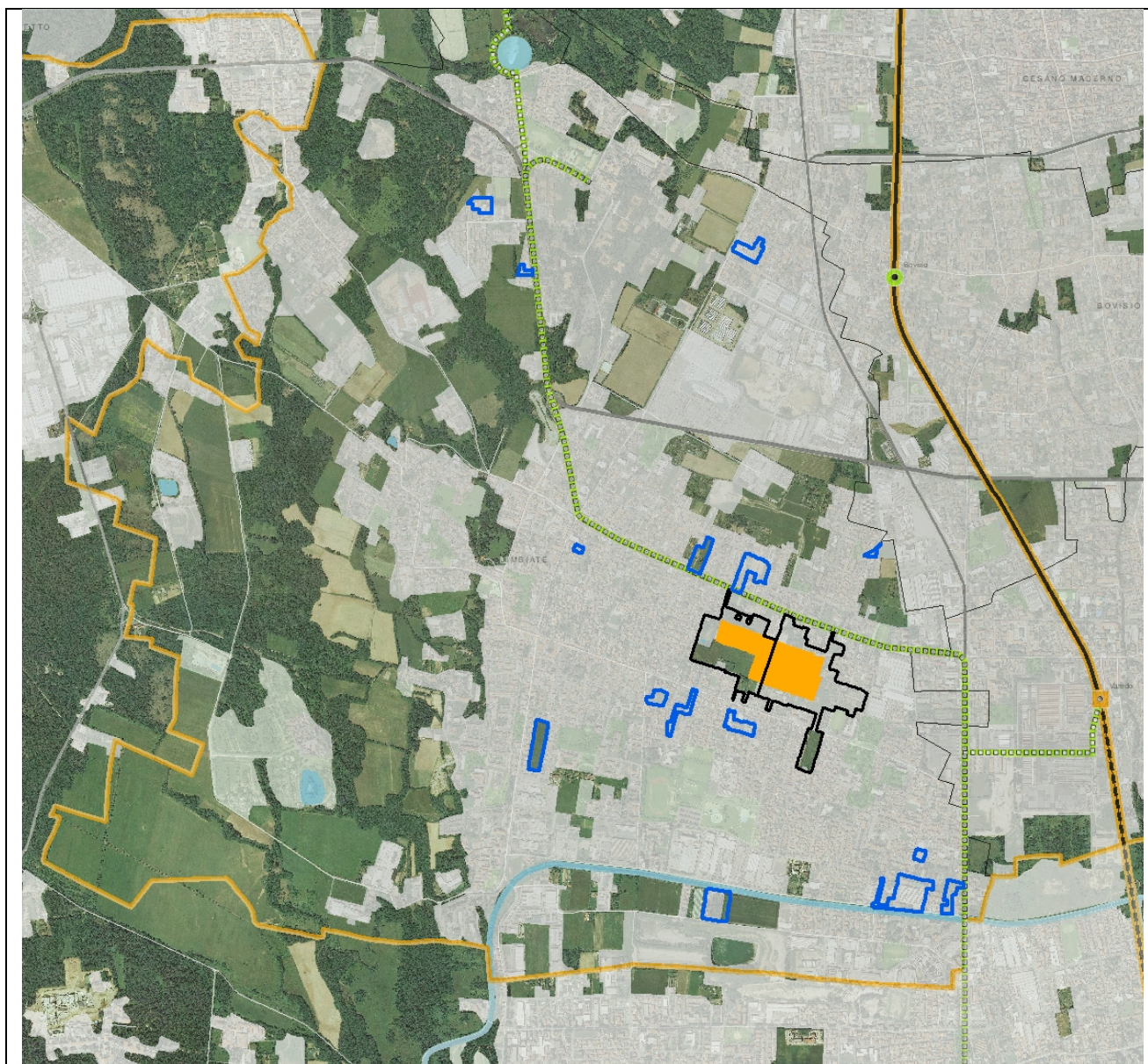
3. Calcolo degli spostamenti veicolari generati/attratti nelle ore di punta

TRAFFICO INDOTTO PIANIFICAZIONE VIGENTE						
FUNZIONI	SLP	ABITANTI	ADDETTI	NAUTO	Utenti attratti	
					Venerdì	Sabato e domenica
Residenza	47.854	957	-	345	-	-
Commerciale no food	0	-	0	0	-	-
Commerciale food	0	-	0	0	-	-
Terziario	11.547	-	582	407	-	-
Produttivo	0	-	0	0	-	-

Nell'immagine sotto riportata si fa conto della distribuzione degli ambiti di pianificazione convenzionata del Piano delle Regole (APC – perimetri di colore blue) e dell'ambito strategico di ricomposizione della frattura del Documento di Piano (unico ambito con capacità insediativa prevista) (ASR – perimetro di colore nero, con poligono di colore arancione per la concentrazione volumetrica prevista) rispetto alla tav.12 del Ptcp di MB che prefigura una prima definizione della rete stradale di rilevanza sovra comunale articolandone la classificazione secondo tre livelli gerarchici: i.) primo livello con funzione di supporto alla maglia portante autostradale; ii.) secondo livello comprendente le connessioni necessarie al fine di garantire una più articolata distribuzione delle relazioni intercomunali; iii.) terzo livello di penetrazione nelle aree urbane. In Tavola 12 sono precisate le corrispondenze dei suddetti livelli con la classificazione funzionale operante a livello regionale (DGR VII/19709 del 3.12.2004).

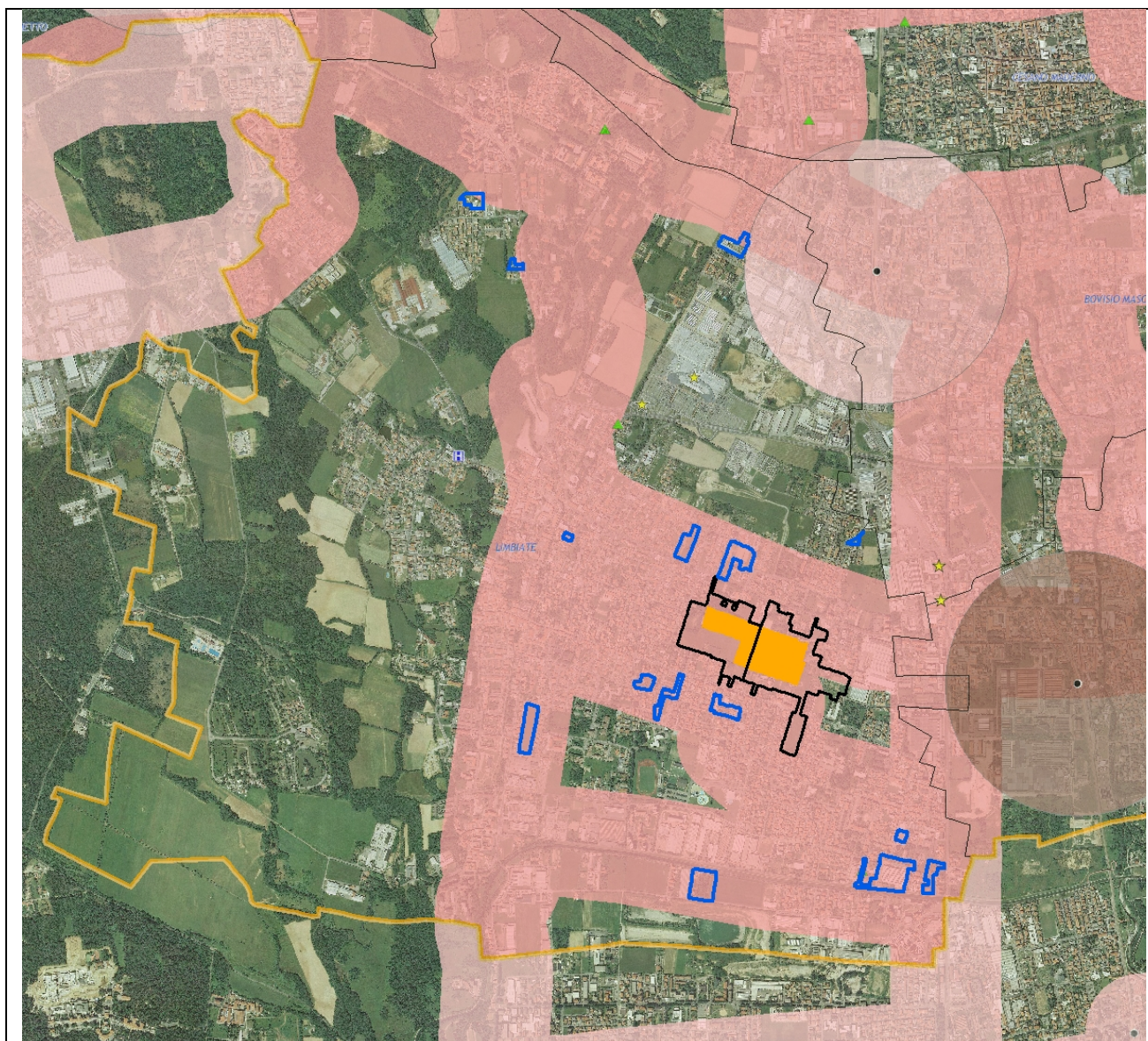


Nell'immagine sotto riportata si da conto della distribuzione degli ambiti di pianificazione convenzionata del Piano delle Regole (APC – perimetri di colore blue) e dell'ambito strategico di ricomposizione della frattura del Documento di Piano (unico ambito con capacità insediativa prevista) (ASR – perimetro di colore nero, con poligono di colore arancione per la concentrazione volumetrica prevista) rispetto alla tav.la 13 del Ptcp di MB che individua i nodi della rete di trasporto in sede propria che presentano i più elevati livelli di servizio.



Nell'immagine sotto riportata si fa conto della distribuzione degli ambiti di pianificazione convenzionata del Piano delle Regole (APC – perimetri di colore blue) e dell'ambito strategico di ricomposizione della frattura del Documento di Piano (unico ambito con capacità insediativa prevista) (ASR – perimetro di colore nero, con poligono di colore arancione per la concentrazione volumetrica prevista) rispetto alla tav.14 del Ptcp di MB che individua gli ambiti di accessibilità sostenibile.

Fanno parte dell'ambito di accessibilità sostenibile: i.) il tessuto urbano consolidato; ii.) all'esterno dei tessuti di cui al punto precedente, l'ambito entro il quale si raggiunge un sistema di trasporto collettivo di servizio pubblico definito da una distanza di seicento metri dalla stazione o fermata di un mezzo su ferro o comunque in sede propria o da una distanza di trecento metri da una strada percorsa da una o più linee del trasporto pubblico locale;



Di fatto è possibile affermare che, per quanto riguarda gli ambiti di pianificazione convenzionata previsti dal Piano delle Regole e dall'ambito Asr del Documento di Piano, rispetto all'approfondimento condotto non sono collocati impropriamente. Inoltre in merito ai flussi di traffico rilevati ed ai carichi indotti dalle previsioni è ragionevole affermare che l'incremento generato non è da considerarsi come significativo. Ovvero le stime dei flussi che si attestano, sui principali archi, hanno un range 750 – 1.000 Veq/Ph e l'indotto in circa 345 veicoli generati dal totale delle previsioni con destinazione residenziale e circa 407 veicoli generati dalle previsioni con destinazione terziaria.