

COMUNE DI CONCOREZZO
PROVINCIA di Monza e Brianza

PROGETTO PER L'INSEDIAMENTO DI NUOVA MEDIA STRUTTURA
DI VENDITA ALIMENTARE E NON ALIMENTARE IN COMUNE DI
CONCOREZZO SP 3 "MILANO-IMBERSAGO" - VIA MILANO

STUDIO DI IMPATTO VIABILISTICO

COMMITTENTE:
Lidl Italia S.r.l.

SOMMARIO

1. PREMESSA.....	04
2. QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO.....	05
3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE-URBANISTICO E DESCRIZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO.....	06
4. L'INTERVENTO DI TRASFORMAZIONE.....	07
5. IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE LOCALE.....	08
6. LO SCENARIO ATTUALE – IL LIVELLO E LE CARATTERISTICHE DEL TRAFFICO ESISTENTE.....	08
7. CALCOLO DEL TRAFFICO INDOTTO.....	09
8. CONCLUSIONI.....	12

1. PREMESSA

Il presente studio viene redatto a corredo della proposta di intervento per la realizzazione e l'insediamento di una media struttura di vendita nell'area sita in Concorezzo lungo la SP 3 Milano-Imbersago, con l'obiettivo di quantificare e valutare gli effetti indotti sulla rete viaria dall'attuazione del progetto.

L'apertura, l'ampliamento ed il trasferimento di attività commerciali hanno riflessi diretti in termini di flussi veicolari sulla rete viaria interessata a seguito della creazione di nuovi punti di attrazione che offrono nuove potenzialità di acquisto.

Nei capitoli che seguono, dopo aver delineato brevemente il quadro normativo di riferimento ed aver descritto sinteticamente l'intervento di trasformazione avanzato, sono descritte l'offerta e la domanda di trasporto caratterizzanti lo stato di fatto, allo scopo di eseguire una stima del grado di funzionalità degli archi e dei nodi stradali e le prestazioni della rete stradale nella fascia oraria di punta identificata, pervenendo infine ad una comparazione, in termini viabilistici, tra lo stato attuale e lo scenario futuro previsto.

2. QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO

Il riferimento normativo per la redazione di uno studio di impatto viabilistico all'interno del territorio comunale di Lentate sul Seveso è dato dalla Deliberazione di Giunta Regionale del 4 luglio 2007 n. 8/5054 "Modalità applicative del Programma Triennale per lo sviluppo del settore commerciale 2006-2008".

Il commercio al dettaglio in Lombardia si distingue in due macro-categorie:

- il commercio al dettaglio in sede fissa;
- il commercio al dettaglio su aree pubbliche (mercati).

Per quanto riguarda il commercio in sede fissa ai sensi del D.Lgs 31 marzo 1998, n. 114 "Riforma della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell'art. 4, comma 4, della Legge 15 marzo 1997 n. 59", le attività commerciali sono suddivise in:

- *esercizi di vicinato*: esercizi aventi superficie di vendita non superiore a 150 mq nei comuni con popolazione residente inferiore a 10.000 abitanti e a 250 mq nei comuni con popolazione residente superiore a 10.000 abitanti;
- *medie strutture di vendita*: esercizi aventi superficie superiore a 150 e fino a 1.500 mq nei comuni con popolazione residente inferiore a 10.000 abitanti, superiore a 250 e fino a 2.500 mq nei comuni con popolazione residente superiore a 10.000 abitanti;
- *grandi strutture di vendita*: esercizi aventi superficie superiore a 1.500 mq nei comuni con popolazione residente inferiore a 10.000 abitanti e a 2.500 mq nei comuni con popolazione residente superiore a 10.000 abitanti.

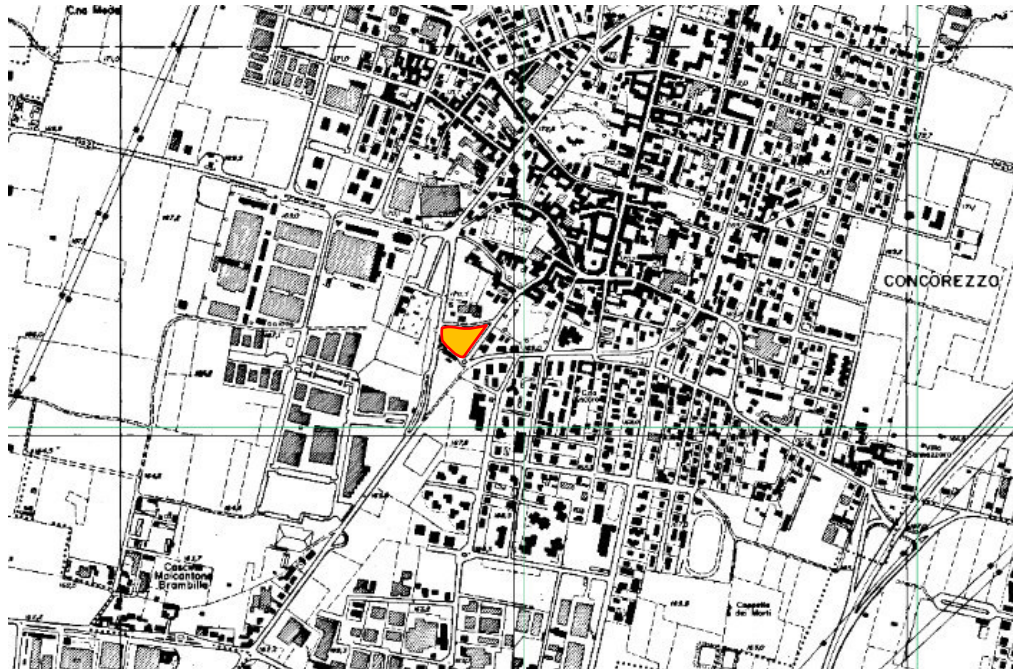
Si è fatto inoltre riferimento alle "Linee guida per la valutazione della sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità" cap. 5 dell'Allegato A del PTCP della Provincia di Monza Brianza.

Per quanto concerne la valutazione del traffico veicolare indotto si farà riferimento ai contenuti del paragrafo 5.5 dell'Allegato 1 della Deliberazione di Giunta Regionale X/1193 del 20 dicembre 2013. Si rimanda al capitolo relativo allo scenario di progetto per un maggior dettaglio.

3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE/URBANISTICO E DESCRIZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO

L'area interessata dall'intervento è collocata nella porzione sud-ovest del centro urbano di Concorezzo. Interclusa tra la SP 3 Milano-Imbersago, il cui tracciato solca con direttrice SO-NE il territorio comunale di Concorezzo, e Via Milano ad est, arteria urbana primaria che conduce al nucleo storico.

Fig. 1 - Estratto Carta tecnica regionale con individuazione area oggetto di intervento



Fonte: Geoportale della Lombardia - Carta tecnica regionale

L'area ha un'estensione di 6.371,54 mq ed ospita attualmente un fabbricato rurale funzionale all'attività agricola ormai dismesso da anni. La restante area risulta ineditata ed incolta.

Fig. 2 - Immagine satellitare



Fonte: Google Earth

Sotto il profilo urbanistico l'area risulta essere classificata, nel vigente Piano di Governo del Territorio, quale comparto interessato da pianificazione attuativa di iniziativa privata.

In questa sede, a partire dall'esame dei dati contenuti in alcune indagini e rilievi del traffico veicolare e dei dati a disposizione relativamente ai volumi di clientela attratti, forniti dalle Società che si insedieranno nell'area ed in base alle disposizioni in merito al calcolo dell'indotto veicolare stabilite dalla normativa regionale lombarda per lo sviluppo del sistema commerciale, si è proceduto a tracciare una previsione dei flussi di traffico indotti dalle attività a seguito della creazione del nuovo insediamento commerciale.

4. L'INTERVENTO DI TRASFORMAZIONE

Il progetto avanzato prevede la realizzazione di un edificio commerciale ad un unico piano fuori terra, per l'insediamento di una media struttura commerciale di vendita al dettaglio di generi alimentari e non alimentari con una S.l.p. pari 1.840,00 mq (sup. di vendita 1.213,68 mq), inferiore alla massima consentita in relazione all'indice di Utilizzazione Territoriale attribuito all'area.

L'area esterna sarà in parte destinata a verde (835,32 mq) ed a parcheggio, dimensionata per ospitare 132 posti auto; 19 di questi, saranno asserviti ad uso pubblico e si andranno a sommare ad ulteriori 13 posti auto che il privato si impegna a realizzare nell'area adiacente il cimitero comunale.

Fig. 3 – Planimetria di progetto



Fonte: Tav. 4 Richiesta Permesso di Costruire

Per consentire una migliore gestione dei flussi viabilistici generati dall'intervento, si è optato per la creazione di due accessi carrai destinati all'ingresso/uscita dal parcheggio del punto vendita delle automobili degli utenti.

5. IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE LOCALE

Concorezzo è interessato da un sistema viario composto da alcune radiali con funzioni territoriali che la collegano con i comuni limitrofi e con le grandi arterie vicine (Autostrada A4 e Tangenziale Est di Milano).

Le radiali che provengono dal sistema viario esterno sono la SP 217 Villasanta-Concorezzo e la SP 2 Monza-Trezzo a Ovest, la SP 200 (via IV Novembre) e via Agrate a Est, la SP 13 che lambisce il Comune nella parte meridionale, e la SP 3 Milano-Imbersago che, unendosi alla SP 2, crea un asse di attraversamento nord-sud del Comune di Concorezzo.

La SP 217 Villasanta-Concorezzo collega con il Comune di Villasanta, mentre la SP 2 (ad ovest) il Comune di Monza. Entrambe attraversano la SP 13/SP 60 Viale delle Industrie/Viale Stucchi. La SP 200 e Via Agrate collegano Concorezzo con il Comune di Agrate Brianza e la Tangenziale Est di Milano, mentre la SP 3 Milano-Imbersago collega con Brugherio e la SP 13.

La SP 2 (a nord) collega infine Concorezzo con il Comune di Vimercate.

La viabilità urbana primaria comprende Via Dante Alighieri, Via S. Rainaldo, Via Monte Rosa, Via IV Novembre, Via XXV Aprile, Via Pio XI, Via Agrate.

Per il resto la viabilità urbana comprende alcune strade di distribuzione, come Via Volta e Via Kennedy-Via Don Minzoni, ed una maglia più fitta di strade locali.

In Centro è presente un'area regolamentata a ZTL che interessa le Vie Libertà e De Capitani.

Le principali infrastrutture viarie al servizio del contesto urbano nel quale si inserisce l'area oggetto di intervento sono le seguenti:

- SP 3 "Milano Imbersago": viabilità principale extraurbana, tale infrastruttura unendosi alla SP 2, crea un asse di attraversamento nord-sud del Comune di Concorezzo.
- Via Milano: viabilità urbana primaria. Viabilità di collegamento al Centro urbano dalla SP 3.
- Via Papa Pio X: viabilità urbana primaria. Asse di penetrazione al Centro urbano.

In prossimità dell'area oggetto d'intervento inoltre, nell'intersezione tra la SP 3, via Pio XI e via De Giorgi, è attualmente presente una rotatoria che funge da snodo per gli assi viari in uscita dal centro città. Tale connessione risulta in grado di sopportare i carichi indotti dal traffico esistente.

Lo strumento urbanistico vigente prevede inoltre tra le opere pubbliche oggetto di programmazione, la realizzazione di una ulteriore rotatoria a valle dello snodo sopra citato, su via Milano (SP Milano-Imbersago), non contemplata e quindi non oggetto delle opere di urbanizzazione previste dal Piano Attuativo proposto.

Tale rotatoria, che ad oggi a fronte del traffico attuale non risulta di primaria necessità dato che la situazione è già ben supportata dalle viabilità esistenti, rappresenta ad ogni modo in ottica futura un'infrastruttura che consentirà una migliore gestione ed un miglior deflusso del traffico attuale e di quello in previsione.

6. LO SCENARIO ATTUALE – IL LIVELLO E LE CARATTERISTICHE DEL TRAFFICO ESISTENTE

Lo scenario di riferimento è stato elaborato a partire dai dati dello Studio sulla Viabilità redatto dal Centro Studi Traffico a corredo del P.G.T. del 2012, aggiornati mediante l'applicazione di un coefficiente di incremento.

Dallo studio del 2012 emergeva che il 70% del traffico che interessa Concorezzo ha origine nei Comuni della Provincia di Monza, il 20% dai Comuni della Provincia di Milano e l'8% da zone esterne a queste due province. Il restante 2% del traffico ha origine nel Comune di Concorezzo.

Analizzando le destinazioni emerge che circa il 44% del traffico è diretto nel Comune di Concorezzo, con una componente di circa il 7% con destinazione Centro Urbano (ovvero il nucleo storico) ed una componente del 37% con destinazione nella Corona. Conseguentemente circa il 56% del traffico è destinato fuori Comune.

Incrociando le origini con le destinazioni degli spostamenti è possibile definire l'entità del traffico specifico che interessa la Corona. La sua incidenza sul totale del traffico è pari a circa l'1%.

Occorre comunque sottolineare, confermando quanto rilevato in occasione dello studio della viabilità del 2012, come la componente di mobilità avente origine o destinazione il Comune non è elevatissima, mentre lo è la componente in attraversamento, in particolar modo quello extracomunale.

Al fine di ottenere valori maggiormente in linea con la situazione attuale, ai dati sul traffico rilevati nello Studio del 2012, è stato applicato un coefficiente di correzione in aumento pari al 30%. Tale coefficiente è stato stimato tenendo conto dell'incremento registrato nelle ore di punta nel decennio precedente 2000-2010 (+60%) sulla sezione prossima l'area interessata dalla proposta di trasformazione, considerando tuttavia la fase di contrazione economica che ha interessato il nostro Paese a partire dal 2008/09 e dalla quale non si tutt'oggi ancora completamente fuoriusciti.

Tale operazione consente di stimare un livello di traffico esistente sulla sezioni più prossima all'area interessata dalla proposta di trasformazione (SP 3 "Milano Imbersago"), un volume di traffico pari a 3.500 veicoli/ora nella fascia del mattino dalle 7.30 alle 8.30 e di 3.640 veicoli/ora nella fascia serale dalle 17.15 alle 18.15.

La suddivisione tra le varie categorie di mezzi, sempre considerata nelle fasce orarie di punta, mostra -come di consueto- che la percentuale maggioritaria del traffico totale sia costituita dalle auto (l'86%). La rimanente componente di traffico è così suddivisa: l'8% da veicoli commerciali, il 5% dai mezzi pesanti, 1% da altri veicoli.

7. STIMA DEL TRAFFICO INDOTTO DALL'INTERVENTO

Al fine di determinare il reale impatto viabilistico è necessario stimare il traffico indotto derivante dall'insediamento, di una nuova attività commerciale. Per eseguire tale stima si è fatto riferimento alle indicazioni contenute nell'Allegato 1 della D.G. n. 8/5054 "Modalità applicative del Programma Triennale per lo sviluppo del sistema commerciale" della Regione Lombardia, applicando ai sensi dell'art. 5 i coefficienti indicati nella sottostante tabella 1 alla superficie di vendita alimentare e quelli indicati nella tabella 2 alla superficie di vendita non alimentare.

Il risultato è rappresentativo del traffico indotto complessivo (attratto + generato) nelle ore di punta delle giornate di venerdì, sabato e domenica. Come sopra riportato, all'interno del comparto ogget-

to di trasformazione è prevista la localizzazione di un'attività commerciale del settore alimentare e non alimentare per 1.214 mq di vendita.

Tab. 1 - Veicoli attratti + generati ogni mq di superficie di vendita alimentare ¹

Superficie di vendita alimentare [mq]	Veicoli ogni mq di superficie di vendita alimentare			
	Venerdì (1)	Venerdì (2)	Sabato-Domenica (1)	Sabato-Domenica (2)
0 - 3.000	0.25	0.20	0.30	0.25
3.000 - 6.000	0.12	0.10	0.17	0.14
> 6.000	0.04	0.03	0.05	0.03

Tab. 2 - Veicoli attratti + generati ogni mq di superficie di vendita alimentare ¹

Superficie di vendita non alimentare [mq]	Veicoli ogni mq di superficie di vendita alimentare			
	Venerdì (1)	Venerdì (2)	Sabato-Domenica (1)	Sabato-Domenica (2)
0 - 5.000	0.10	0.09	0.18	0.15
5.000 - 12.000	0.08	0.06	0.14	0.12
> 12.000	0.05	0.04	0.06	0.04

¹ Si applicheranno i valori indicati nelle colonne con numero (1) agli interventi commerciali localizzati nei Comuni delle zone critiche, nei Comuni confinanti con i Comuni delle zone critiche e nei Comuni critici (DGR n. 7/6501 del 19 ottobre 2001 e s.m.i.) riportati nell'elenco di cui all'Allegato I-A.

La nuova attività commerciale prevede la vendita di generi alimentari e non alimentari. La superficie di vendita afferente i generi alimentari è pari a 728 mq mentre quella relativa ai generi non alimentari è di 468 mq, come riportato nella tabella 4.

Tab. 4 - Superficie di vendita in progetto. Superficie complessiva – alimentare e non alimentare

	Sup. di vendita complessiva	Sup. di vendita alimentare	Sup. di vendita non alimentare
Nuova Attività Commerciale	1.214 mq	728 mq	468 mq

Il traffico veicolare indotto dalla nuova attività è il risultato dell'applicazione dei rispettivi coefficienti riferiti a superficie di vendita alimentare e non alimentare. Pertanto avremo:

$$728 \text{ mq} \times 0,25 = \mathbf{182 \text{ veicoli/ora}}$$

$$468 \text{ mq} \times 0,10 = \mathbf{47 \text{ veicoli/ora}}$$

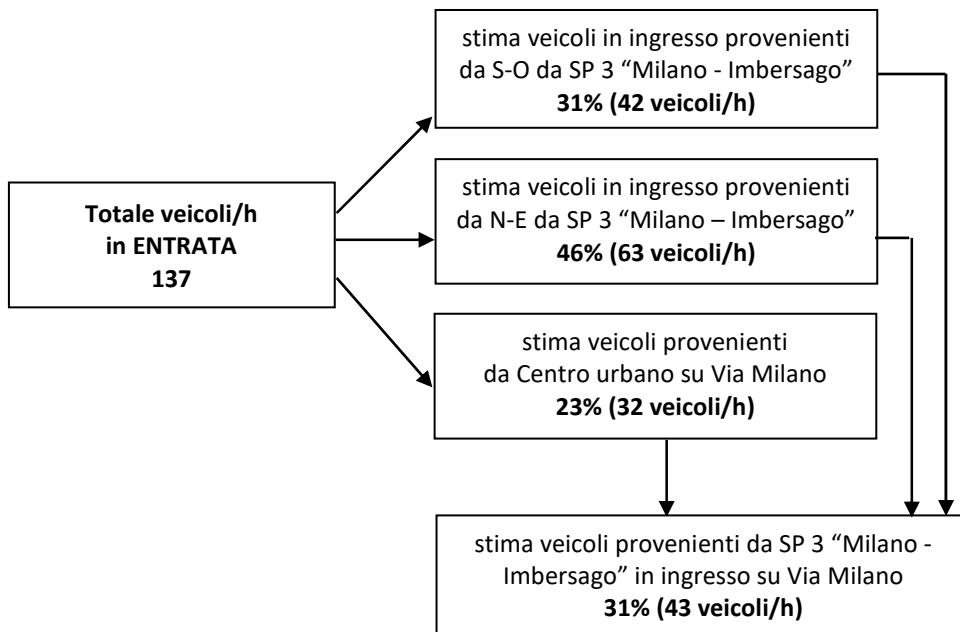
$$\text{Totale traffico veicolare indotto} = 182 + 47 = \mathbf{229 \text{ veicoli/ora}}$$

La ripartizione dei flussi di traffico generati/attratti in ingresso ed in uscita effettuata in coerenza a quanto stabilito dall'art. 5 punto 2 della D.G.R. n. 8/5054 ("60% dei veicoli in ingresso e 40% dei veicoli in uscita") determina la seguente situazione:

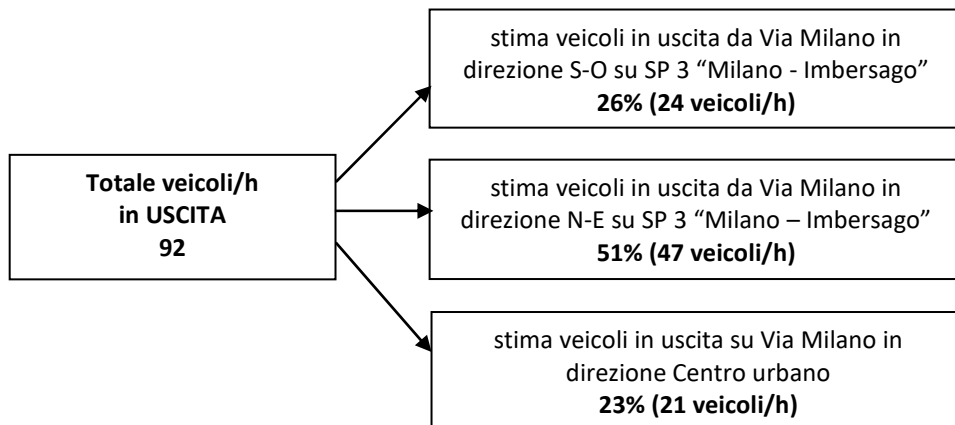
229 veicoli x 60% = **137 veicoli/ora** IN INGRESSO all'area interessata dalla trasformazione

229 veicoli x 40% = **92 veicoli/ora** IN USCITA dall'area interessata dalla trasformazione

Il numero dei veicoli generati/attratti in ingresso ed in uscita a sua volta è stato suddiviso in funzione della direzione di percorrenza e della direzione di provenienza. Si riporta qui la ripartizione di massima in considerazione delle provenienze e destinazioni attualmente servite dalle infrastrutture viabilistiche della zona, sulle quali graverà il traffico indotto dall'attività di futuro insediamento.



Per quanto riguarda invece il traffico in uscita la situazione ipotizzata è la seguente:



Alla luce della ripartizione sopra riportata si delinea la presente situazione nell'ora di punta:

- veicoli transitanti in direzione centro urbano (da SP 3 dalle due direzioni per via Milano + direttamente dall'uscita dell'area su Via Milano) = **43 + 21 = 64 veicoli/ora**
- veicoli transitanti in direzione area periferica = **71 + 105 = 176 veicoli/ora**

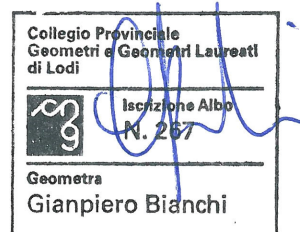
8. CONCLUSIONI

In considerazione delle caratteristiche e delle capacità di carico della viabilità, della stima del traffico attualmente esistente ed in particolare nell'area urbana interessata dalla proposta di trasformazione nonché dai dati risultanti dalla previsione del traffico indotto, l'intervento che prevede l'insediamento nell'area di una nuova struttura commerciale determina un aumento dei veicoli transitanti che l'attuale rete infrastrutturale è in grado di assorbire, garantendo un buon livello di servizio.

Occorre poi precisare relativamente al traffico pesante, che l'intervento non determinerà un particolare aggravio, se si tiene conto che l'impatto generato per le operazioni strettamente legate all'esercizio dell'attività (approvvigionamento merci) è commisurato alla sua frequenza (non superiore ad una volta al giorno) ed alle fasce orarie giornaliere nelle quali esso avviene (mattina presto). Tale volume di traffico, considerata la scarsa frequenza non potrà comportare problematiche rilevanti sulla viabilità sulle dinamiche veicolari esistenti.

In conclusione, alla luce dell'analisi di cui sopra si può ragionevolmente ritenere che gli impatti derivanti dall'intervento siano da considerarsi marginali e tali da non generare criticità di sul sistema infrastrutturale locale e sui nodi ed intersezioni gravitanti intorno all'area oggetto di intervento.

Il tecnico progettista



Geom. Bianchi Gianpiero