



COMUNE DI BARANZATE

PIANO GENERALE del TRAFFICO URBANO

ottobre 2021



CENTRO STUDI







PIANO GENERALE del TRAFFICO URBANO



Il presente documento “**Piano Generale del Traffico Urbano**” è stato realizzato dal Centro Studi PIM: nell'ambito del Programma di collaborazione PIM-Comune di Baranzate per l'anno 2020 (IST_06_20).

Il gruppo di lavoro che ha curato la realizzazione del documento è composto da:

Centro Studi PIM



dott. Franco Sacchi (Direttore), ing. Mauro Barzizza (capo progetto),
ing. Maria Evelina Saracchi, ing. Matteo Gambino [staff PIM],
arch. Matteo Manenti, arch. Sara Bonvissuto [collaboratori esterni].



Referenti per il comune di Baranzate

Comandante Polizia Locale Fares George
Sindaco dott. Luca Elia, Vice Sindaco Matteo Malaspina.



INDICE

Premessa definizioni e quadro normativo.....	6	10.1	La classificazione funzionale	56
1 SISTEMA TERRITORIALE-AMBIENTALE-URBANISTICO A SCALA SOVRA- COMUNALE E LOCALE	10	10.2	Fluidificazione e moderazione del traffico	59
1.1 Inquadramento territoriale e insediativo.....	10	10.3	L'istituzione delle isole ambientali – Zone 30	61
1.2 Inquadramento Ambientale.....	11	10.4	Obiettivi strumenti e tipologia di interventi	62
1.3 Il PGT vigente del comune di Baranzate	13	10.5	Interventi di Piano	64
2 SISTEMA INFRASTRUTTURALE DELLA MOBILITÀ	18	11	POLITICA DELLA SOSTA.....	76
2.1 Rete stradale e del trasporto pubblico su ferro a scala sovracomunale.....	18	12	INDIRIZZI DI RIQUALIFICA DEL TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA E MOBILITÀ CONDIVISA	80
2.2 Sistema della viabilità della comune di Baranzate.....	19	12.1	Rete e servizi di trasporto pubblico su gomma previsti dal Programma di Bacino del TPL e STIBM – Sistema Tariffario Integrato dei Bacini di Mobilità	81
2.3 Interventi infrastrutturali previsti a scala sovracomunale	22	12.2	Mobilità ecocompatibile e condivisa	83
2.4 Interventi infrastrutturali previsti dal PGT vigente	23	13	MOBILITÀ ATTIVA: PEDONI E CICLI	86
3 SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO	26	14	REGOLAMENTO VIARIO	92
3.1 Rete e servizi di trasporto pubblico su gomma urbano ed extraurbano	26	15	FASI D'ATTUAZIONE DEL PIANO.....	108
4 SISTEMA DELLA SOSTA	30			
4.1 L'offerta di spazi per la sosta	31			
5 SISTEMA DELLA CICLABILITÀ	36			
5.1 Ciclovie a scala sovracomunale.....	36			
5.2 Rete percorsi a scala comunale.....	37			
6 INCIDENTALITÀ	40			
7 RILIEVI DI TRAFFICO.....	42			
7.1 Analisi dei flussi afferenti sulle strade provinciali.....	45			
8 INDIVIDUAZIONE DELLE CRITICITÀ E DELLE NECESSITÀ	48			
9 PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO: OBIETTIVI E FINALITÀ	54			
10 SISTEMA DELLA VIABILITÀ NELLO SCENARIO DI PIANO	56			



TAVOLE

Fase Analitica

Tavola 1 Sistema della viabilità e della ciclabilità – quadro conoscitivo (<i>fuoti testo</i>)	24
Tavola 2 Servizi di Trasporto Pubblico	28
Tavola 3 Sistema della Sosta (<i>fuoti testo</i>)	34

Fase propositiva/progettuale

Tavola 5 Classificazione funzionale. Scenario di Piano	72
Tavola 6 Sistema della viabilità - Scenario di Piano (<i>fuoti testo</i>)	74

Premessa, definizioni e quadro normativo

Il Piano Urbano del Traffico è uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, coordinato con gli strumenti urbanistici, finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico, il contenimento dei consumi energetici, nel rispetto dei valori ambientali e fa riferimento alle infrastrutture esistenti e ai progetti in fase di attuazione, rispetto ai quali individuare gli interventi di riorganizzazione dell'offerta e di orientamento della domanda.

Il Codice della Strada (art. 36 del D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285), prevede l'obbligo per i comuni con più di 30.000 abitanti ovvero interessati da rilevanti problematiche di circolazione stradale, di dotarsi di un Piano Urbano del Traffico, da elaborare nel rispetto delle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico", emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici il 24 giugno 1995.

I contenuti del PUT vengono distinti su tre livelli di progettazione. Il 1° è il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), inteso come piano quadro. Il 2° sono i Piani Particolareggiati, intesi quali progetti per l'attuazione del PGTU (relativi ad ambiti ristretti o a particolari tematiche). Il 3° sono i Piani Esecutivi.

Predisposto il documento di Piano e completato il percorso di sostenibilità ambientale (verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica) degli interventi che saranno contemplati dal PGTU, l'iter procedurale prevede: l'adozione del documento di Piano da parte della Giunta Comunale e il successivo deposito in visione al pubblico, con relativa contestuale comunicazione di possibile presentazione di osservazioni anche da parte dei cittadini.

Successivamente il Consiglio Comunale delibera sulle proposte di Piano e sulle osservazioni presentate (con possibilità di rinviare il PGTU in sede tecnica per le modifiche necessarie) procedendo, infine alla sua adozione definitiva.

Il presente rapporto rappresenta il documento di Piano in forma di bozza, idoneo ai fini della verifica di Assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica, comprendente la fase analitica e quella propositiva/progettuale, le linee di indirizzo e gli obiettivi di Piano, la definizione delle isole ambientali, la classificazione funzionale della rete stradale oltre al regolamento viario (che raccoglie le principali norme da seguire in occasione di interventi di messa in sicurezza/riqualificazione/realizzazione) e la suddivisione per fasi temporali degli interventi di Piano.

La fase analitica consiste nell'analisi della situazione attuale, per tutte le componenti della mobilità, mediante:

- ✓ *il rilievo puntuale sul territorio e deducibile dalla documentazione disponibile;*
- ✓ *la ricostruzione/rappresentazione dei percorsi del Trasporto Pubblico Locale (TPL) su gomma e su ferro;*
- ✓ *l'analisi dei flussi di traffico disponibili (ante emergenza sanitaria, 2020);*
- ✓ *l'analisi delle criticità/problematicità al fine di confermare/integrare/individuare gli interventi idonei a risoluzione delle stesse.*

La fase analitica ricomprende anche una sintesi del contesto territoriale e delle previsioni di più ampio respiro in quanto le politiche di regolamentazione del traffico e di disciplina della circolazione (Piani del Traffico), avendo un orizzonte temporale di breve periodo, possono risultare poco efficaci in assenza di strategie più generali



di ampio respiro. Ne deriva l'importanza di analizzare l'assetto complessivo del sistema territoriale-ambientale-urbanistico esistente e previsto a livello sovra-comunale e locale, al fine di proporre interventi in sinergia con quelli alla scala sovralocale.

La fase propositiva/progettuale del Piano propone:

- ✓ la realizzazione di isole ambientali (Zone 30), interne alla maglia viaria comunale, di ambiti a precedenza pedonale (Manzoni, Aquileia, ecc.) e di aree pedonali;
- ✓ la riqualificazione/miglioramento dei percorsi ciclo-pedonali esistenti e l'incremento della rete di tali percorsi, al fine di incentivare sostenere e fornire un maggior grado di sicurezza alla mobilità attiva (pedoni e cicli) e disincentivare l'uso dell'auto privata per brevi spostamenti;
- ✓ l'attivazione di politiche incentivanti finalizzate alla ciclabilità diffusa e a favorire l'intermodalità;
- ✓ la riqualificazione/rigenerazione di intersezioni ed assi con la ridefinizione degli spazi stradali e la differenziazione degli assi afferenti (cfr. classificazione



funzionale della rete stradale tavola 5), al fine di migliorare l'accessibilità di specifici ambiti, eliminare le criticità esistenti, ridurre la velocità dei veicoli, favorire la mobilità attiva e disincentivare il traffico di parassitario di attraversamento, in particolare nel centro storico e nei centri di vita dei diversi quartieri;

- ✓ l'attuazione della politica della sosta unitamente ad una rivisitazione della regolamentazione degli spazi per la sosta veicolare, al miglioramento dell'accessibilità ai parcheggi nei diversi quartieri della città, in particolar modo nel centro, per un uso più efficiente dello spazio nelle aree urbane centrali di maggior qualità e domanda, al fine di migliorare la fruibilità dei servizi presenti (commerciali e non), orientare la domanda di sosta, garantire un'adeguata offerta di sosta in relazione alla durata della sosta stessa.

Lo step successivo prevede il percorso di verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS), finalizzato ad accertare l'insussistenza di ricadute negative sulle matrici ambientali e la sostenibilità ambientale degli interventi di Piano, a conclusione del quale il PGTU potrà essere adottato dalla Giunta Comunale e pubblicato.

FASE ANALITICA
[quadro conoscitivo sovracomunale e locale]



1 SISTEMA TERRITORIALE-AMBIENTALE-URBANISTICO A SCALA SOVRA-COMUNALE E LOCALE

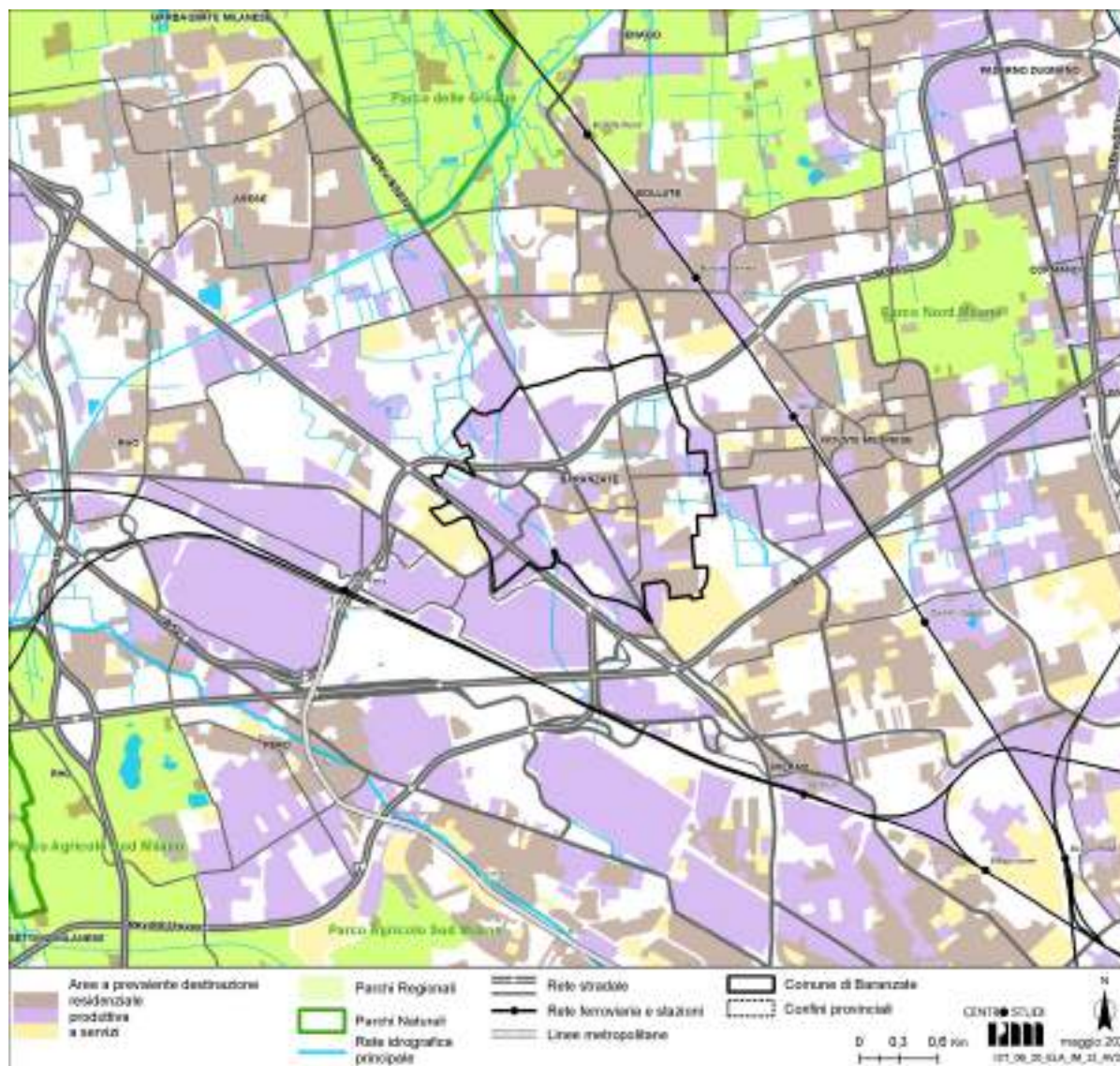
Le politiche di regolamentazione del traffico e di disciplina della circolazione (Piani del Traffico) hanno un orizzonte temporale di breve periodo, possono quindi risultare poco efficaci in assenza di strategie più generali di ampio respiro. Ne deriva l'importanza di analizzare l'assetto complessivo del sistema territoriale-ambientale-urbanistico esistente e previsto a livello sovracomunale e locale.

1.1 Inquadramento territoriale e insediativo

Il Comune di Baranzate ha una superficie territoriale di 2,78 kmq, con una popolazione residente, al 01.01.2019, di 12.003 abitanti ed una densità demografica di 4.321,67 ab /kmq.

Esso si colloca nel settore a nord di Milano, incluso all'interno della Zona Omogenea Nord Ovest, caratterizzata da un'urbanizzazione diffusa sviluppatasi prevalentemente lungo le direttrici infrastrutturali radiali che si diramano dall'area centrale, nei pressi della quale risultano tra loro altamente interconnesse attraverso il sistema delle tangenziali milanesi con andamento trasversale e gli articolati sistemi di accessibilità al polo della Fiera di Rho-Pero ed al sito ex-Expo/MIND.

Baranzate, come Comune di prima cintura, è caratterizzato da una spiccata urbanizzazione e infrastrutturazione del territorio, che hanno relegato le aree verdi ad un ruolo residuale e marginale all'edificato, ed hanno permesso al Comune di sviluppare una vocazione fortemente produttiva.



Il territorio comunale risulta quindi racchiuso ad ovest dal tracciato dell'autostrada A8 e a nord dal tracciato della A52/SP46. Ad est, invece, il limite è rappresentato dal torrente Pudiga, che si colloca sul confine tra Baranzate e Novate Milanese. Infine, a sud, ma all'esterno del territorio comunale, scorre il tratto urbano dell'autostrada A4.

L'odierna struttura urbana del territorio è, quindi, notevolmente influenzata dalla presenza della rete infrastrutturale, che ne determina la divisione in quattro quadranti, non originati dall'evoluzione storica dei nuclei cittadini ma conseguenti solamente alla realizzazione delle infrastrutture stesse.

Le connessioni viabilistiche che hanno generato questa arbitraria suddivisione sono la strada Varesina e la strada provinciale Rho-Monza (oggi entrambe oggetto di interventi di potenziamento e di riqualificazione urbanistica).

Tali nuclei, poiché originati dalla presenza di infrastrutture, non rappresentano delle unità territoriali omogenee e non hanno una propria riconoscibilità. Inoltre, la presenza di assi viabilistici di scorrimento veloci a scala sovralocale comportano una notevole difficoltà di rapportare l'edificato in una dimensione urbana, provocando un generale peggioramento della qualità della vita e di vivibilità degli insediamenti comunali.

Importanti, in termini di estensione, sono i comparti produttivi, che coprono buona parte del territorio baranzatese e si concentrano lungo le infrastrutture autostradali. In particolare, si segnala l'area industriale compresa tra l'autostrada A8 e via Milano. Il tessuto residenziale si sviluppa principalmente ad est di via Milano ed ha un'estensione contenuta.

Le aree verdi, quasi esclusivamente di matrice agricola, invece si concentrano a nord del tracciato della A52, lungo il confine con il Comune di Bollate, e lungo il corso del torrente Pudiga, al confine con il Comune di Novate Milanese. Queste ultime possiedono un carattere maggiormente residuale rispetto alle aree agricole più a nord, anche se mantengono, grazie anche alla presenza del torrente Pudiga, un certo valore ecologico.

1.2 Inquadramento Ambientale

Il Comune di Baranzate non presenta particolari elementi di valore naturalistico, a causa del progressivo sostituirsi di una massiccia urbanizzazione a discapito del paesaggio agrario. Alla perdita della connotazione agricola del territorio ha contribuito anche lo sviluppo infrastrutturale, in particolare negli ultimi anni. Comunque, seppure



configurandosi come residuali rispetto all'urbanizzato, permangono ancora alcune aree agricole, verso il confine con Bollate e lungo il corso del torrente Pudiga. Questo assume anche una certa valenza di connessione ecologica, oltre che per la presenza di aree agricole, anche per alcune fasce boscate circostanti, che permettono il mantenimento di un certo carattere di naturalità e di valore paesistico. Al suo ingresso in Baranzate



anche il torrente Merlata mantiene un certo grado di valore paesaggistico, fino a quando non si insinua all'interno dell'area produttiva, che ha compromesso la naturalità del corpo idrico. Le aree verdi comunali non agricole, nel complesso carenti, comprendono parchi urbani, giardini, impianti sportivi, ma anche zone incolte.

Una situazione pressoché analoga si rileva nel territorio circostante a Baranzate, che si presenta come un'area fortemente compromessa dal punto di vista della connettività ecologica, essenzialmente per la presenza di estese conurbazioni e di un fitto reticolo di infrastrutture viarie, ma nella quale sono, comunque, presenti anche aree di grande pregio naturalistico, classificate come Aree prioritarie per la biodiversità nella Pianura Padana, quali il Parco Nord Milano (al quale ora afferisce anche l'ex PLIS della Balossa) e la porzione meridionale del Parco delle Groane. Da questo si origina il sistema idrografico torrentizio costituito dai torrenti Guisa, Nirone, Lombra, Cislara, oltre a Merlata e Pudiga, che, come detto attraversano il territorio di Baranzate (in buona parte in sotterranea), per poi confluire nel fiume Olona. Le tratte nord di questi torrenti intersecano il Canale Scolmatore Nord-Ovest, in cui riversano parte della portata eccedente. Infine, è da segnalare la presenza del canale derivatore di Garbagnate, che scorre tombato lungo l'asse di via Milano, e del diramatore 5 di Garbagnate.

1.3 Il PGT vigente del comune di Baranzate

PGT vigente

Il PGT vigente del Comune di Baranzate (Variante n. 2) è stato approvato con DCC n. 22 del 14.04.2015. Esso era stato elaborato tenendo conto delle forti spinte all'espansione dell'edificato e al "recupero" di aree già edificate, alimentate anche dalla prospettiva dell'allestimento di Expo 2015. Esso fornisce una specifica definizione di obiettivi pubblici e di accrescimento dei requisiti di "fattibilità" degli ambiti a vario titolo assoggettati a pianificazione attuativa o a permesso di costruire convenzionato, già indicati nel previgente PGT 2011, rielaborando le schede degli ambiti previsti dal Piano delle Regole (ARE e ARU) in base a una differente e meno restrittiva prescrizione delle destinazioni d'uso principali e compatibili, dell'obbligo di "compensazione" (con cessione di terreni esterni all'ambito) e del vincolo di piano attuativo (con possibilità di un'articolazione di alcuni ambiti in comparti di intervento di minore estensione territoriale).

Nel dettaglio il PGT vigente prevede: 19 ARU – Ambiti di riqualificazione e riassetto urbano, 6 ARE – Ambiti di riqualificazione e riassetto urbano a pianificazione definita e/o in fase di definizione, 2 ART – Ambiti di rinnovo



urbano per la creazione di poli tecnologici (da sottoporre a pianificazione attuativa) e 2 AT – Ambiti di trasformazione residenziale.

Con DCC n. 21 del 14.04.2015 viene approvato anche il Piano Particolareggiato dell'Ambito di Trasformazione AT2 (Variante n.3), alla cui attuazione, tuttavia, non hanno aderito le proprietà coinvolte.

Da un'analisi dello stato di attuazione del PGT vigente si nota che le trasformazioni hanno riguardato quasi esclusivamente insediamenti di attività produttive e servizi, mentre, per quanto concerne il settore residenziale, gli interventi sono riconducibili ad azioni di manutenzione o sostituzione dell'edificato esistente. I nuovi residenti, inoltre, si sono insediati in alloggi già esistenti, mentre parte delle nuove abitazioni realizzate derivano da interventi di recupero dei sottotetti.

Per quanto riguarda il sistema della mobilità, il PGT vigente definisce i seguenti obiettivi:

- ✓ liberare il centro urbano dal traffico di attraversamento e dal transito dei mezzi pesanti, con un adeguato schema infrastrutturale;
- ✓ definire uno schema di viabilità urbana in relazione alle caratteristiche funzionali e prestazionali dei singoli tratti;
- ✓ ridare continuità e collegamenti urbani tra le parti di territorio oggi divise dalla SPexSS233 Varesina e dalla SP46 Rho-Monza;
- ✓ definire interventi di mitigazione/compensazione di carattere paesistico/ambientale lungo il nuovo tracciato della SP46 Rho-Monza e lungo l'attuale tracciato (in quest'ultimo caso, al fine di garantire la ricucitura urbana e il presidio attivo delle aree, con scelte di ridisegno urbano e paesistico e di qualificazione complessiva del territorio collocato tra il nuovo ed il vecchio tracciato);
- ✓ rendere più vivibili per pedoni e ciclisti le aree a maggior contatto con le zone residenziali e con i servizi pubblici;
- ✓ predisporre una rete integrata di percorsi ciclabili e pedonali.

Le azioni corrispondenti constano in:

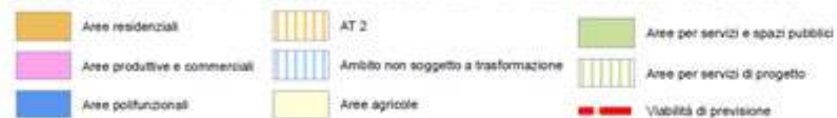
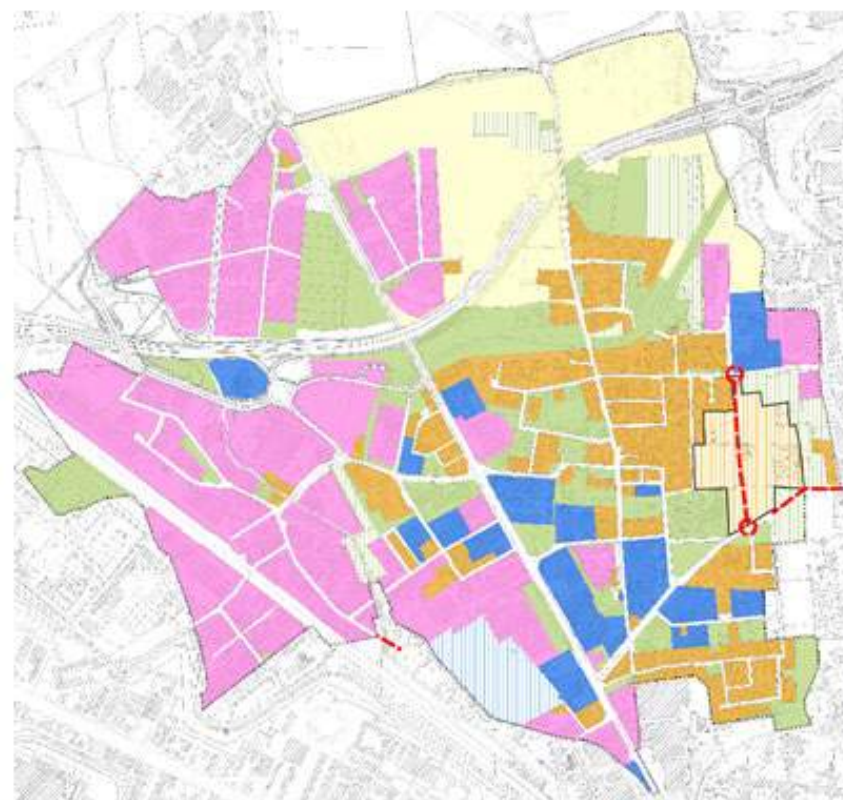
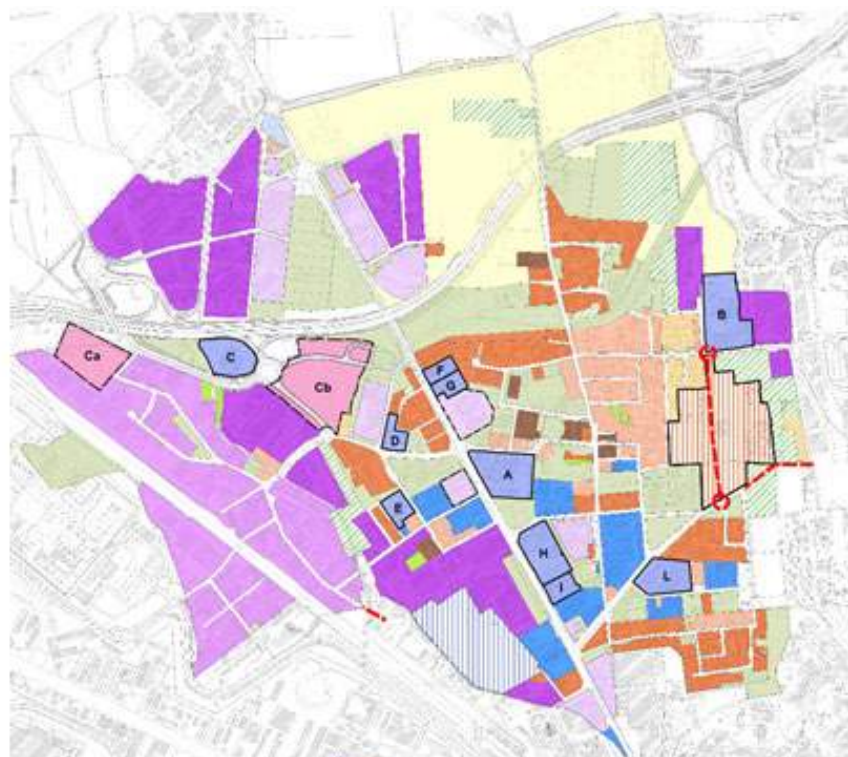
- ✓ recepimento del tracciato approvato dal progetto esecutivo per la Variante alla SP46 Rho-Monza, attribuendo, per le aree nella fascia di

salvaguardia, la destinazione di parco urbano lineare, di attrezzature sportive ricreative e per il tempo libero e di riqualificazione ambientale e paesaggistica, definendo interventi di salvaguardia delle caratteristiche paesistico-ambientali del territorio interessato;

- ✓ porre particolare attenzione nell'attuazione delle previsioni di Piano relative agli ambiti di riqualificazione e rinnovo urbano ARE1, ARU1, ARU11, ARU16 e all'ambito di trasformazione AT1 in relazione all'organizzazione della viabilità di adduzione e di accesso (senza creare riduzioni dei livelli di efficienza della rete viabilistica di livello sovracomunale), al miglioramento della qualità paesistica delle aree interessate e più direttamente a ridosso del tracciato ed all'organizzazione urbanistica delle funzioni insediabili al fine di garantire un adeguato clima acustico;
- ✓ riqualificazione urbanistica ed ambientale dell'attuale tracciato della SPexSS233 Varesina, di cui dovranno essere reconsiderati gli utilizzi e le caratteristiche;
- ✓ interventi di completamento della viabilità locale, quale compensazione della realizzazione del nuovo tracciato della SP46 Rho/Monza, compreso il collegamento tra Varesina e la Variante alla SP46 Rho-Monza stessa (unitamente alle due rotatorie, una in via Nazario Sauro ed una lungo la Varesina), la realizzazione di un nuovo collegamento nella parte est (come prosecuzione di via Merano/via Asiago, verso la viabilità esistente sul territorio di Novate Milanese), l'innesto sulla viabilità esistente nel territorio di Novate Milanese per l'accesso alla zona artigianale/produttiva prevista a nord di via Manzoni e la soluzione di diversi nodi urbani critici (rotatorie lungo la Varesina, tra via Merano e via Mercantesse, tra via Merano e via Asiago, tra il prolungamento di via Merano e via Manzoni);
- ✓ creazione di diverse zone a traffico limitato in ambiti territoriali a prevalente destinazione residenziale e con la presenza di servizi di interesse pubblico, in cui vi sia attenzione prioritaria alla mobilità di pedoni e ciclisti.

Variante n. 6 al PGT 2020

Con DGC n 197 del 06.12.2017 è stato dato formale avvio al procedimento di redazione del nuovo Documento di Piano, delle varianti al Piano dei Servizi, al Piano delle Regole, alla componente geologica, idrogeologica e sismica del PGT, al nuovo Piano per le Attrezzature Religiose (Variante n. 6). È stato contestualmente avviato il relativo procedimento di VAS – Valutazione Ambientale Strategica, con Prima Conferenza di Valutazione



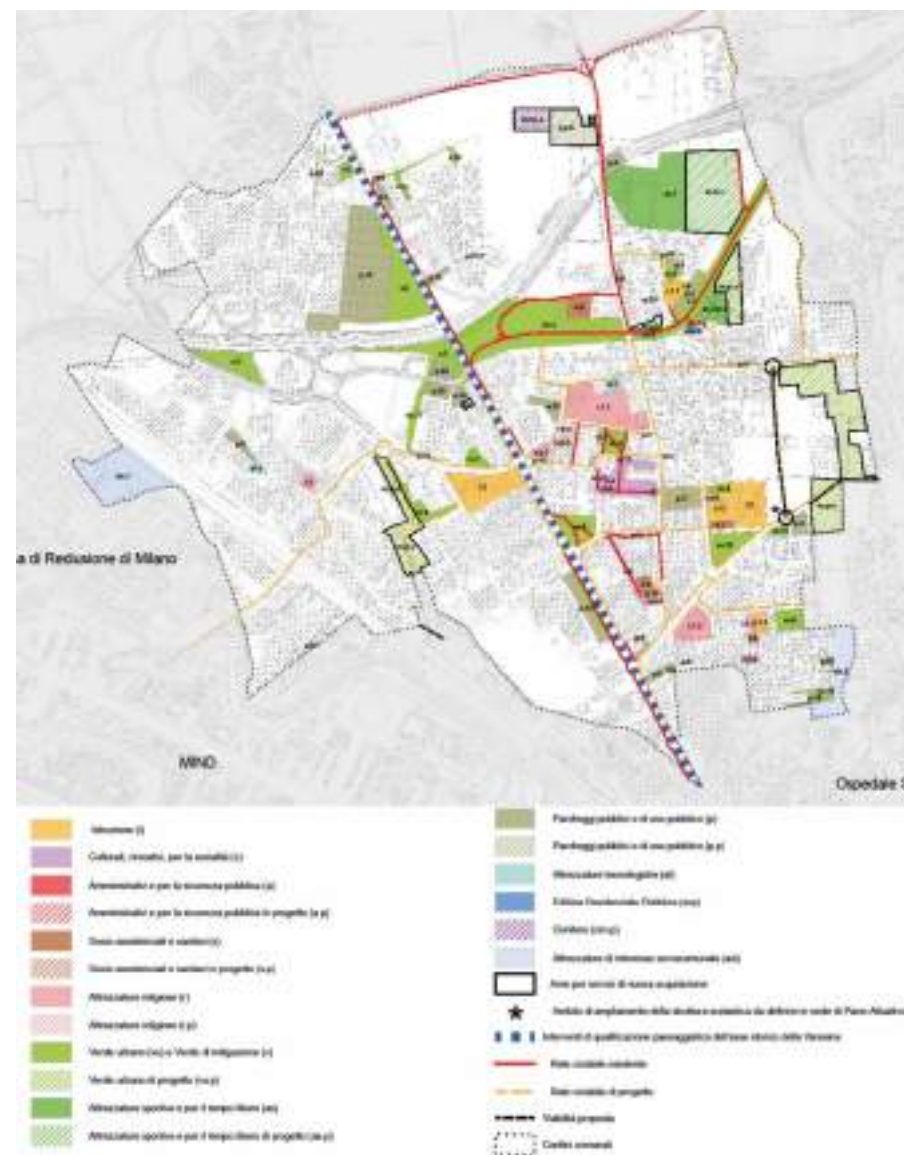
tenutasi il 09.07.2019 e successivo deposito di Variante e Rapporto ambientale ai fini VAS il 06.02.2020, con scadenza dei termini di presentazione dei pareri il 06.04.2020, poi prorogata a giugno 2020.

Con Delibera di Consiglio Comunale n.33 del 30.07.2020 è stato adottato il Nuovo Documento di Piano e la Variante n. 6 al piano dei Servizi, delle Regole, alla componente geologica, idrogeologica e sismica del PGT.

Il nuovo PGT si confronta con la crisi economica che ha connotato l'ultimo decennio e che non pare ancora superata. È venuto a mancare il motore dei processi di sviluppo e trasformazione della città che il PGT previgente avrebbe dovuto governare e nuovi temi si sono affacciati, con riflessi sia locali (consumo di suolo e rigenerazione urbana), sia generali (riduzione dei consumi di energia e contrasto ai cambiamenti climatici).

I temi, gli obiettivi le priorità identificate nelle Linee Guida alla stesura della Variante n.6 al PGT, che hanno costituito il fondamento delle strategie delineate dal nuovo Documento di Piano, vengono suddivisi su quattro grandi sistemi territoriali:

- ✓ il sistema della centralità urbana, costituito dall'asse urbano centrale delle vie Nazario Sauro-1° Maggio e dalle sue diramazioni principali (via Trieste, via Conciliazione, piazza Borsellino), dove le trasformazioni sono affidate al Piano delle Regole e alle scelte operative dei Piani Attuativi previsti per le aree industriali (dismesse o in essere a ridosso del tessuto residenziale), che dovranno tendere a migliorare la vitalità e l'attrattività dell'asse centrale, rafforzandone il carattere di fattore fondamentale dell'identità locale;
- ✓ il sistema del verde, integrando e rendendo percepibile il verde pubblico come "sistema" di diverse aree di verde (esistenti o potenziali), realizzando una rete integrata col sistema dei percorsi e dei servizi urbani;
- ✓ il sistema delle attività potenzialmente connesse al progetto MIND, incentivando la trasformazione funzionale in senso terziario delle aree collocate principalmente lungo il confine ovest del territorio comunale, a contatto con l'ambito MIND stesso e da questo influenzabili;
- ✓ il sistema della Varesina-via Milano, della quale va valorizzata la scala



metropolitana, ossia la capacità di attrarre attività produttive, commerciali e di servizio correlate alle connessioni di grande scala più che alla realtà comunale.

Gli obiettivi specifici della Variante al PGT, che derivano da queste indicazioni constano in:

- ✓ miglioramento ed estensione del sistema degli spazi pubblici nel tessuto residenziale;
- ✓ riqualificazione dell'asta di via Milano e il suo rapporto con la città;
- ✓ ricucitura delle aree residenziali a ovest della Varesina con il centro principale;
- ✓ identificazione degli ambiti di rigenerazione urbana;
- ✓ riqualificazione delle attività produttive nel quadrante industriale a ridosso della A8;
- ✓ costruzione della rete verde integrando nella scala urbana le aree del sistema metropolitano;
- ✓ miglioramento delle condizioni di fattibilità degli interventi di rigenerazione;
- ✓ acquisizione di nuove aree a servizi, con corretta assunzione dei principi di perequazione/compensazione/incentivazione;
- ✓ riduzione, per quanto possibile, del consumo di suolo;
- ✓ Introduzione di integrazioni nella rete della viabilità locale.

In quest'ultimo caso, il PGT 2020 e, soprattutto, il PGTU dovranno trovare soluzioni per l'asse metropolitano di via Milano (Varesina) e per i problemi di congestione del traffico dell'asse est-ovest di via Manzoni. Gli interventi riguardano specificamente il Piano dei Servizi e sono connessi con l'attuazione dell'Ambito di Trasformazione AT2 del Documento di Piano.

Questo è l'unico ambito di trasformazione mantenuto rispetto a quanto previsto nello strumento urbanistico vigente (per altro con una ridefinizione del perimetro), mentre nel Piano delle Regole gli ambiti ARU sono ridotti a 10 e per le Aree D4 (attualmente produttive, ma per le quali si prevede una conversione a funzioni residenziali o compatibili) sono introdotte più consistenti misure di incentivazione urbanistica.

Tra le varie modifiche, il nuovo Piano dei Servizi provvede a rivedere il sistema dei percorsi ciclopeditoni, con previsione di mantenimento come "spina dorsale" dell'intera rete di percorsi l'asse della Varesina e di via Sauro-via 1° Maggio, sulle quali si innesta una serie di percorsi radiali di collegamento con le realtà limitrofe. Vengono stralciate tuttavia le previsioni lungo le aree della Rho-Monza, quelle del centro sportivo e l'anello ciclabile tra la Varesina e la Rho-Monza.

2 SISTEMA INFRASTRUTTURALE DELLA MOBILITÀ

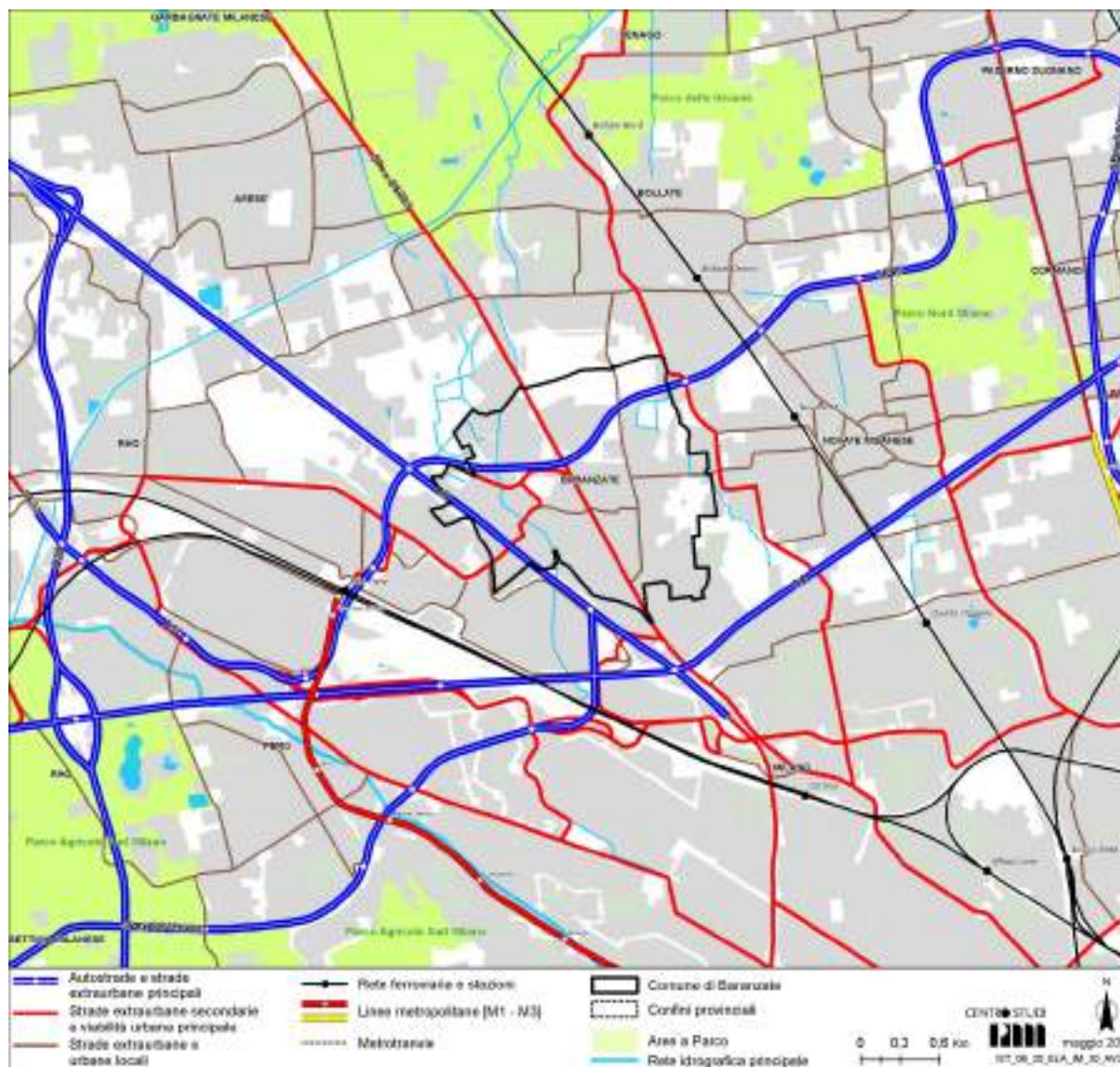
2.1 Rete stradale e del trasporto pubblico su ferro a scala sovracomunale

Il territorio comunale di Baranzate è, come detto, racchiuso entro un quadrilatero infrastrutturato costituito:

- ✓ ad ovest, dall'autostrada A8 dei Laghi, radiale rispetto a Milano ed interconnessa con il resto del sistema tangenziale milanese (A50, A52/SP46 e A4), oltre che con la tratta con caratteristiche di superstrada della SPexSS11 Padana Superiore;
- ✓ a nord, dalla A52/SP46 (con il suo tratto in variante realizzato nella prima fase del potenziamento della superstrada), anch'essa interconnessa con A8, A4 e A50;
- ✓ a est, dall'asse delle vie di Vittorio-Gramsci-F.lli Beltrami in territorio del confinante Comune di Novate Milanese, attestato sullo svincolo Bollate-Novate della A52/SP46;
- ✓ a sud, dall'autostrada A4, nei suoi due tronchi, verso Torino (già ampliato a quattro corsie) e verso Bergamo (lungo il quale sono in corso i lavori per la quarta corsia dinamica).

Esternamente ad est e ad ovest del territorio comunale si collocano anche:

- ✓ la linea FerrovieNord Milano-Saronno, interessata dai servizi Suburbani S1 Saronno-MI Passante-Lodi e S3 Saronno-MI Bovisa-MI Cadorna (con le più prossime stazioni di Novate e Bollate Centro);



- ✓ la linea RFI Milano-Rho, interessata dai servizi Suburbani S11 Chiasso-Como S. Giovanni-MI P.ta Garibaldi-Rho, S5 Varese-MI Passante-Treviglio e S6 Novara-MI Passante-Treviglio (con le più prossime stazioni di Rho-Fiera e MI Certosa);
- ✓ la linea dell'Alta Velocità Milano-Torino, che effettua alcune fermate a Rho-Fiera.

Nei pressi della stazione ferroviaria di Rho-Fiera si attesta anche il capolinea della metropolitana M1 di Milano.

L'intero territorio comunale è, infine, attraversato da nord a sud dalla SPexSS233 Varesina, che si immette radialmente sul sistema viario urbano di Milano.



2.2 Sistema della viabilità della comune di Baranzate

Il sistema della viabilità fa riferimento al quadro della situazione esistente, ricostruito attraverso una lettura del territorio mediante specifici sopralluoghi.

Le informazioni raccolte relative a:

- ✓ schema di circolazione (sensi di marcia);
- ✓ tipologia delle intersezioni;
- ✓ attraversamenti pedonali rialzati;
- ✓ attraversamenti ciclopeditoni;
- ✓ particolari regolamentazioni delle strade urbane (ZTL, ...);
- ✓ ruolo delle strade urbane;
- ✓ delimitazione del centro abitato;
- ✓ strade chiuse;
- ✓ aree / vie utilizzate dal mercato settimanale;
- ✓ ecc..;

sono state riportate nella tavola 1.

Il territorio del Comune di Baranzate è localizzato in un contesto pesantemente interessato da infrastrutture di valenza sovracomunale e regionale che lo suddividono in diversi ambiti, costituendo spesso delle vere e proprie barriere che impediscono un'accessibilità diretta ad alcune porzioni del territorio.

- ✓ A sud-ovest l'autostrada A8 dei Laghi taglia trasversalmente l'ambito prevalentemente produttivo che occupa le aree tra via Milano e il confine comunale; una maglia viaria spesso interrotta dal sedime autostradale e che trova, nel sottopasso di via Montello, l'unica possibilità di accesso a questa porzione di territorio che confina con il sito Expo.
- ✓ Nella porzione settentrionale il sedime della A52/SP46 Rho-Monza taglia trasversalmente il territorio comunale e separa il centro abitato principale dalle aree artigianali e commerciali che sono sorte sul finire del secolo scorso tra gli insediamenti di Baranzate e di Bollate, quando ancora facevano parte dello stesso comune.

A completamento di tale opera rientrano le opere viarie ad essa connessa, i cui svincoli, rampe e rotatorie, oltre a consumare di fatto una rilevante porzione di suolo, sono progettate per accogliere il traffico veicolare a discapito delle forme modali legate alla mobilità attiva.

- ✓ L'asse di via Milano, che si sviluppa sulla radiale SPexSS233 Varesina e rappresenta un accesso storicamente privilegiato al capoluogo regionale sia per geometrie che per funzioni insediate, è interessato da un forte flusso veicolare. È in corso la realizzazione di una pista ciclabile, ad oggi ancora incompleta, che rappresenterà una connessione in sede protetta per l'utenza debole al Parco Regionale delle Groane.
- ✓ Un altro asse di rilievo locale è via Nazario Sauro che costituisce una dorsale del nucleo abitato di Baranzate e che lo collega da un lato con Milano e l'Ospedale Sacco e dall'altro con il vicino centro di Bollate.
- ✓ Infine, nella descrizione della rete viaria che innerva il territorio comunale, rientrano gli assi trasversali che connettono il centro abitato di Baranzate, ad ovest con il sito Expo, attraverso via Montello e via Aquileia e ad est con Novate Milanese attraverso via Manzoni.

Dalla lettura della rete stradale non emerge una chiara gerarchia dei diversi assi che la compongono. La mancanza di tale gerarchia causa criticità in termini di congestione, in modo particolare in corrispondenza delle intersezioni, dovuta ad un uso promiscuo degli assi urbani da parte dei flussi locali e dei flussi di lunga percorrenza.

Su tutto il territorio comunale è consistente la presenza di dossi artificiali, incroci ed attraversamenti rialzati e dissuasori di velocità, posti in opera sia sulle strade residenziali sia lungo le intersezioni ritenute più pericolose.

Dal punto di vista del sistema della circolazione si riscontra la presenza di:

- ✓ Sensi unici di marcia nelle seguenti vie (suddivise in base alle zone di appartenenza):
 - Stella Rosa e Falzarego (a nord dell'asse della SP46-A52);

- Monte Spluga, Resegone e il tratto nord di via Del Commercio (a ovest di via Milano);
- Fratelli Rosselli, Salvo D'acquisto, Sturzo, Grandi, Umanità, Cadore Nazario Sauro, XXV Aprile e Delle Mercantesse (Centro);
- Filzi, XX Settembre, Erba; Fiume, Gorizia, Gradisca, Palmanova e Redipuglia (zona Filzi-Mentana).
- ✓ Attraversamenti pedonali e tratti stradali rialzati sono presenti nelle seguenti vie:
 - via Giovi (nord A52);
 - via Aquileia (ovest via Milano);
 - via Sauro in corrispondenza del centro sportivo, via Rosselli, Calvi, Don Guanella, Manzoni, Primo Maggio tra le piazze Falcone e Borsellino e Trieste (Centro);
 - via Merano e Gorizia (Filzi-Mentana).



È presente una Zona a Traffico Limitato (ZTL) localizzata in via Trieste. A questa si aggiungono altre vie chiuse al traffico in corrispondenza degli orari di entrata e di uscita dalle scuole (vie XX Settembre, Delle Mercantesse e Mentana).

- ✓ Intersezioni con regolamentazione a rotatoria:
 - Nord SP46/A52: SPexSS233 Varesina – Falzarego (Bollate); SPexSS233 – Moretti; Sauro – Uboldi (Bollate);
 - Ovest via Milano: in uscita dalla SP46/A52; in via Aquileia;
 - Filzi-Mentana: Merano – Mercantesse; Grassi - Milano.
- ✓ Intersezioni regolamentate con impianti semaforici:
 - Intersezione tra le vie Falzarego e Stella Rosa (nord A52);
 - intersezione tra le vie Milano e Bissone (ovest via Milano);
 - intersezioni tra le vie Don Guanella, Sauro e Manzoni; Sauro, Primo Maggio e Trieste (Centro);



- intersezioni tra le vie Filzi, Primo Maggio e XX Settembre; Merano e Primo Maggio; Milano e Merano (Filzi-Mentana).
- ✓ Attraversamenti pedonali con impianto semaforico attuato:
 - SPexSS233 Milano – Sempione; Milano – Aprica e Milano – Filzi;
 - via Aquileia;
 - via Nazario Sauro in corrispondenza del Parco Lineare.

Sono presenti, inoltre, diversi sottopassi/sovrappassi veicolari che consentono il superamento delle diverse infrastrutture: in via Milano e via Sauro (tratto a galleria) per la A52/SP46 e via Montello per l'A8.

Infine, si individua la localizzazione del mercato settimanale presso il parcheggio di Piazza Borsellino, che si tiene nella giornata di giovedì dalle 5:00 alle 15:00.

Per ulteriori approfondimenti si rimanda alla tavola 1, che mostra il quadro aggiornato relativo alla situazione attuale evidenziando lo schema di circolazione, la localizzazione degli impianti semaforici, degli incroci rialzati, ecc.

Nella fase propositiva il Piano provvederà a:

- ✓ fornire le linee d'indirizzo finalizzate alla messa in sicurezza degli assi stradali e delle intersezioni in relazione alla classificazione funzionale;
- ✓ formulare per alcune intersezioni le soluzioni d'intervento;
- ✓ con riferimento anche ai progetti sulla rete di livello superiore, proporre un aggiornamento della classificazione funzionale delle strade finalizzato a ridurre la diffusione negli ambiti prettamente residenziali del traffico di attraversamento;
- ✓ ribadirà la necessità di completare la realizzazione delle isole ambientali-Zone 30, al fine di favorire la fruizione delle funzioni presenti privilegiando la mobilità attiva.

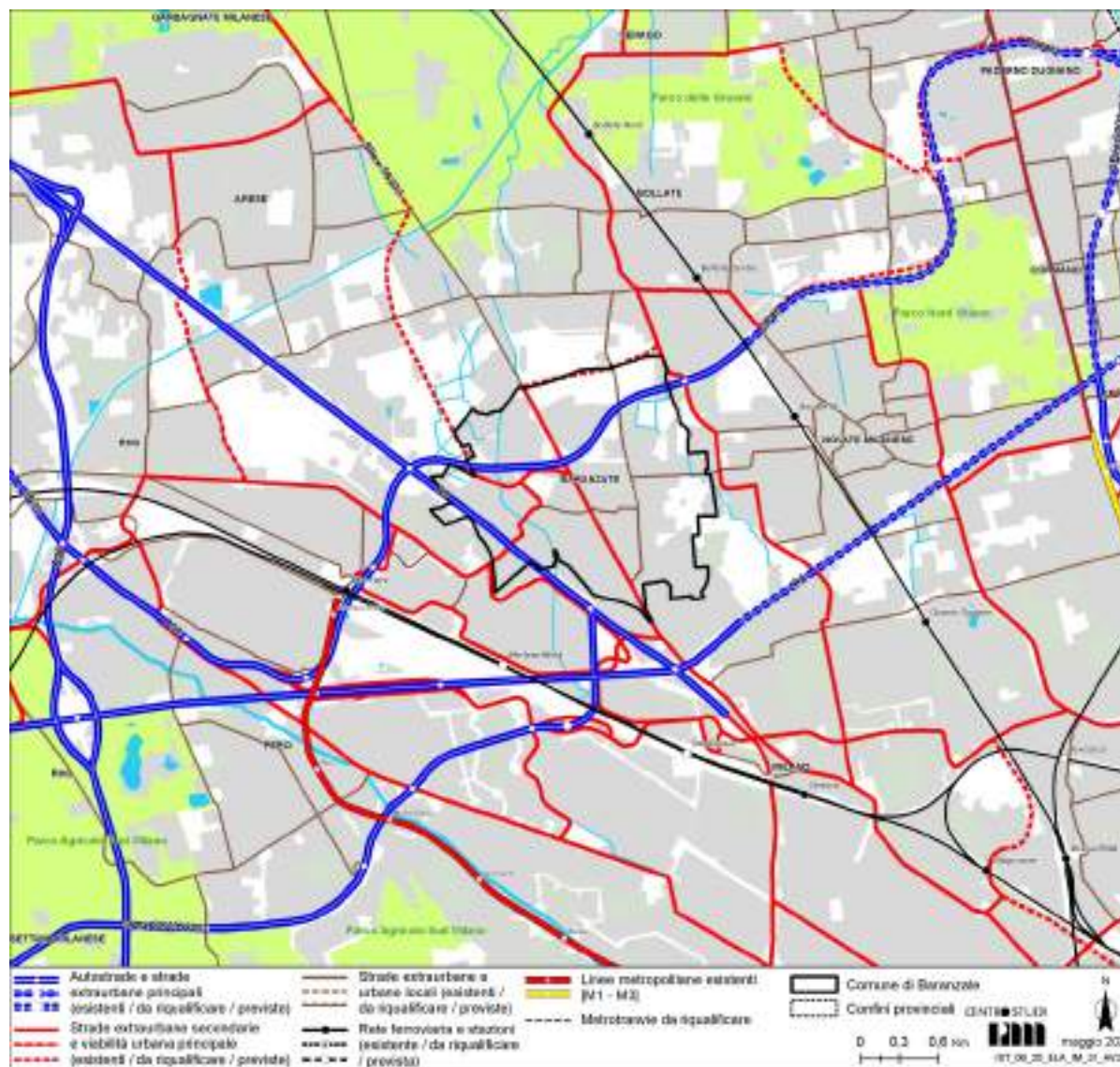
2.3 Interventi infrastrutturali previsti a scala sovracomunale

Il comparto territoriale entro cui si colloca il Comune di Baranzate è stato interessato, negli ultimi anni, da numerosi interventi infrastrutturali, volti a rafforzare le condizioni di accessibilità in vista di Expo 2015. Alcune di queste opere non hanno, però, trovato completamente per la data dell'Esposizione Universale e, ancora oggi, ne sono in corso i lavori di realizzazione.

Si tratta essenzialmente delle opere mancanti per rendere omogeneo il potenziamento della A52/SP46 lungo l'intero itinerario, per il quale sono ancora aperti i cantieri nella tratta tra Novate Milanese e Paderno Dugnano, in capo alla Società Milano Serravalle –Milano Tangenziali S.p.A. . Dopo alcuni rallentamenti, i lavori sono ripresi a novembre 2019, con ultimazione prevista per la metà del 2022.

Sempre nell'ambito della riqualificazione/potenziamento della Rho-Monza, in questo caso per la parte di competenza della Società ASPI – Autostrade per l'Italia S.p.A., è in fase di completamento la nuova connessione stradale lungo il confine nord del Comune di Baranzate (di collegamento tra la Varesina e via Piave a Bollate) ed è stata bandita, da parte di Città metropolitana di Milano, la gara d'appalto per l'esecuzione dei lavori di realizzazione della Variante alla SPexSS233 Varesina tra Baranzate, Bollate e Arese, il cui finanziamento è assicurato da una convenzione con ASPI S.p.A..

Sono, inoltre, in corso i lavori per completare la quarta corsia dinamica lungo il tratto dell'autostrada



A4 compreso tra gli svincoli di v.le Certosa e di Cinisello/Sesto San Giovanni, la cui ultimazione è prevista per la fine del 2021.

Sul versante del trasporto pubblico, nel comparto a nord-ovest di Milano è ipotizzata la realizzazione di un sistema di trasporto di collegamento tra l'area ex Fiat-Alfa Romeo, Arese, il nodo di interscambio di Rho-Fiera, l'area MIND e Milano, per il quale deve ancora essere predisposto un progetto di fattibilità tecnica ed economica che ne valuti possibili alternative di tracciato e di soluzione tipologica da adottare.

2.4 Interventi infrastrutturali previsti dal PGT vigente

Molti degli interventi infrastrutturali previsti dal vigente PGT di Baranzate hanno, di fatto, già trovato attuazione o sono in fase di completamento.

Si tratta, in primis, delle opere inerenti la riqualificazione/potenziamento della Rho-Monza (per altro intervento semplicemente recepito dal PGT come progettualità sovraordinata), oltre all'innesto su via di Vittorio-via Gramsci di Novate Milanese per l'accesso alla zona artigianale/produttiva a nord di via Manzoni, al completamento di via Giovi ed alla nuova rotatoria all'intersezione di via Merano-via Mercantesse.

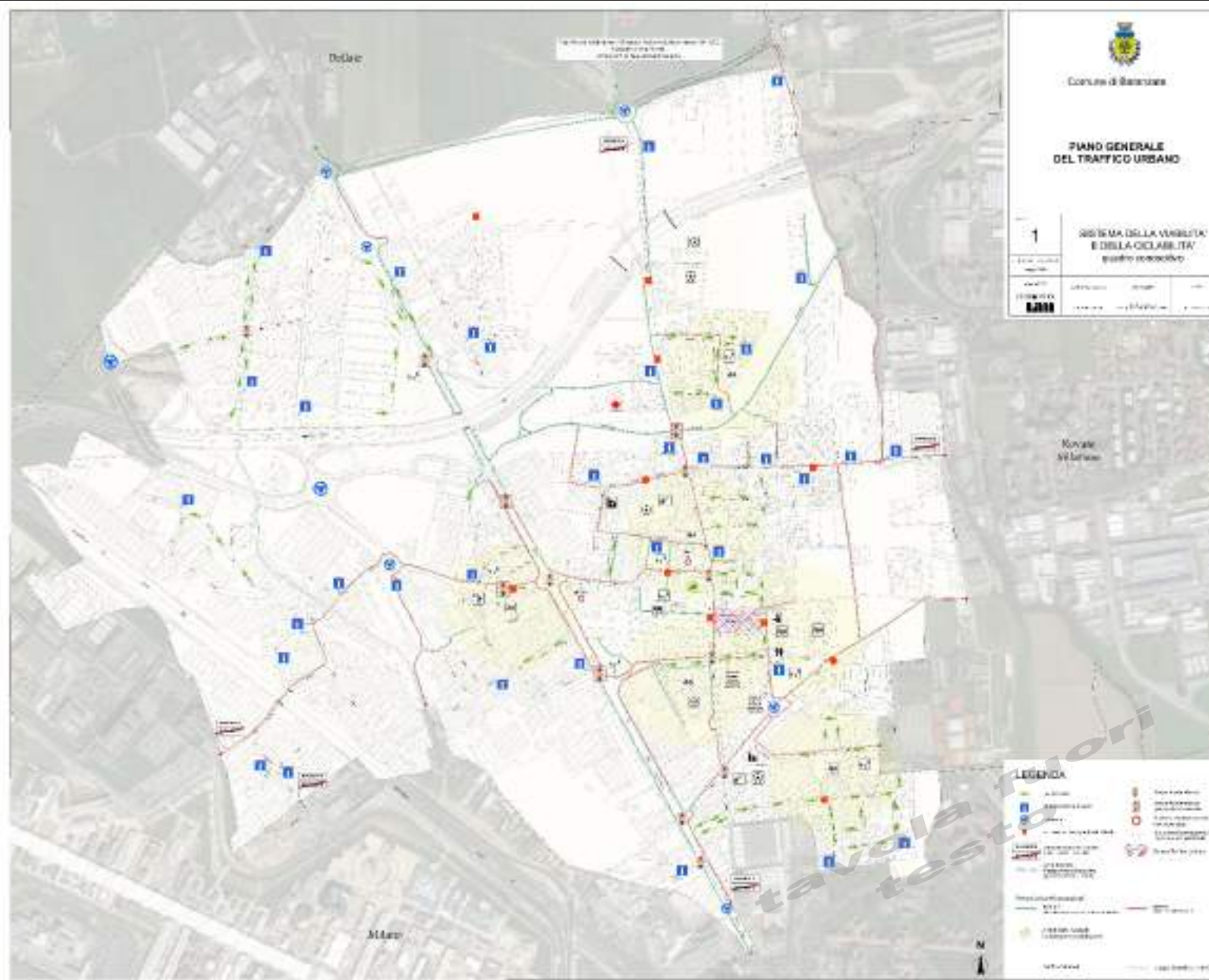
Non hanno, invece, trovato attuazione le ipotesi di:

- ✓ Prosecuzione dell'itinerario di via Merano-via Asiago in direzione est, fino ad innestarsi sulla viabilità esistente in territorio di Novate Milanese;
- ✓ Nuovo collegamento da via Merano-via Asiago in direzione nord, fino ad innestarsi su via Manzoni.

Tali interventi sono, pertanto, stati riproposti anche nella proposta di Variante al PGT.

In correlazione agli ambiti di riqualificazione e riassetto urbano e agli ambiti di riqualificazione e riassetto urbano a pianificazione definita e/o in fase di definizione aree di riqualificazione e trasformazione definite nel PGT vigente, sono previsti alcuni interventi, quali:

- ✓ La proposta di programma integrato di intervento, riferita all'area di trasformazione denominata ARE1, è finalizzata alla realizzazione di una media struttura di vendita in prossimità di via Aquileia, in adiacenza a strutture commerciali già esistenti lungo via del Commercio. A risoluzione delle criticità previste l'intervento propone l'adeguamento dell'impianto semaforico dell'intersezione Milano-Aquileia-Trieste con l'introduzione di cicli variabili. In alternativa sono proposte la riconfigurazione dell'area di intersezione con la realizzazione di corsie di svolta a sinistra più capienti per via Aquileia e Trieste, la realizzazione di corsie di accumulo per la svolta a sinistra sull'asse principale o la riqualifica a rotatoria dell'intersezione, proteggendo gli attraversamenti ciclopeditoni.
- ✓ Per quanto riguarda l'ambito ARU13, ovvero l'apertura di una nuova attività economica/commerciale (supermercato - media struttura di vendita di prossimità, alimentare e non alimentare) nella zona centrale del Comune, posta all'angolo tra via Monte Spluga e via Milano con parcheggi interrati (privati) e a raso (che verranno ceduti al Comune di Baranzate) così come pure alcune aree a verde, l'intervento propone la formazione di una fascia verde alberata di almeno 5 metri a protezione dell'attuale polo scolastico di via Aquileia, la riqualificazione di via Monte Spluga e la riqualificazione a verde urbano delle aree comprese tra il sedime di via Milano ed il perimetro del comparto, nel tratto compreso tra via Monte Cenisio e via Aquileia.





3 SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO

Il servizio pubblico nel territorio comunale di Baranzate è garantito essenzialmente dal trasporto su gomma.

Le stazioni del sistema ferroviario più prossime sono quelle di:

- Novate Milanese e Bollate Centro: interessate dalla linea FerrovieNord Milano-Saronno, linee Suburbane S1 Saronno-MI Passante-Lodi e S3 Saronno-MI Bovisa-MI Cadorna. Entrambe le linee offrono un servizio cadenzato con un treno ogni 30 minuti (65 treni/giorno per la linea S1 e 76 treni/giorno per la S3 tutti i giorni della settimana). Complessivamente il servizio ferroviario offre un treno ogni 15 minuti per ciascuna direzione.
- Stazioni di Rho-Fiera e MI Certosa: interessate dalla linea RFI Milano-Rho, linee Suburbane S11 Chiasso-Como S. Giovanni-MI P.ta Garibaldi-Rho, S5 Varese-MI Passante-Treviglio e S6 Novara-MI Passante-Treviglio; linea dell'Alta Velocità Milano-Torino.

Nei pressi della stazione ferroviaria di Rho-Fiera si attesta anche il capolinea della metropolitana M1 di Milano.

3.1 Rete e servizi di trasporto pubblico su gomma urbano ed extraurbano

Il servizio di Trasporto Pubblico Locale (TPL) sul territorio comunale di Baranzate è garantito dal trasporto su gomma costituito dalle diverse linee che consentono gli spostamenti da e verso il territorio comunale, collegando le principali polarità urbane con i comuni limitrofi. Le linee di trasporto pubblico su gomma e le rispettive fermate si concentrano principalmente sugli assi di via Milano e di via Nazario Sauro.

Il servizio di trasporto pubblico su gomma è gestito dal vettore Airpullman spa.



Con riferimento all'orario invernale 2019-2020 (orario in vigore dal 2 settembre 2019), si elencano di seguito le linee che effettuano fermate all'interno del territorio comunale, riportandone le principali caratteristiche.

- ✓ Linea 560 - Arese - Milano (QT8 M1): collega il nucleo di Arese e i comuni che sono attraversati dal suo tragitto e il quartiere QT8 di Milano con la relativa fermata della Metropolitana M1 con 36 corse per senso di marcia nei giorni feriali, che al sabato diventano 29, mentre durante i festivi le corse sono 3 per senso di marcia.
- ✓ Linea 566 - Milano (Roserio) - Paderno Dugnano: collega Paderno Dugnano con il capoluogo regionale in prossimità dell'Ospedale Sacco. Tale linea sul territorio comunale di Baranzate è presente con due varianti alternative, i cui tracciati corrono su via Milano e su via Sauro. Per quanto riguarda il servizio relativo all'asse di via Milano il servizio è articolato con 32 corse giornaliere in direzione Paderno Dugnano e 31 in direzione Milano, nei giorni feriali, mentre al sabato le corse/giorno sono 23 e 27 e infine nei festivi (fonte airpullman.it) le corse giornaliere sono 4 in entrambi i sensi di marcia. Per quanto riguarda la variante di via Nazario Sauro, le corse giornaliere dal lunedì al venerdì sono 29 per senso di marcia, mentre al sabato sono 23 verso Paderno e 22 verso Milano.
- ✓ Linea Z187 - Milano - Baranzate - Bollate (Servizi Scuole Superiori):

Autolinee area urbana Milano				
Linea Airpullman spa	Direzione	Feriale	sabato	festivo
Linea 560 ARESE - MILANO (QT8 - M1)	Arese	36	29	3
	Milano	36	29	3
Linea 566 Via Milano PADERNO DUGNANO (FNM) - BOLLATE (FNM) - MILANO (ROSERIO)	Paderno Dugnano	32	23	4*
	Milano	31	27	4*
Linea 566 Via Sauro PADERNO DUGNANO (FNM) - BOLLATE (FNM) - MILANO (ROSERIO)	Paderno Dugnano	29	23	4*
	Milano	29	22	4*
Linea Z187 - Autolinea scolastica MILANO - BARANZATE - BOLLATE (ISTITUTI)	Bollate*	2	2	0
	Milano	3	3	0

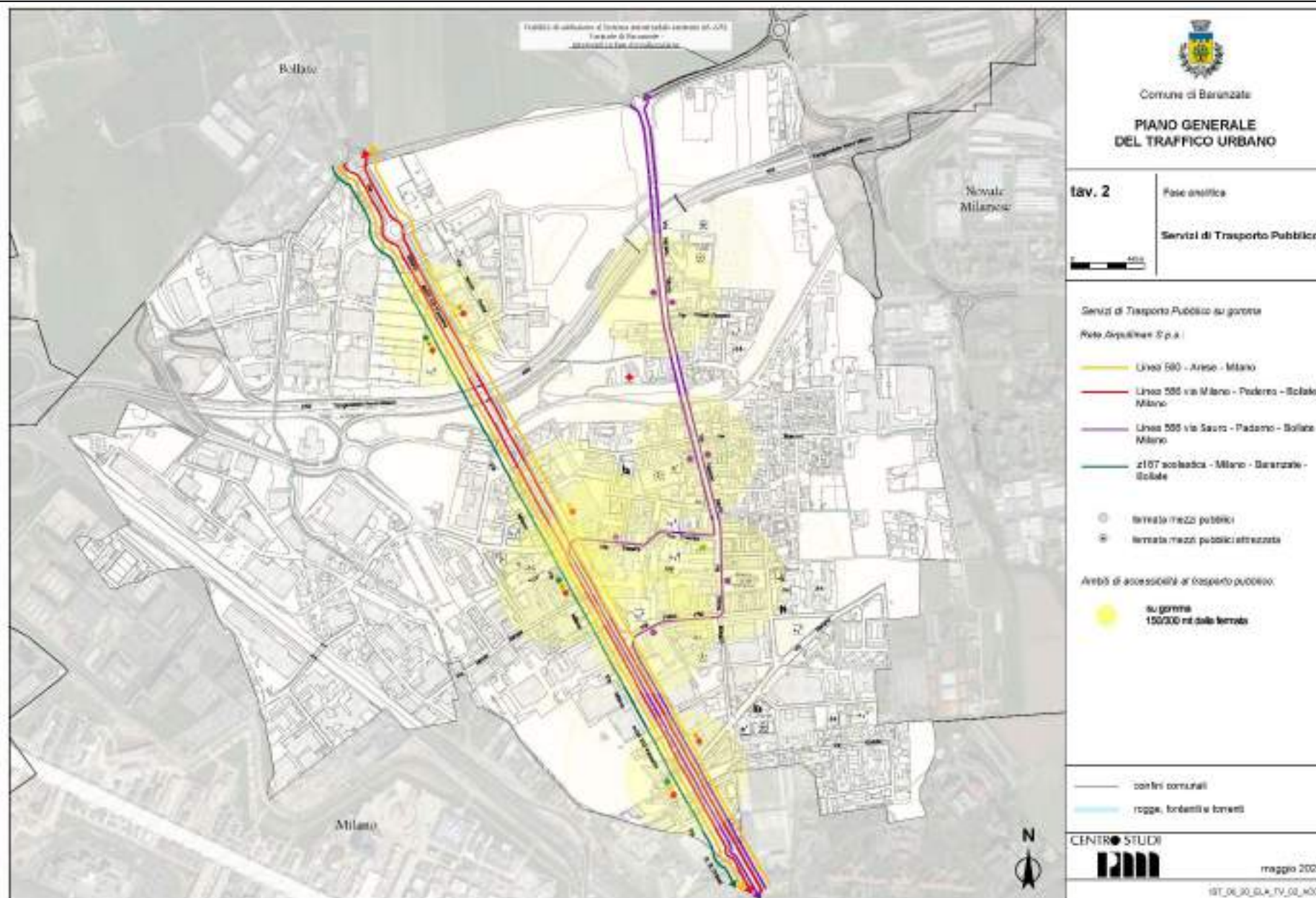
*(corse effettuate dall'Autolinea 566 Milano Roserio - Bollate -Paderno)

sull'asse di via Milano viene svolto il servizio della linea scolastica dal lunedì al sabato con 2 corse giorno in direzione Bollate (corse effettuate dall'Autolinea 566 Milano Roserio - Bollate -Paderno) e 3 in direzione di Milano (Roserio).

La tabella successiva mostra nel dettaglio l'articolazione del servizio offerto.

Per ulteriori approfondimenti si rimanda alla tavola 2, dove sono rappresentati i percorsi delle linee di trasporto pubblico con evidenziazione delle fermate (attrezzate e non) all'interno del territorio comunale e della loro accessibilità, considerando due soglie d'ambito, con un raggio pari a 150 m e 300 m per il trasporto pubblico su gomma.







4 SISTEMA DELLA SOSTA

Il riferimento nella quantificazione dell'offerta di sosta, in relazione alla validità temporale del PGTU, è la dotazione esistente, in quanto non è prevedibile, nell'ambito temporale di validità del Piano, la realizzazione di strutture (salvo quelle già programmate e in fase di ultimazione) che modifichino in modo significativo l'offerta di posti auto. La domanda di sosta

è caratterizzata da esigenze differenti che vengono espresse dalle diverse tipologie di utenza: residenti, fruitori delle funzioni presenti, ecc.

Come nella quasi totalità dei comuni, la rete stradale svolge un ruolo rilevante nell'offerta complessiva di spazi per la sosta e, nei comparti residenziali e negli ambiti produttivi di più antica realizzazione, costituisce, a volte, l'unica possibilità di stazionamento per le autovetture di residenti e degli addetti.



A questo proposito è necessario segnalare le limitazioni previste dal Codice della Strada (CdS) in funzione della classificazione della rete viaria. Il CdS prevede per la viabilità urbana principale di quartiere l'impossibilità di realizzare posti auto in sede stradale, se non in presenza di apposite corsie di manovra. L'applicazione di questa norma nelle vie esistenti viene richiesta in occasione di interventi di riqualificazione.

4.1 L'offerta di spazi per la sosta

È stata effettuata una ricognizione della dotazione dei posti auto delimitati su tutto il territorio di Baranzate e della loro regolamentazione allo scopo di avere una fotografia sulla situazione attuale degli spazi dedicati alla sosta. I risultati della campagna di rilievo sono rappresentati nella tavola 3 (fuori testo) "Sistema della sosta", nella quale viene rappresentata la localizzazione delle aree per la sosta e classificata in relazione al diverso livello di regolamentazione, distinguendo:

- ✓ Sosta libera negli spazi delimitati;
- ✓ Sosta a disco orario;
- ✓ Parcheggi riservati;
- ✓ Presenza di auto in sosta in spazi non delimitati.

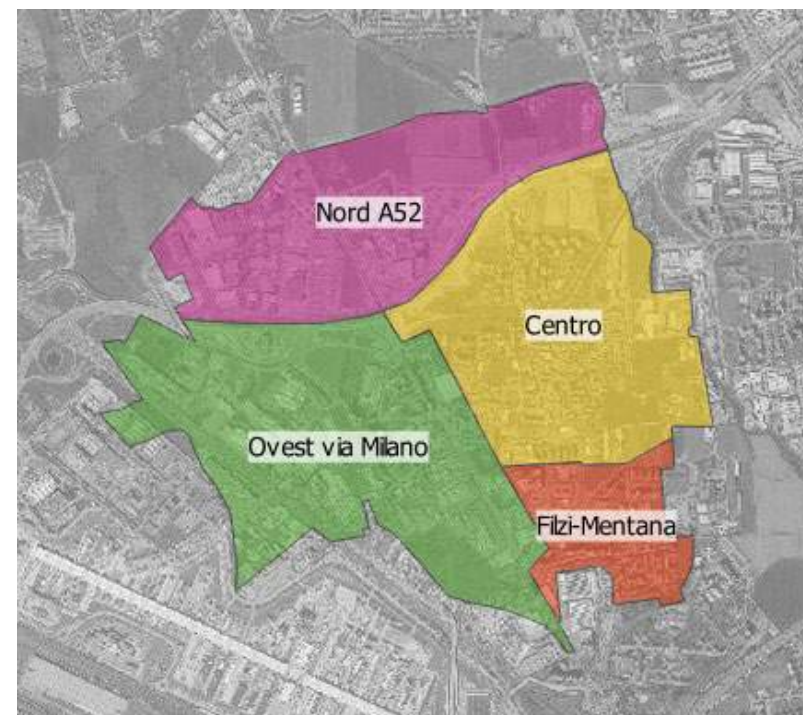
L'indagine è stata condotta suddividendo il territorio comunale in 4 distinti ambiti in cui gli assi stradali di maggior rilievo delineano la geografia urbana; l'esito della divisione individua quale elemento di cesura il tracciato della A52 e l'asse di via Milano, che divide longitudinalmente il tessuto urbanizzato. Infine, si riconosce come ambito indipendente, il nucleo insediativo a Est della via Milano e a sud delle vie Filzi e Mentana.

I 4 diversi ambiti risultano essere:

- ✓ Nord A52;
- ✓ Ovest via Milano;
- ✓ Centro;
- ✓ Filzi – Mentana.

La tabella, l'istogramma e il grafico di pagina successiva mostrano in sintesi l'entità, la distribuzione e la tipologia dell'offerta di sosta nei diversi ambiti del comune.

Per ciascun ambito si è rilevata e quantificata la dotazione di spazi per la sosta, suddividendoli ulteriormente in base alla relativa regolamentazione (sosta libera, disco orario, riservati).



Tipologia di sosta secondo relativa regolamentazione



■ Libera
 ■ Disco orario
 ■ Riservati

Nelle aree a parcheggio, in assenza di una chiara delimitazione dei posti auto, il numero degli stalli per la sosta è stato ricavato dai mq della superficie dell'area attribuendo 25 mq ad ogni stallone.

Complessivamente si sono rilevati 4.528 posti auto che sono suddivisi come segue:

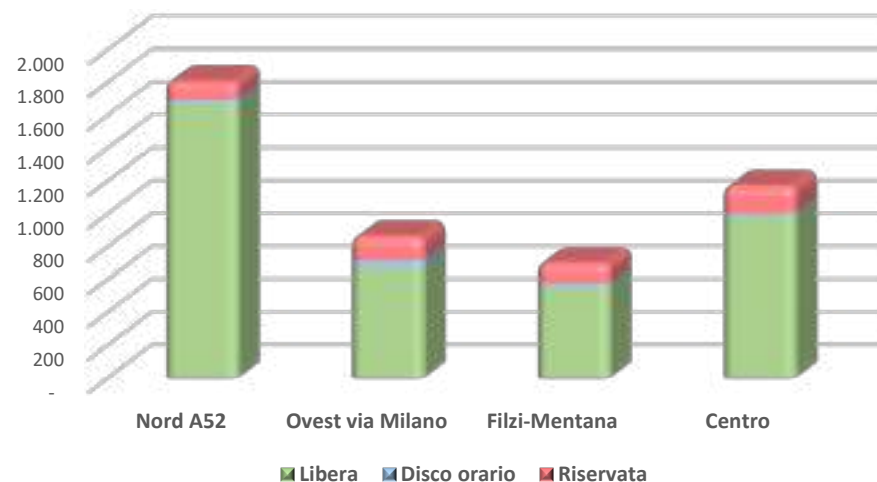
- ✓ circa il 40% è localizzato nell'ambito a Nord della A52, dove sono insediate diverse strutture commerciali;
- ✓ circa il 19% sono localizzati a Ovest di Via Milano;
- ✓ circa il 25% degli stalli per la sosta rilevati, sono localizzati nell'ambito del Centro di Baranzate;
- ✓ il 15% rimanente è sito nel tessuto insediativo a Sud delle vie Filzi e Mentana.

Per quanto concerne la tipologia della sosta si è rilevato che:

- ✓ la grande maggioranza, oltre l'85% (3.865), è rappresentata dalla sosta libera in spazi delimitati. A questi si aggiungono gli spazi per la sosta in aree prive di delimitazione, diffusi prevalentemente negli ambiti di minore densità del tessuto insediativo, che rappresentano circa il 23% del totale degli stalli liberi delimitati. In tutti gli ambiti del territorio

Offerta di sosta - Comune di Baranzate					
Disco orario	Riservata			Totale	% sul totale
Auto	Diversamente abili	Privati residenziali o commerciali	Carico scarico merci		
28	45	60	2	1.803	40%
52	20	121	1	859	19%
25	35	88	1	699	15%
21	51	110	3	1.167	26%
	151	379	7	4.528	
	3%	8%	0%		
126	537				
3%	12%				

Offerta complessiva della sosta



comunale, la sosta libera appare prevalente, oscillando tra il 78% dell'ambito Filzi-Mentana, al 93% dell'ambito a Nord della A52;

- ✓ gli spazi per la sosta a disco orario rappresentano circa il 3% del totale degli spazi per la sosta e si concentrano con più frequenza nell'ambito

ad ovest di via Milano, dove si raggiunge il 6% che corrisponde a 52 stalli. Nei restanti ambiti la quota per questa categoria si attesta tra il 1,5% e il 3,5%. La regolamentazione a disco orario ha una durata massima pari a 60 minuti, con differenti periodi temporali di validità:

- via Milano, dalle 8.00 alle 20.00 dei giorni feriali;
- via Sauro, dalle 9.00 alle 12.,30 e dalle 14.30 alle 18.30 dei giorni feriali.

Pur rappresentando una parte marginale dell'offerta complessiva, la presenza di spazi per la sosta a disco orario si è rilevata principalmente in prossimità degli ambiti con maggiore densità di servizi urbani ed esercizi pubblici in cui è necessario stimolare la turnazione della sosta per evitare che la grande domanda di sosta dei residenti, o degli utenti degli insediamenti commerciali renda critico l'accesso ai servizi di pubblica utilità.

✓ Infine, la campagna di rilievo riporta la localizzazione degli stalli riservati a specifiche categorie di utenti, che rispetto all'offerta complessiva della sosta sul territorio comunale rappresentano circa il 11% e che comprendono:

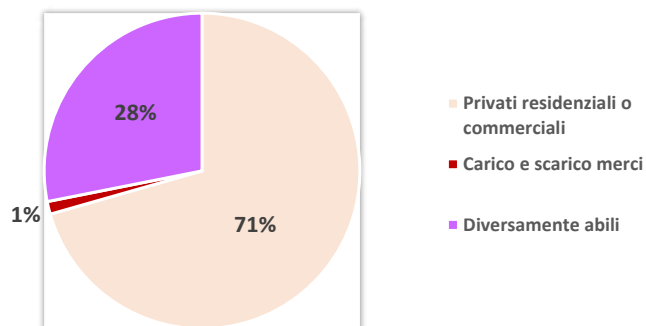
- sosta riservata ai diversamente abili, che rappresenta poco meno del 30% degli spazi per la sosta riservata, risultano localizzati in modo diffuso sul territorio comunale, con una chiara prevalenza nell'ambito

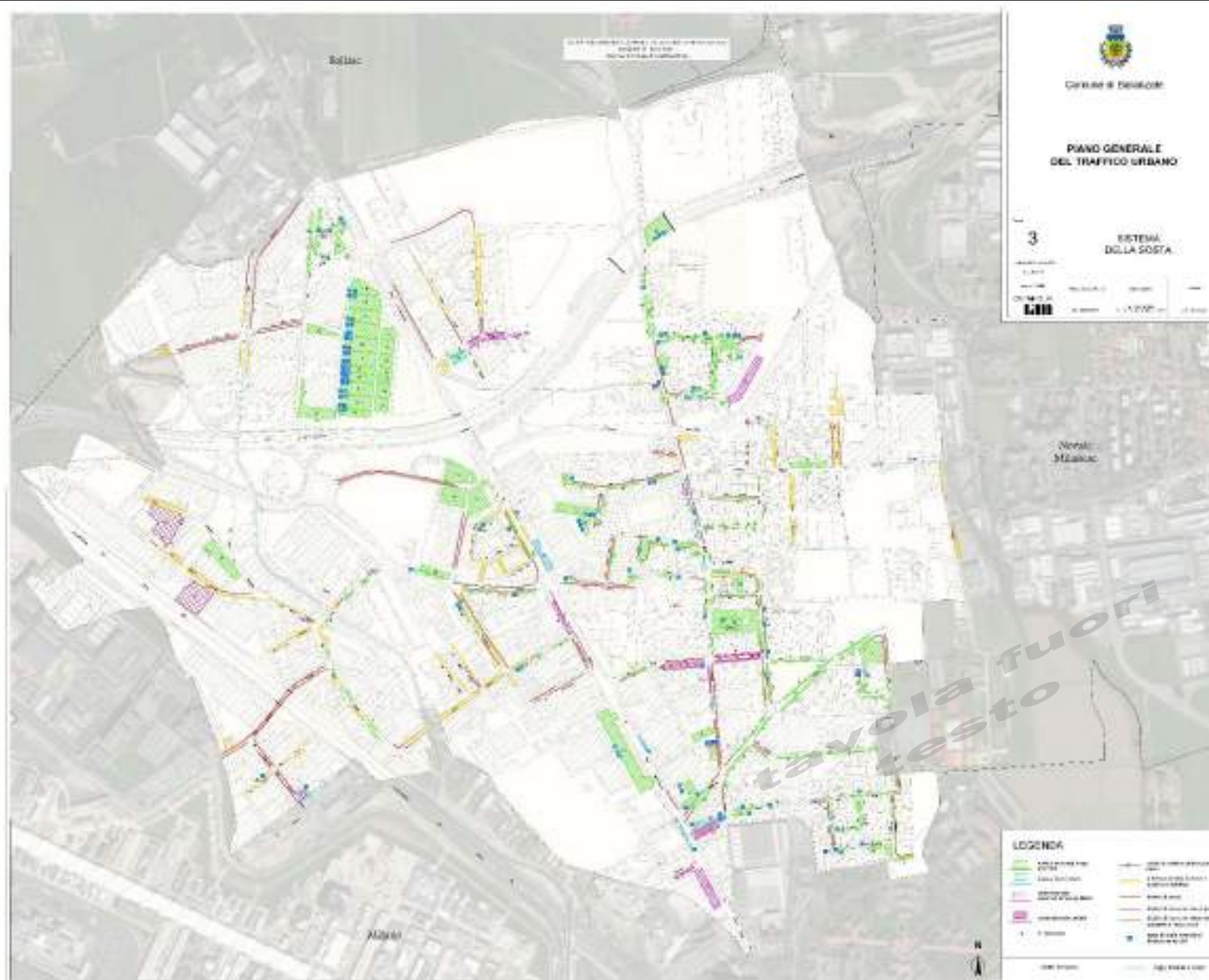
del Centro di Baranzate;

- sosta riservata al carico e scarico delle merci, rappresenta una quota marginale degli spazi per la sosta, sotto al punto percentuale degli stalli riservati;
- altre tipologie di sosta riservata, rappresentano circa il 70% dei parcheggi all'interno di questa categoria; sono rappresentate da un numero limitato di stalli per i residenti (di natura privata) e da un numero significativo di stalli riservati e/o funzionali alle attività commerciali e terziarie, oppure ancora al tempo libero. All'interno di questa sotto-categoria, la porzione di maggior rilievo è rappresentata dai parcheggi delle aree produttive intorno a via Zambelletti.

Per quanto riguarda la localizzazione puntuale si rimanda alla tavola 3 (fuori testo), nella quale vengono evidenziati e quantificati gli spazi di sosta libera (in spazi delimitati), quelli regolamentati (disco orario, riservati, ecc.) e i tratti stradali dove vige il divieto di sosta e dove, in assenza di spazi delimitati o di divieti di sosta e/o di fermata, sono stati rilevati veicoli in sosta.

Distribuzione sosta riservata







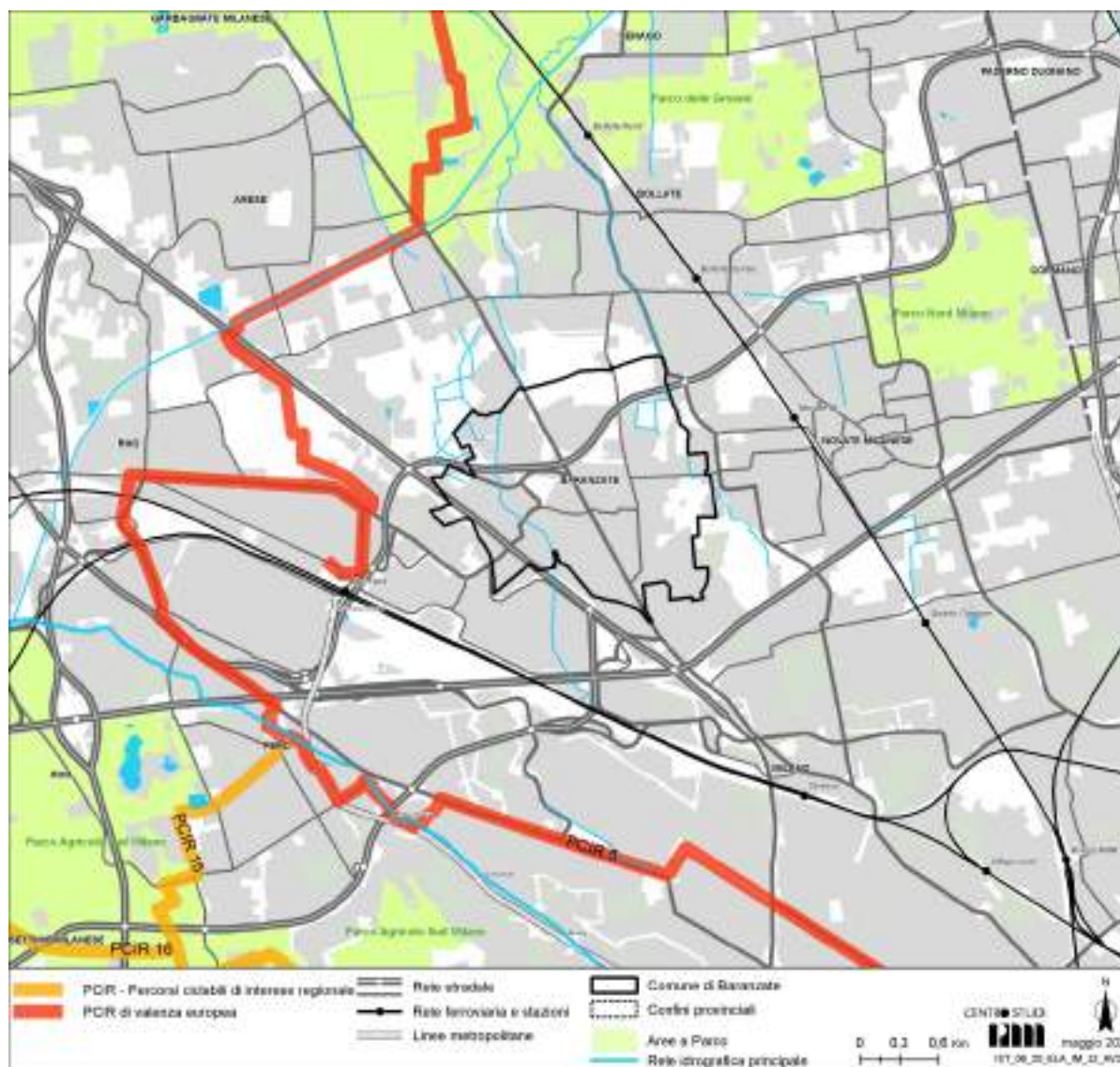
5 SISTEMA DELLA CICLABILITA'

La messa in sicurezza, lo sviluppo e la valorizzazione della rete ciclo-pedonale, parallelamente all'attuazione delle Isole Ambientali-Zone 30, risultano di fondamentale importanza, al fine di incentivare sempre più una mobilità sostenibile all'interno dei nuclei urbani in relazione alle brevi distanze tra le diverse funzioni localizzate nel tessuto cittadino: scuole, luoghi di lavoro, impianti sportivi, uffici pubblici, attività commerciali, aree verdi urbane/sovracomunali, le stazioni ferroviarie esterne al territorio comunale e la maggior parte delle abitazioni.

5.1 Ciclovie a scala sovracomunale

Con riferimento al quadro sovracomunale, la Regione Lombardia, con il PRMC – Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (approvato con DGR n. X/1657 dell'11.04.2014), ha definito i PCIR – Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale, costituiti sia da tratti già consolidati e percorribili, che da parti lungo le quali la percorribilità da parte dei ciclisti può risultare più problematica. L'individuazione dei PCIR è, pertanto, da intendersi come elemento di indirizzo per la pianificazione territoriale di livello provinciale e comunale, a cui è demandata la definizione degli interventi necessari a risolverne i punti e i tratti critici.

Il Comune di Baranzate non è direttamente attraversato da uno di questi percorsi, sebbene, presso la non troppo distante stazione di Rho-Fiera, si attesti il PCIR 5 – Via dei Pellegrini, tratto lombardo della più estesa ciclovie EuroVelo n. 5 – Via Romea Francigena Londra-Roma-Brindisi (classificata anche come itinerario Bicalta n. 3



della rete ciclabile nazionale), nel suo tratto che collega il Parco delle Groane con il sito ex-EXPO, la Fiera di Rho-Pero e la città di Milano.

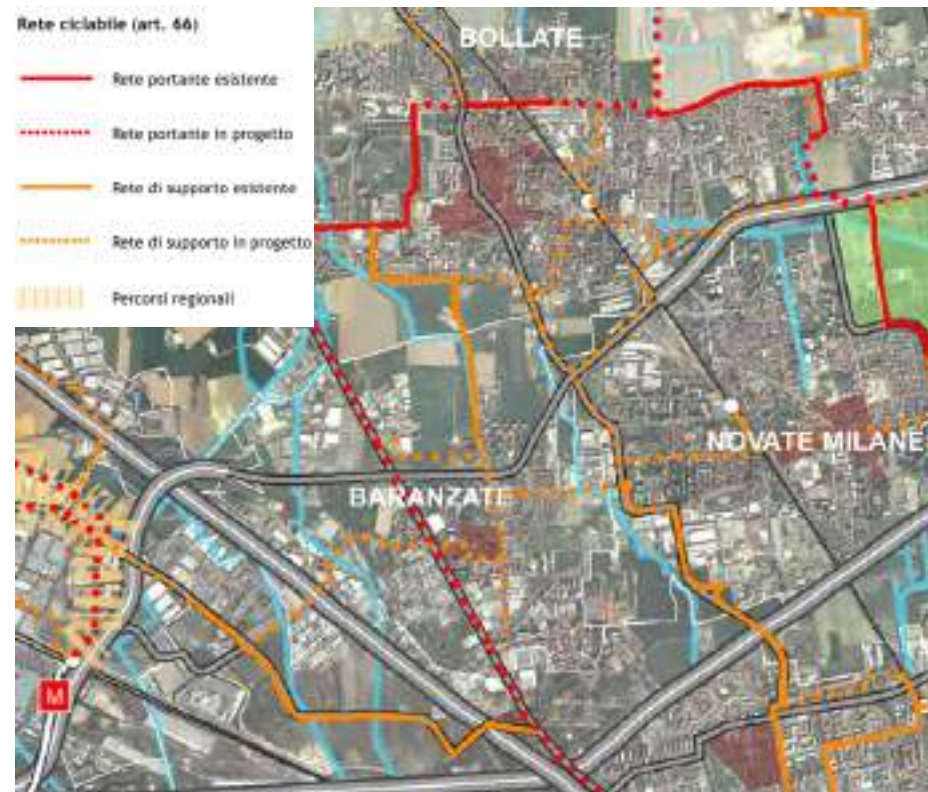
5.2 Rete percorsi a scala comunale

Come si può osservare dalla tavola 1, la rete esistente dei percorsi pedonali e ciclopedonali presenti sul territorio del comune di Baranzate è costituita da una serie di itinerari, tanto di lunga come di breve percorrenza, che complessivamente, allo stato attuale, non costituiscono ancora un vero e proprio schema di rete che consenta di collegare in modo efficiente il territorio comunale.

Lo schema di rete è definito dagli strumenti di pianificazione territoriale, a partire dal PTCP vigente dal 2014, che individua lungo la direttrice della SP233 Varesina (via Milano), un asse portante della rete metropolitana che, a partire dalla zona del Portello a Milano raggiunge senza soluzione di continuità il bacino naturale del Parco delle Groane.

Sul territorio comunale, lo stesso strumento, individua altri elementi della rete di supporto, quali:

- ✓ l'asse nord-sud di via Nazario Sauro, che collega il centro abitato principale al Comune di Bollate;
- ✓ l'asse trasversale di via Aquileia-Montello, che collega il nucleo abitato con il sito Expo, by-passando l'Autostrada A8 grazie al sottopasso di via Montello;
- ✓ l'asse est-ovest di via Manzoni, che connette il centro storico di Baranzate con il nucleo abitato di Novate Milanese;
- ✓ il tracciato che segue la viabilità di adduzione a nord dell'A52 che connette via Milano con via Sauro;
- ✓ per completezza, si cita anche il tratto che si sviluppa lungo il margine del confine comunale con Milano che collega le stazioni della ferrovia e della M1 di Rho fiera con l'Ospedale Sacco, attraversando il sito Expo.



A completamento di questa rete, gli strumenti di pianificazione locale come il PGT, implementano le previsioni sopra descritte con l'individuazione di alcuni tracciati che innervano ulteriormente il tessuto edificato avendo cura di connettere i luoghi notevoli della città, costituiti dalle aree e dalle attrezzature per i servizi urbani.

Tra questi si citano:

- il tratto che costeggia il Torrente Guisa, tra la nuova rotatoria in via Aquileia e il sito Expo;

- il tratto che da via Milano percorre via Merano fino a Novate Milanese, con la variante verso la scuola e le attrezzature sportive di via Fiume;
- il tratto via Filzi - XX Settembre;
- il tratto piazza Falcone (sede della biblioteca comunale) e piazza Borsellino (sede del mercato comunale), via Guanella e via Conciliazione (intorno alle aree della parrocchia di Nostra Signora della Misericordia);
- il tratto di via Gran Sasso, che connette via Manzoni a via Merano;
- il tratto che collega via Milano, immediatamente a sud del sottopasso della Rho-Monza, con via Di Vittorio a Novate Milanese.

Di questa rete, le piste ciclabili ad oggi realizzate non sono molte e spesso si tratta di brevi tratti frammentati che mostrano per ora solo il tentativo di procedere verso la costruzione di un sistema efficiente della rete ciclabile, per stralci, anche di un certo rilievo, ma comunque di tratti non collegati.

Ne sono un esempio i tratti realizzati lungo:

- via Milano;
- via Sauro;
- via I Maggio, nei pressi del liceo linguistico internazionale;
- il Parco Lineare, verso Novate Milanese sul tracciato della vecchia Rho-Monza.

Per quanto riguarda le infrastrutture per la mobilità attiva che si sviluppano in ambito urbano, in ambiti densamente urbanizzati, è utile sottolineare che questa frammentazione, a cui è necessario porre rimedio favorendo uno sviluppo organico della rete ciclabile, rappresenta a Baranzate ma anche



nella maggior parte dei territori contermini, uno degli aspetti di maggior criticità per lo sviluppo della modalità ciclabile negli spostamenti urbani (casa-scuola, casa-lavoro), ossia quelli spostamenti in cui la modalità ciclistica potrebbe contrastare in modo efficace i problemi di congestione veicolare con le conseguenti ricadute sulla qualità dell'aria e sulla vita dei cittadini.

Nella fase propositiva, con riferimento al quadro conoscitivo che rappresenta il punto di partenza per le strategie e le proposte, in sinergia con il PGT, verranno individuati gli interventi volti a ricucire la maglia ciclabile esistente e a garantire il completamento della connessione fra le principali funzioni, le residenze e i principali poli attrattori comunali ed extra comunali. Occorre infatti garantire un sistema di interconnessione tra i nuclei residenziali e le



frazioni, atto a favorire l'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti verso alcuni attrattori: scuole, parchi urbani e sovracomunali, luoghi di lavoro, ecc. L'istituzione delle isole ambientali, e degli ambiti a precedenza pedonale (luoghi in cui i pedoni e i ciclisti hanno la precedenza rispetto ai veicoli), unitamente alla predisposizione capillare di rastrelliere per le biciclette permetterà di privilegiare gli spostamenti della componente debole ed incentivare, di conseguenza per gli spostamenti di breve raggio, una mobilità ecocompatibile.



Il completamento della mobilità lenta dovrà essere perseguito attraverso l'implementazione e la razionalizzazione del sistema di piste ciclabili e ciclo-pedonali, allo scopo di consentire i collegamenti all'interno del comune attraverso percorsi protetti e aree attrezzate per la sosta. I tracciati dovranno inoltre connettersi ai percorsi di livello sovracomunale per contribuire all'interscambio con i mezzi pubblici in transito.

6 INCIDENTALITA'

Il tema della sicurezza e l'analisi dell'incidentalità risultano determinanti per poter proporre interventi progettuali mirati a risolvere le criticità emergenti.

A tal scopo, con riferimento alle Linee Guida per l'analisi dei fattori di rischio della Regione Lombardia, si analizzeranno i dati relativi al triennio 2017-2019, e a seguito della fornitura dei sinistri da parte della Polizia Locale del comune di Baranzate, si provvederà a sviscerare la tematica.

Si provvederà nello specifico per definire il quadro generale della sinistrosità sul territorio comunale all'interno dell'intervallo temporale di riferimento, ad elaborare la distribuzione temporale degli incidenti, il loro numero, la tipologia di utenza coinvolta, la localizzazione dell'evento e il numero di feriti registrato.



A conclusione del quadro generale, con riferimento alle linee guida ministeriali contenute nel DD 24 settembre 2012, n. 000189 "Studio di valutazione dei Costi Sociali dell'incidentalità stradale", si procederà alla stima dei costi sociali indotti dall'incidentalità.

I costi sociali degli incidenti stradali sono una stima del danno economico subito dalla società a causa di tali eventi. Il danno economico non è rappresentato da una spesa diretta sostenuta dalla società, ma costituisce la quantificazione economica degli oneri che, a diverso titolo, gravano sulla stessa a seguito delle conseguenze causate da un incidente stradale. Nella stima del danno, si distinguono i costi riferiti alle persone coinvolte (costi umani) e quelli legati all'incidente stradale (costi generali).

Naturalmente, le voci da considerare per la stima del costo di un incidente differiscono se esso ha causato solo danni materiali oppure se sono presenti feriti e/o morti:

- ✓ costi generali (10.986,00 €/evento incidentale) sono da calcolare per tutti gli incidenti e si compongono di:
 - danni patrimoniali (danni a veicoli, edifici, strade...);
 - costi amministrativi (costi di intervento dei servizi di emergenza, costi processuali e di amministrazione).
- ✓ costi riferiti al singolo ferito si compongono di spese per il trattamento sanitario (cure in ospedale, trasporto in ambulanza, pronto soccorso). Non viene effettuata una distinzione tra ferito grave e non grave in quanto il costo è calcolato come media pesata sull'incidenza statistica di queste due tipologie. In particolare, si assume come ferito grave la persona che in seguito a un incidente subisce un ricovero in ospedale di almeno 24 ore [cfr. DD 000189 24/09/2011].

La guida ministeriale individua quindi come costo sociale un valore pari a 42.219,00 € per ogni ferito.

I costi riferiti al singolo decesso si compongono di:

- ✓ costo della vita umana (mancata produttività, danni non patrimoniali).

morali e biologici);

- ✓ spese per il trattamento sanitario (cure in ospedale, trasporto in ambulanza, pronto soccorso);

La guida ministeriale individua quindi come costo un valore pari a 1.503.990,00 € per ogni deceduto.

7 RILIEVI DI TRAFFICO

Al fine di ottenere un quadro sui flussi di traffico che interessano la rete della mobilità del Comune di Baranzate, si è fatto riferimento ai dati antecedenti al 2020 presenti nella banca dati del comune di Baranzate e del Centro Studi PIM. I dati disponibili hanno consentito di disporre di un quadro dei flussi circolanti sulle principali arterie del comune, in condizioni ante emergenza sanitaria in atto.

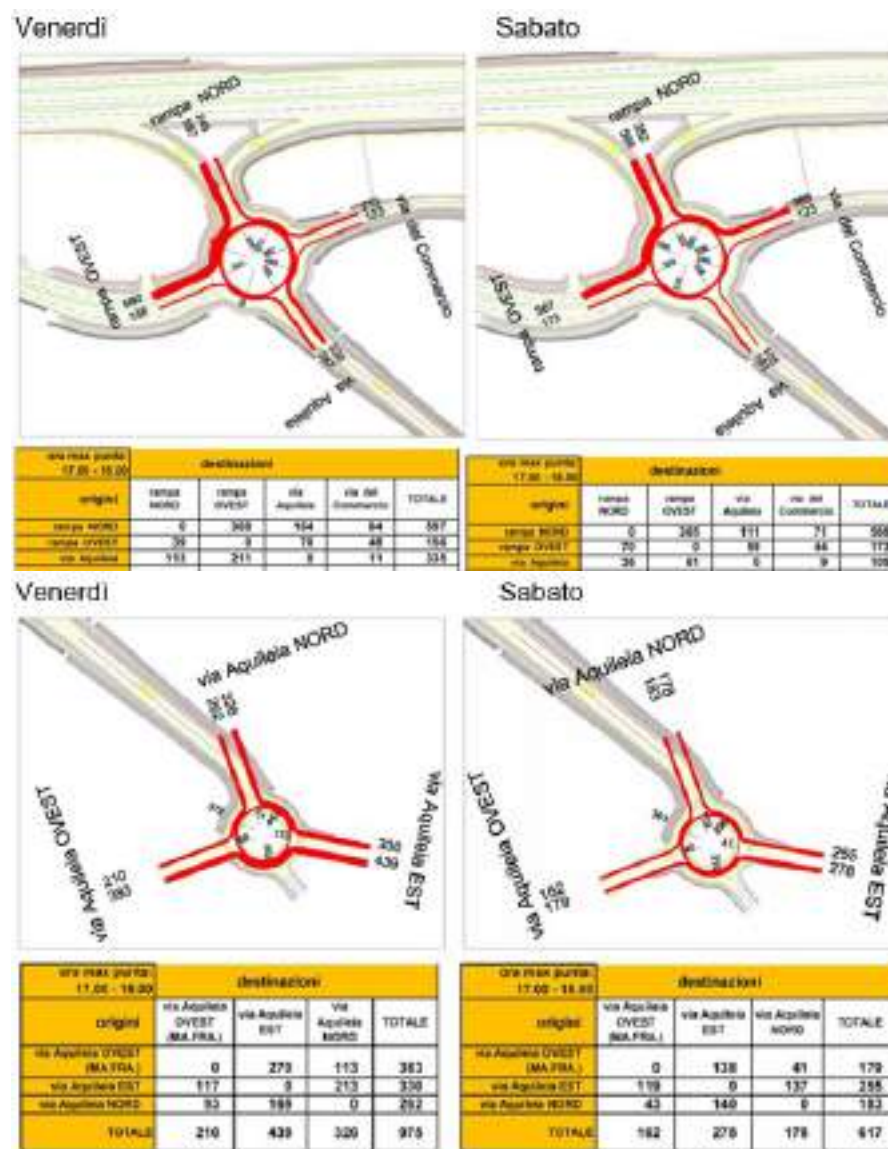
Sono state individuate complessivamente 5 sezioni di rilievo, localizzate alle seguenti vie/intersezioni:

- ✓ Nodo 1, Del Commercio-Aquileia;
- ✓ Nodo 2, Rotatoria via Aquileia;
- ✓ Nodo 3, Milano-Aquileia;
- ✓ Nodo 4, Del Commercio-Milano;
- ✓ Nodo 5, Milano-Monte Spluga.

Con riferimento al documento del 23.10.2015 “Linee guida per la redazione di Studi di Fattibilità”, redatto da Regione Lombardia, si è provveduto, partendo dai flussi orari disponibili relativi all’ora di punta ad effettuare una stima dei flussi giornalieri medi. Nello specifico la tabella 2.3 del documento regionale indica, per quanto riguarda le infrastrutture viarie, come coefficienti di espansione dall’ora di punta del mattino al flusso giornaliero medio i valori compresi tra 8 e 12. Nelle considerazioni successive si sono applicati valori medi dei coefficienti di espansione proposti dalle linee guida, ed in particolare il valore 10 per la stima del traffico giornaliero medio.

I conteggi delle prime 4 intersezioni (fonte Comune di Baranzate) hanno riguardato le fasce di massima punta pomeridiana, fra le ore 17.00 e le 19.30 alle seguenti date.

Nodo 1 – accesso Rho-Monza	venerdì 20 maggio	sabato 21 maggio
Nodo 2 – rotatoria via Aquileia	venerdì 6 maggio	sabato 7 maggio
Nodo 3 – via Milano/Trieste	venerdì 13 maggio	sabato 14 maggio
Nodo 4 – via Milano/Commercio	venerdì 13 maggio	sabato 14 maggio



Venerdì



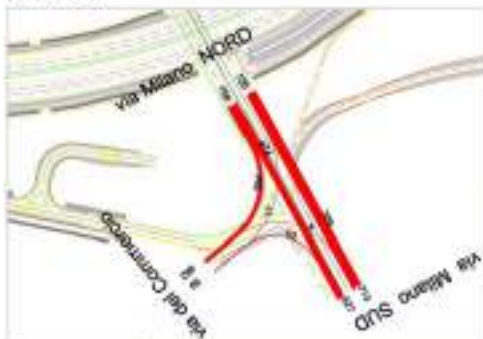
traffico punto 17.00 - 18.00				
destinazioni				
origini	via Milano NORD	via Aquileia	via Milano SUD	via Trieste
via Milano NORD	0	0	465	82
via Aquileia	143	0	287	135
via Milano SUD	495	140	0	10
via Trieste	84	88	17	0
TOTALE	872	288	769	139

Sabato



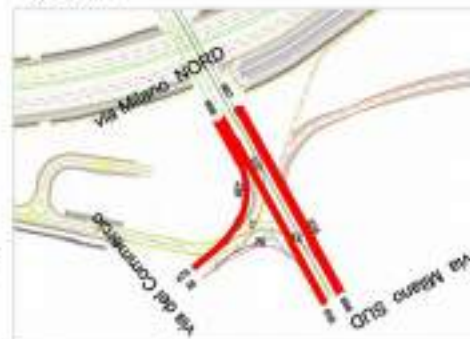
traffico punto 17.00 - 18.00				
destinazioni				
origini	via Milano NORD	via Aquileia	via Milano SUD	via Trieste
via Milano NORD	0	75	422	84
via Aquileia	88	0	138	68
via Milano SUD	433	111	0	15
via Trieste	72	66	27	0
TOTALE	693	250	586	139

Venerdì



traffico punto 17.30 - 18.00			
destinazioni			
origini	via Milano NORD	via del Commercio	via Milano SUD
via Milano NORD	0	294	474
via del Commercio	17	0	53
via Milano SUD	708	4	0
TOTALE	726	298	527

Sabato



traffico punto 17.00 - 18.00			
destinazioni			
origini	via Milano NORD	via del Commercio	via Milano SUD
via Milano NORD	8	467	532
via del Commercio	11	0	38
via Milano SUD	676	12	6
TOTALE	687	479	586

Per ciascuna di queste sezioni di conteggio, i flussi veicolari sono stati disaggregati per direzione di marcia, fascia oraria, classe veicolare (bici, moto, veicoli leggeri, veicoli pesanti) e si sono rilevati accodamenti e velocità di percorrenza. Le immagini e le tabelle seguenti illustrano le caratteristiche del traffico confluyente ai nodi studiati, con flussi espressi in veicoli equivalenti (coefficienti di equivalenza: 0,3 per biciclette; 0,5 per motocicli; 1,0 per auto e furgoni; 3,0 per autocarri; 5,0 per autoarticolati, 3,0 per autobus).

In linea generale è emerso che:

- ✓ via Aquileia mostra un carico veicolare notevole di venerdì, con flussi oscillanti fra un minimo di quasi 800 veic.eq. bidir./ora all'estremità ovest (cioè verso le zone produttive di via Zamberletti e Monte Bisbino) e di poco inferiore a 900 veic.eq.bidir./ora all'intersezione con via Varesina; si stima che tale asse sia percorso da quasi 10.000 veicoli/giorno;
- ✓ sull'asse di via Trieste si sono registrati circa 400 veicoli eq. bidirezionali/ora alla sera del venerdì e circa 300 in quella del sabato;
- ✓ via Del Commercio è percorsa da circa 350 veicoli eq. bidirezionali/ora al venerdì e circa 500 veicoli eq. bidirezionali/ora al sabato. Si stima un flusso giornaliero medio pari a circa 5.000 veicoli eq./giorno.
- ✓ il traffico nel pomeriggio feriale risulta di poco più intenso rispetto a quello del giorno prefestivo, stante la connotazione urbanistica del territorio interessato e l'influenza del traffico pendolare da/per Milano lungo la strada Varesina;
- ✓ solo il nodo 4 - via Milano/del Commercio appare più frequentato di sabato, per effetto della vicinanza del centro commerciale attualmente esistente ma soprattutto delle strutture immediatamente a nord dell'asse autostradale;
- ✓ in nessuna delle intersezioni monitorate sono osservabili accodamenti persistenti. Presso il nodo più carico - via Milano/Trieste - nei momenti di massima punta, gli accodamenti risultano "fisiologici", nel senso che vengono sempre smaltiti ad ogni ciclo semaforico;

- ✓ la corrente di traffico prevalente si conferma quella lungo via Milano, con flussi crescenti da sud verso nord variabili da oltre 1.300 a quasi 1.500 veic.eq. bidirezionali/ora nel pomeriggio di venerdì e da oltre 1.100 a quasi 1.700 veic.eq. bidir./ora nel pomeriggio di sabato.

I rilievi di traffico al nodo 5, Milano-Monte Spluga (fonte comune di Baranzate) sono stati effettuati considerando le seguenti fasce orarie:

- ✓ Venerdì 24 Maggio, dalle ore 10:30 alle ore 11:30;

- ✓ Martedì 28 Maggio, dalle ore 8:30 alle ore 09:30.

I dati sono stati raccolti ad intervalli di 10 minuti in modo da individuare eventuali situazioni puntuali anomale. Per ciascuna sezione di conteggio, i flussi veicolari sono stati disaggregati per direzione di marcia, fascia oraria, classe veicolare (LN1- tra 0 e 2 m; LN2- tra 2 e 5 m; LN3- tra 5 e 7,5 m; LN4- tra 7,5 e 10 m; LN5- tra 10 e 16,5 m; LN6- tra 16,5 e 19 m).

Dati reali di traffico: Venerdì 24 Maggio 2019, ore 10:30-11:30

C	ORARIO	LN1	LN2	LN3	LN4	LN5	LN6
VIA MILANO - Direzione Nord	10.30 - 10.40	3	75	15	2	0	2
VIA MILANO - Direzione Nord	10.40 - 10.50	3	84	11	1	0	1
VIA MILANO - Direzione Nord	10.50 - 11.00	2	68	13	4	0	0
VIA MILANO - Direzione Nord	11.00 - 11.10	2	75	12	1	0	0
VIA MILANO - Direzione Nord	11.10 - 11.20	5	100	15	2	0	2
VIA MILANO - Direzione Nord	11.20 - 11.30	1	68	7	2	1	0
VIA MILANO - Direzione Nord	10.30 - 11.30	16	470	73	12	1	5

C	ORARIO	LN1	LN2	LN3	LN4	LN5	LN6
VIA MILANO - Direzione Sud	10.30 - 10.40	5	66	8	1	1	1
VIA MILANO - Direzione Sud	10.40 - 10.50	2	93	4	1	1	0
VIA MILANO - Direzione Sud	10.50 - 11.00	5	97	3	0	1	2
VIA MILANO - Direzione Sud	11.00 - 11.10	3	76	4	0	1	1
VIA MILANO - Direzione Sud	11.10 - 11.20	8	84	1	0	1	1
VIA MILANO - Direzione Sud	11.20 - 11.30	6	67	1	0	0	0
VIA MILANO - Direzione Sud	10.30 - 11.30	29	483	21	2	5	5

C	ORARIO	LN1	LN2	LN3	LN4	LN5	LN6
VIA MONTE SPLUGA	10.30 - 10.40	1	19	6	0	0	0
VIA MONTE SPLUGA	10.40 - 10.50	0	20	0	0	0	0
VIA MONTE SPLUGA	10.50 - 11.00	1	18	2	0	0	0
VIA MONTE SPLUGA	11.00 - 11.10	0	18	0	0	0	0
VIA MONTE SPLUGA	11.10 - 11.20	2	19	2	0	0	0
VIA MONTE SPLUGA	11.20 - 11.30	1	18	1	0	0	0
VIA MONTE SPLUGA	10.30 - 11.30	5	112	11	0	0	0

Dati reali di traffico: Martedì 28 Maggio 2019, ore 8:30-9:30

C	ORARIO	LN1	LN2	LN3	LN4	LN5	LN6
VIA MILANO - Direzione Nord	8.30 - 8.40	0	70	9	1	0	2
VIA MILANO - Direzione Nord	8.40 - 8.50	6	76	6	2	0	1
VIA MILANO - Direzione Nord	8.50 - 9.00	0	60	8	2	0	1
VIA MILANO - Direzione Nord	9.00 - 9.10	2	74	7	2	0	2
VIA MILANO - Direzione Nord	9.10 - 9.20	0	64	14	2	0	1
VIA MILANO - Direzione Nord	9.20 - 9.30	1	66	11	1	0	2
VIA MILANO - Direzione Nord	8.30 - 9.30	9	410	55	10	0	9

C	ORARIO	LN1	LN2	LN3	LN4	LN5	LN6
VIA MILANO - Direzione Sud	8.30 - 8.40	7	212	2	2	1	1
VIA MILANO - Direzione Sud	8.40 - 8.50	14	188	3	1	0	1
VIA MILANO - Direzione Sud	8.50 - 9.00	13	178	4	1	0	2
VIA MILANO - Direzione Sud	9.00 - 9.10	11	185	3	1	1	2
VIA MILANO - Direzione Sud	9.10 - 9.20	9	142	2	0	0	2
VIA MILANO - Direzione Sud	9.20 - 9.30	10	126	4	2	2	1
VIA MILANO - Direzione Sud	8.30 - 9.30	64	1.031	18	7	4	9

C	ORARIO	LN1	LN2	LN3	LN4	LN5	LN6
VIA MONTE SPLUGA	8.30 - 8.40	0	19	0	0	0	0
VIA MONTE SPLUGA	8.40 - 8.50	1	19	2	0	0	0
VIA MONTE SPLUGA	8.50 - 9.00	0	26	2	0	0	0
VIA MONTE SPLUGA	9.00 - 9.10	2	30	1	1	0	0
VIA MONTE SPLUGA	9.10 - 9.20	0	20	3	0	0	0
VIA MONTE SPLUGA	9.20 - 9.30	0	15	1	0	0	0
VIA MONTE SPLUGA	8.30 - 9.30	3	129	9	1	0	0

In linea generale è emerso che:

- ✓ il traffico veicolare di via Monte Spluga è pressoché omogeneo nei diversi giorni lavorativi settimanali e nei differenti orari di rilevazione;
- ✓ per quanto concerne via Milano, il traffico veicolare è pressoché omogeneo nei diversi giorni lavorativi settimanali e nei differenti orari di rilevazione per la direzione nord mentre risulta praticamente raddoppiato nel range 08:30-09:30 per la direzione sud, fenomeno probabilmente legato alla vicinanza dell'Istituto Comprensivo "Gianni Rodari" e all'orario prelaborativo;
- ✓ il regime di circolazione osservato su via Milano risulta essere in linea generale particolarmente intenso e non sempre scorrevole, soprattutto nei periodi di "stop" dei due semafori comprendenti il tratto della suddetta strada, in particolar modo quello verso Nord;
- ✓ il flusso è relativamente continuo, sostenuto e si ravvisano consistenti fenomeni di incolonnamenti e di congestione;
- ✓ si registrano code da saturazione;
- ✓ si ravvisano brevi incolonnamenti su via Milano, direzione Nord, per l'attraversamento della carreggiata e la successiva immissione in via Monte Spluga;
- ✓ risulta inoltre più sostenuto nel range 8:30-9:30 il passaggio dei mezzi del trasporto pubblico (autobus) per entrambe le direzioni.

7.1 Analisi dei flussi afferenti sulle strade provinciali

A completamento dei dati relativi ai flussi di traffico nel comune di Baranzate, si sono analizzati i dati disponibili (banca dati del Centro Studi PIM) relativi alla rete stradale nell'area provinciale nel recente passato. Si evidenziano brevemente i risultati delle elaborazioni:

- ✓ SPexSS233 – Varesina - ottobre 2018 (km12+550): traffico medio giornaliero nei giorni feriali (martedì, mercoledì e giovedì) pari a circa 28.000 veicoli/giorno, con un'incidenza dell'ora di punta del mattino (8:00-9:00) pari al 6% circa e un'incidenza dei mezzi pesanti media nelle due direzioni del 4%, circa equivalente nelle due direzioni. Nell'ora di



punta del mattino si sono rilevati poco più di 1.050 veicoli/ora in direzione Milano e poco più di 700 veicoli/ora in direzione di Binasco, per un totale di quasi 1.800 veicoli bidirezionali/ora. Nell'ora di punta della sera 17:00-18:00 si sono registrati circa 850 veicoli/ora in direzione Milano e poco più di 1.200 veicoli/ora in direzione opposta.

- ✓ SPexSS11 Padana Superiore– Sedriano - maggio 2014: traffico medio giornaliero nei giorni feriali pari a circa 24.400 veicoli/giorno, di cui il 55% diretto verso Milano (13.400 veicoli/giorno). Nell'ora di punta del mattino 8:00-9:00 si sono rilevati poco più di 1.100 veicoli/ora in direzione est e circa di 650 veicoli/ora in direzione ovest (Novara), per un totale di quasi 1.800 veicoli bidirezionali/ora. Nell'ora di punta della sera 17:00-18:00 si sono registrati circa 930 veicoli/ora in direzione Milano e 830 veicoli/ora in direzione opposta. A settembre 2015, al km 131+341 in dir. Settimo Milanese, si sono rilevati circa 15.650 veicoli/giorno.
- ✓ SPexSS35 Statale dei Giovi – Paderno (Km 135+100 aprile 2014): traffico medio giornaliero nei giorni feriali pari a circa 98.600 veicoli/giorno, ripartiti in modo circa equivalente nelle due direzioni. L'incidenza dell'ora di punta del mattino e della sera risulta pari al 6-7% circa. Nell'ora di punta del mattino 8:00-9:00 si sono rilevati circa 2.900 veicoli/ora in direzione Milano (con presenza di estese code, che portano ad un totale orario inferiore di quello delle ore adiacenti) e poco più di 3.000 veicoli/ora in direzione di Como. Nell'ora di punta della sera 17:00-18:00 si sono registrati circa 2.800 veicoli/ora in direzione Milano e poco più di 4.100 veicoli/ora in direzione Como. Al km 133+354 per la dir. Milano e al km 134+046 per la dir. Meda, a settembre 2015, si sono registrati circa 89.000 veicoli/giorno equamente distribuiti nelle due direzioni.
- ✓ Comune di Paderno Dugnano – settembre 2019:
 - SP44 Comasina (all'altezza di via Argentina)-maggio 2017: traffico medio giornaliero nei giorni feriali pari a circa 17.650 veicoli/giorno, con un'incidenza dell'ora di punta del mattino 7:00-8:00 e della sera 17:00-18:00 pari a circa il 7,5% circa. Nell'ora di punta del mattino

si sono rilevati circa 960 veicoli/ora in direzione Miano e poco più di 350 veicoli/ora in direzione Como, per un totale di poco più di 1.300 veicoli bidirezionali/ora. Nell'ora di punta della sera si sono registrati circa 700 veicoli/ora in direzione Milano e quasi 600 veicoli/ora in direzione opposta.

- SP44 Comasina (via Castelletto, Paderno Dugnano nord)- agosto 2017: traffico medio giornaliero nei giorni feriali pari a circa 16.500 veicoli/giorno, con un'incidenza dell'ora di punta del mattino (8:00-9:00) pari al 6% e della sera (18:00-19:00) pari a circa l'8%. Nell'ora di punta del mattino si sono rilevati circa 550 veicoli/ora in direzione Miano e 500 veicoli/ora in direzione Como. Nell'ora di punta della sera si sono registrati circa 500 veicoli/ora in direzione Milano e quasi 750 veicoli/ora in direzione opposta.
- SP119 Garbagnate-Nova –agosto 2019: traffico medio giornaliero nei giorni feriali pari a circa 12.500 veicoli/giorno, con un'incidenza dell'ora di punta del mattino 8:00-9:00 pari al 7% e della sera 18:00-19:00 pari al 9% circa. Nell'ora di punta del mattino si sono rilevati circa 400 veicoli/ora in direzione centro (Paderno Dugnano) e poco meno di 500 veicoli/ora in direzione Nova Milanese e nell'ora di punta della sera si sono registrati circa 520 veicoli/ora in direzione centro e quasi 620 veicoli/ora in direzione opposta.
- ✓ Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Novate Milanese: all'intersezione Di Vittorio-Gramsci-Manzoni-Baranzate, recentemente riqualificata a rotatoria, localizzata al confine con il comune di Baranzate, si sono registrati (aprile 2014) circa 1.200 veicoli/ora complessivamente transittanti nell'ora di punta del mattino (7:30-8:30) e circa 1.300 veicoli in quella della sera (17:30-18:30). In particolare, sull'asse di collegamento tra i comuni di Baranzate e Novate Milanese di via Manzoni, nell'ora di punta del mattino si sono registrati circa 1.050 veicoli bidirezionali/ora, di cui 380 (36%) in direzione Baranzate e circa 670 (64%) in direzione opposta, con un'incidenza di veicoli pesanti inferiore all'1%. Sullo stesso asse, nell'ora di punta della sera, si sono

rilevati circa 1.000 veicoli bidirezionale/ora, equamente distribuiti nelle due direzioni.

- ✓ Piano Generale del traffico urbano di Rho (maggio 2013): sull'asse SS33 Sempione si registrano flussi di traffico molto consistenti nell'arco della giornata (fino a 14.500 veicoli, di cui 2.100 pesanti nelle 14 ore diurne), dovuti principalmente alla componente di attraversamento e in misura non trascurabile alla mobilità di area, che in ora di punta usa solo parzialmente il tratto "urbano" della SS33 (prevalentemente in direzione Milano). Nella sola ora di punta del mattino sono più di 2.100 i veicoli che si muovono in direzione di Milano e più di 1.400 quelli in direzione opposta (valori massimi, rilevati sulla sezione in rilevato a sud di via S. Bernardo). Il solo traffico di attraversamento nell'ora di punta ammonta a 872 veicoli/ora in direzione Milano, che rappresenta, a seconda della sezione considerata, tra il 71% e il 42% del traffico complessivo sulla traversa urbana della SS33 (percentuali calcolate rispettivamente rispetto al flusso minimo e massimo rilevati sulla SS33).

8 INDIVIDUAZIONE DELLE CRITICITA' E DELLE NECESSITA'

La lettura della situazione esistente, l'analisi delle informazioni raccolte, i sopralluoghi, gli incontri con i tecnici comunali e l'Amministrazione comunale hanno messo in evidenza le criticità presenti sul territorio del comune di Baranzate. Le tematiche e gli ambiti principali di criticità/approfondimento individuati sono i seguenti.



Per il nucleo storico e gli ambiti residenziali

Emerge la necessità di prevedere azioni di ulteriore valorizzazione dei nuclei urbani, luoghi nei quali sono localizzate funzioni specifiche, con particolare riferimento all'asse urbano centrale delle vie Sauro – Primo Maggio e delle sue diramazioni principali (via Trieste, Conciliazione e piazza Borsellino), oltre all'asse di via Manzoni.

Anche il sistema della Varesina – via Milano necessita di una migliore definizione degli spazi della sede stradale che consideri prevalente l'attenzione agli attraversamenti ciclo-pedonali, in modo da superare le separazioni dei quartieri ad ovest di via Milano e di via Gorizia, oltre a ricucire i fronti in affaccio, migliorarne l'accessibilità in sicurezza e a moderare la velocità dei veicoli.



Occorrono ulteriori azioni integrate di riqualifica urbana, creazione di “isole ambientali” e arredo urbano che promuovano la mobilità attiva, velocità moderata da parte dei veicoli, le attività commerciali, terziarie ed i servizi esistenti. Occorre rendere più riconoscibili e significativi i luoghi centrali dei diversi nuclei residenziali in modo che creino la consapevolezza di aree urbane protette. Sono necessari interventi di moderazione volti a migliorare

la qualità urbana e a mettere in sicurezza la mobilità attiva (pedoni e ciclisti), in relazione in alcuni casi alla sezione ridotta delle strade che ha come conseguenza la carenza di marciapiedi e percorsi ciclabili e in altri all'ampiezza di tali assi stradali, in molti casi a valenza sovracomunale, con conseguente elevata velocità di percorrenza dei veicoli.

Occorre valorizzare ulteriormente, i luoghi di aggregazione garantendo una buona accessibilità che prediliga gli spostamenti pedonali, allontanando i flussi di traffico non diretti alle attività insediate.

Per la viabilità

Il tessuto urbano del comune di Baranzate è attraversato dalla SpexSS233 Varesina-via Milano, con evidenti problematiche, amplificate in alcuni casi dall'eccessiva velocità dei veicoli, con evidenti disagi e pericolosità per le relazioni fra i fronti edificati di via Milano stessa ed in particolare per l'utenza debole.

Una miglior definizione della gerarchia della rete stradale ed interventi di fluidificazione dei nodi critici e di moderazione sugli assi ridurrebbero i conflitti presenti, la dispersione del traffico negli ambiti residenziali e l'utilizzo di itinerari che dovrebbero essere invece valorizzati per la mobilità attiva (pedoni e ciclisti) e per quella dei residenti.

Occorre intervenire in punti definiti critici, al fine di ridurre la sinistrosità rilevata e far percepire meglio all'utente veicolare l'intersezione e la gerarchia delle strade afferenti.

Le strade cui è affidato il ruolo di collegamento fra diversi quartieri del comune dovrebbero avere un regime di circolazione fluido, senza frequenti interruzioni del flusso e senza interferenza con le manovre di parcheggio.

Occorre agire sullo schema di circolazione e sui calibri stradali al fine di disincentivare il traffico parassitario di attraversamento, il transito dei mezzi pesanti, favorire la mobilità interna e di relazione, in particolar modo quella debole, ridurre la velocità dei veicoli.

Una chiara gerarchia della rete stradale ed interventi di fluidificazione dei nodi critici ridurrebbero i conflitti presenti. Occorre fluidificare la circolazione sulle arterie portanti urbane (strade di quartiere) oltre alla necessità di

gerarchizzare i punti di accesso al comune, attraverso una migliore segnaletica di indirizzo.

Emerge quindi la necessità di:

- ✓ attuare interventi sullo schema di circolazione al fine di migliorarne la fruibilità da parte di tutte le componenti, scoraggiare il traffico di transito, favorire l'accessibilità alle attività commerciali, incentivare la mobilità attiva;
- ✓ evitare la commistione/presenza nei comparti residenziali dei flussi diretti alle attività produttive presenti;
- ✓ valorizzare/migliorare la vivibilità di spazi stradali, incentivare la mobilità attiva all'interno dei centri di vita del comune con l'attuazione di Zone 30, di ambiti a precedenza pedonale e di aree pedonali.



Per la sosta

Sul fronte della sosta, compatibilmente con il ruolo delle strade (cfr. tavola 5, classificazione funzionale della rete) a seconda delle situazioni, deve essere impedita, consentita o razionalizzata in modo da ottimizzare l'uso degli spazi disponibili, disincentivare l'uso dell'auto per brevi spostamenti interni al comune ed incentivare l'uso dei parcheggi in aree dedicate.

Occorre razionalizzare ulteriormente la regolamentazione di spazi di sosta a disco orario, in adiacenza alle funzioni e alle attività commerciali, al fine di garantire un'adeguata rotazione e disponibilità per le soste di breve durata. Occorre altresì orientare gli utenti in specifici spazi di sosta in relazione alla loro provenienza/destinazione, alla durata della sosta.

Occorre implementare l'informativa sulla localizzazione dei parcheggi unitamente al controllo sistematico, in relazione alla centralità degli spazi di sosta, al fine di garantire un'adeguata rotazione degli spazi di sosta in



adiacenza delle funzioni, disincentivando di conseguenza la presenza di sosta di lungo periodo e di traffico parassitario alla ricerca di uno spazio di sosta adiacente alla propria destinazione.

L'analisi dei dati raccolti in occasione anche dei sopralluoghi (lettura dell'offerta di sosta e della presenza di auto in sosta) evidenzia la presenza di

- ✓ conflittualità tra le varie tipologie di utenze (residenti, lavoratori, commercianti, fruitori dei servizi e delle attività presenti;
- ✓ particolari sofferenze/criticità nelle vie e negli ambiti residenziali più prossimi alle funzioni e alle zone ad alta attrattività come ad esempio via Gorizia, Mercantesse, Fratelli Rosselli, Salvo D'acquisto ecc...

Per la sicurezza stradale

Sono emersi in particolare alcuni problemi specifici:

- ✓ la messa in sicurezza delle strade e delle intersezioni, al fine di ridurre la velocità dei veicoli, impedire le manovre scorrette, migliorare l'attraversamento per la componente debole e conseguentemente ridurre la sinistrosità;



- ✓ la sicurezza dell'accessibilità alle scuole, sia dalle fermate dei mezzi pubblici, sia da casa, anche per evitare puntuali problemi di congestione e di inquinamento. La soluzione comporta sia provvedimenti sulla viabilità e sulla circolazione, sia una presa di coscienza delle famiglie e degli studenti.

Per la rete del trasporto pubblico

Le problematiche inerenti al trasporto pubblico, in relazione all'assenza del servizio per specifici ambiti, riguardano la necessità di individuare gli azioni atte a garantire un miglior interscambio con la mobilità attiva ed attuare incentivi atti a orientare la domanda di spostamento verso modalità ecocompatibili, alternative all'auto privata. Al fine di render più fruibile attraverso la mobilità attiva anche le stazioni ferroviarie di novate milanese e di Rho-Fiera, che recentemente con l'attuazione del nuovo si tema tariffario rientrano nella tariffa urbana di Milano

Per la rete ciclabile

Occorre adeguare la rete stradale e connettere la rete esistente rispetto alle necessità ed alle criticità presenti sul territorio, adottando le più opportune iniziative di protezione delle utenze deboli, così da renderne più omogenea e connessa la maglia cittadina, individuando le specifiche priorità.

L'obiettivo da seguire è quello di migliorare capillarmente la connessione delle residenze con i principali servizi, i centri e i poli attrattori presenti sul territorio.

Occorre migliorare ulteriormente la connessione anche con le principali aree verdi a valenza comunale e sovracomunale e i comuni limitrofi. La realizzazione di un itinerario ciclabile, o la percorrenza in sicurezza di un asse stradale da parte dell'utenza debole deve essere l'occasione per prendere in considerazione tutte le esigenze e le problematiche proprie dell'asse stradale (parcheggi, messa in sicurezza delle intersezioni e degli attraversamenti pedonali, fermate del trasporto pubblico, ecc.), in modo da realizzare una completa riqualificazione ed evitare il sorgere di nuove criticità.

I contributi della città e dei cittadini

L'Amministrazione comunale, al fine di giungere alla massima partecipazione e condivisione delle problematiche legate alla mobilità di tutte le componenti e conseguentemente all'individuazione degli interventi più idonei a risoluzione delle stesse, ha invitato la cittadinanza e non solo, ad inviare proposte, desiderata, suggerimenti. Si riportano in sintesi e raggruppati per tematiche i contributi pervenuti.

Viabilità: emerge che uno degli obiettivi principali degli strumenti urbanistici da predisporre sia ridurre il volume e la velocità del traffico automobilistico nel centro e nelle vie residenziali, in particolare di quello di attraversamento e diretto alle attività produttive. Si esprime, inoltre, il disagio circa la difficoltà di relazioni tra i fronti di via Milano e la presenza di mezzi pesanti in vie residenziali, in particolare nelle vie Rosmini e Aquileia. A fronte di limitate sezioni stradali è richiesta l'istituzione di sensi unici di marcia in alcune vie (come ad esempio Monte Spluga, Monte Bisbino, Monte Amiata, ecc..) ed emerge il desiderio di rendere maggiormente vivibile la città, aumentando gli spazi per le mobilità attiva ed eventualmente istituire aree pedonali o zone a traffico limitato (temporanee in giorni festivi ed in prospettiva permanenti)

Mobilità dolce: si chiede di incrementare gli spazi dedicati alla mobilità sostenibile (pedonale e ciclabile), in particolare nelle vie del centro e nei collegamenti con i comuni contermini e la stazione FN di Novate Milanese, con particolare riguardo per gli attraversamenti degli assi stradali.

Sosta: emerge una sofferenza di disponibilità di sosta in particolare nel centro e nelle vie Gorizia, Fiume, Primo Maggio, ecc.. Risulta problematica la sosta a lato della carreggiata dei mezzi pesanti nella via residenziale Rosmini.

Sicurezza: si richiede maggiore sicurezza maggior controllo sulla rete stradale, sui percorsi ciclabili, in merito agli attraversamenti, alla segnaletica stradale e all'illuminazione.



FASE PROPOSITIVA/PROGETTUALE



9 PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO: OBIETTIVI E FINALITA'

Gli obiettivi del presente Piano, da gerarchizzare in relazione al contesto territoriale e alle priorità dell'Amministrazione comunale sono:

- ✓ sostegno della mobilità ciclabile e pedonale;
- ✓ riduzione della pressione del traffico e dell'incidentalità;
- ✓ ottimizzazione della politica della sosta e rilancio del trasporto pubblico;
- ✓ riduzione dell'inquinamento da traffico e riqualificazione ambientale.

Molti di questi obiettivi sono correlati fra di loro: per esempio, con una migliore definizione della gerarchia della rete, accompagnata da una puntuale segnaletica d'indirizzo e l'applicazione di strumenti di moderazione, si ottiene la riduzione della congestione, il miglioramento della sicurezza delle strade, della gradevolezza e sicurezza della mobilità non motorizzata, la riduzione dell'inquinamento e il miglioramento



dell'ambiente urbano. In particolare, il Piano, in sinergia con il PGT, si pone i seguenti obiettivi.

- ✓ Ridisegno complessivo e graduale dello spazio pubblico, incentivando/premiando la mobilità attiva (pedoni e bici) e quella ecocompatibile individuando strutture e servizi di supporto.
- ✓ Realizzare spazi pedonali ed ambiti a precedenza pedonale nei nuclei nevralgici del territorio comunale (nelle vie Manzoni, Aquileia, Trieste, ecc.), ed isole ambientali-Zone 30, interne alla maglia viaria comunale, finalizzate al recupero della vivibilità e ad incentivare la mobilità attiva. Con l'obiettivo di estendere il concetto di Zona 30 per promuovere una ciclabilità diffusa e agevolare la convivenza tra i ciclisti e gli altri utenti della strada.
- ✓ Riqualificare/migliorare i percorsi ciclopeditoni esistenti ed incrementare ulteriormente la rete dei percorsi, al fine di incentivare sostenere e fornire un maggior grado di sicurezza alla mobilità attiva (pedoni e cicli) e disincentivare l'uso dell'auto privata, oltre a migliorare la connessione fra i principali poli attrattori del comune ed dei comuni contermini, con particolare riferimento al sistema su ferro.
- ✓ Riqualificare intersezioni e assi stradali (Milano, Sauro, ecc.) con la ridefinizione degli spazi stradali e la differenziazione degli assi afferenti, anche con l'innalzamento a quota marciapiede, al fine di migliorare l'accessibilità di specifici ambiti, eliminare le criticità esistenti, ridurre le velocità dei veicoli, favorire la mobilità debole e disincentivare il traffico parassitario di attraversamento.
- ✓ L'ottimizzazione della politica della sosta al fine di:
 - ottenere un uso più efficiente dello spazio nelle aree centrali di maggior qualità e domanda;
 - incentivare in aree dedicate, liberando di conseguenza le strade cittadine;

- limitare la sosta ai soli residenti nelle aree di pregio o con forte prevalenza pedonale;
 - diversificare l'offerta di sosta e tutelare le diverse esigenze dei residenti, dei fruitori dei servizi (residenti e non);
 - migliorare l'accessibilità ai parcheggi e l'infomobilità sulla localizzazione, regolamentazione e disponibilità di spazi di sosta.
- ✓ La messa in sicurezza e il recupero di spazi stradali per la mobilità dei pedoni e dei ciclisti, la regolarizzazione di spazi per la sosta veicolare, anche con l'introduzione di sensi unici di marcia.
- ✓ Agevolare/favorire l'utilizzo di veicoli ecocompatibili, attraverso ad esempio l'installazione nei parcheggi più centrali e caratterizzati da domanda di media -lunga durata di spazi di sosta per veicoli elettrici con possibilità di ricarica degli stessi e l'acquisto di bici a pedalata assistita oltre ad una capillare diffusione di spazi di sosta per le biciclette dei singoli utenti.
- ✓ Implementare reti ciclabili integrate: rete cittadina per gli spostamenti quotidiani (rete urbana di Baranzate) e rete cicloturistica per il turismo, il tempo libero (rete metropolitana-regionale- PCIR).

Essendo uno strumento di pianificazione di breve-medio termine, il Piano, facendo riferimento agli obiettivi generali sopra elencati, individua un programma di interventi per step successivi di attuazione (cfr. cap.15).

La gradualità del Piano è giustificata, oltre che dalla limitatezza delle risorse, dalla necessità di accompagnare la sua verifica e la sua attuazione con un programma di informazione e di coinvolgimento della popolazione in un processo di progettazione partecipata, in particolare nella realizzazione delle "isole ambientali"-Zone 30, con riferimento alla classificazione funzionale della rete stradale di Piano, alle strade urbane di quartiere, per le quali è necessario/auspicabile separare la componente attiva - pedoni e bici – dal traffico veicolare. Le soluzioni progettuali, una volta definite, dovranno ottimamente essere precedute (ove queste rivestano particolare rilevanza) da idonee fasi di attuazione/monitoraggio, volte ad evidenziare eventuali

azioni correttive e a verificarne anticipatamente, in maniera rapida ed economica, l'efficacia delle soluzioni progettuali.

Il Piano sarà supportato dalla Verifica di Assoggettività alla Valutazione Ambientale Strategica, finalizzata ad accertare l'insussistenza di ricadute negative sulle matrici ambientali. Gli aspetti legati all'inquinamento acustico potranno essere valutati in uno scenario quinquennale (periodo nel quale ragionevolmente si potranno ritenere concretizzati buona parte degli interventi di Piano e consolidati gli effetti indotti) all'interno degli aggiornamenti del Piano di Zonizzazione Acustica.

