

## Sottopasso in Via Montello: una scelta dettata dalla mancanza di conoscenza.

### Premessa

Non c'è città attraversata dalla linea Milano-Asso che abbia mai immaginato di risolvere il problema degli attraversamenti veicolari e ciclopedonali della ferrovia con un solo attraversamento veicolare. Nessuna, fino ad ora, tranne Seveso.

Questo “primato” deriva da un tale irrealismo nella gestione del territorio che, se da un lato riconosce l'inesistenza di spazi per più attraversamenti, coordinati a sistema, così come realizzati in altre città tipo Cesano Maderno, dall'altro continua ad insistere sulla ipotesi che il sottopasso di Via Montello, da solo, avrà un effetto positivo sulla viabilità veicolare.

Le osservazioni che seguono dimostrano che, nel contesto urbano di Seveso, il tunnel di Via Montello/Via Sanzio non potrà sostenere il flusso veicolare che vorrebbe soddisfare.

### Dati e fonti

Esiste una rilevazione relativamente recente dei flussi del traffico riportata dal piano di Classificazione Acustica del Comune di Seveso presentato il 10 Ottobre 2003 da Fondazione Lombardia per l'Ambiente. Lo studio, alle pagine 20 e 21, riporta i flussi nelle ore di punta per molte strade di nostro interesse. Riportiamo i dati nella tabella in Appendice.

Nel medesimo studio, inoltre, vengono anche riportati i flussi in ore che potremmo definire “normali” (10:00-11:00 a.m.).

Data la garanzia di attendibilità della fonte, utilizzeremo questi dati per la nostra analisi.

### Quante auto percorreranno il tunnel di Via Montello ?

Il flusso di traffico rilevato su Via Montello nelle ore di punta è di 750 auto/ora, su C.so Isonzo di 1155 auto/ora mentre per Via Manzoni assumiamo l'ipotesi ottimistica di 750 auto/ora ( il dato non è stato rilevato nello studio di Classificazione Acustica )

Ipotizzando ragionevolmente che metà del traffico di C.so Isonzo e metà di quello di Via Manzoni utilizzerebbe il tunnel di Via Montello avremmo che **nelle ore di punta oltre 1700 auto percorrerebbero il tunnel di Via Montello: 850 per corsia.**

Se quella vista sarà la situazione nelle ore di punta, è possibile anche una valutazione per orari diversi. A pagina 18 dell'Allegato I dello studio sopra citato si osserva che il flusso di traffico tra le 10:40 e le 11:40 su C.so Isonzo è stato di 802 auto (10% mezzi pesanti) che rappresenta quasi il 70% del valore delle ore di punta. Utilizzando il medesimo rapporto tra orario normale e orario di punta si può ragionevolmente dedurre **che tra le 10:40 e le 11:40 circa 1182 auto percorrerebbero il tunnel di Via Montello: 591 per corsia.**

Si sottolinea che **l'ipotesi di ripartizione omogenea del flusso per corsia è una ipotesi ottimistica** in quanto è molto più probabile che la ripartizione dei flussi sulle due corsie privilegi l'una o l'altra.

## Condizioni oggettive

Qualunque percorso si vorrà far seguire al tunnel di Via Montello/Via Sanzio esistono due dati certi:

1. il flusso veicolare che uscirà verso Ovest andrà a scaricarsi su due intersezione a raso in territorio del Comune di Barlassina ( lo stop su Via XXV Aprile e, a seguire, lo stop sulla SS 35); intersezioni sulle quali l'Amministrazione di Seveso non ha alcun potere decisionale;
2. il flusso veicolare che uscirà dal tunnel verso Est andrà a scaricarsi su Via Maderna e la sua intersezione con Via Adua.

Delle due, la condizione più difficilmente modificabile è quella in Comune di Barlassina: è noto infatti che tutta la viabilità di Barlassina è stata recentemente ridisegnata per evitare il più possibile l'attraversamento veicolare del centro. Coerentemente a questa prospettiva è stato chiuso l'ingresso alla superstrada dal centro e si prospetta addirittura la chiusura di quello al confine con Camnago.



### Il fronte Ovest

Posta questa condizione, difficilmente superabile, ci siamo chiesti quali possano essere i tempi ed il numero di veicoli in attesa nel caso, praticamente certo, in cui questo stop non verrà eliminato.

Esiste una pre-normativa specifica riguardante la progettazione delle zone di intersezione (stop, precedenza, rotatorie ecc.), basata su studi del CNR, dell'Università di Roma "La Sapienza" e dell'Università degli studi di Trieste, valida su tutto il territorio nazionale e

recepita in particolare da Regione Lombardia.

Da questa pre-normativa, a cui rimandiamo per i più curiosi (è riportata nel sito [www.sevesoviva.it](http://www.sevesoviva.it)), si deduce che, se anche il flusso delle auto sulla strada in cui ci si immette fosse nullo, **uno stop non è in grado di gestire un accumulo provocato da un flusso di più di 450 auto/ora.**

Avendo calcolato che il traffico raggiungerà le 850 auto/ora nelle ore di punta e 591 in ore normali, il primo chiaro esito dell'osservazione fatta è che **nel tunnel di Via Montello vi sarebbe una colonna ferma non solo nelle ore di punta ma anche nelle ore normali** a meno di ridurre il flusso al di sotto delle 400 auto/ora per corsia, come, infatti, è oggi: quindi una struttura nata per decongestionare il traffico sugli altri attraversamenti dovrebbe essere limitata per poter funzionare.

Questa sola osservazione scoraggia l'ipotizzabilità dell'opera.

Una ulteriore analisi riguardante i flussi e l'altissima probabilità di congestione anche sul fronte Est, per quanto inutile, viste le considerazioni fin qui fatte, è in corso di redazione.

## Appendice

Nella tabella seguente (Tabella 4) si riporta l'indicazione e la caratterizzazione delle principali arterie di traffico di Seveso. Per alcune di queste sono stati rilevati e riportati nel PGTU i valori di flusso relativi all'ora di punta; la composizione del traffico è stata rilevata solo per le arterie principali e vede un valore medio di veicoli pesanti pari al 5% (ad esclusione della Milano-Meda).

VIA	Classificazione PGTU	Classificazione NUOVO CODICE STRADA (D.lgs 285/92)	FLUSSI ora di punta
Milano-Meda (S.p. n.44)	strada primaria	B strada extraurbana principale	
Corso Garibaldi (S.S. dei Giovi n.35)	strada extraurbana secondaria	C strada extraurbana secondaria	1300
via della Repubblica	strada urbana secondaria	D strada urbana di scorrimento	300
corso Matteotti	strada urbana secondaria	D strada urbana di scorrimento	600
via S.Carlo	strada urbana secondaria	D strada urbana di scorrimento	700
via Cacciatori delle alpi	strada urbana secondaria	D strada urbana di scorrimento	830
Corso Isonzo	strada urbana secondaria	D strada urbana di scorrimento	1155
via Vignazzola	strada urbana secondaria	D strada urbana di scorrimento	750
via S.Martino	strada urbana secondaria	D strada urbana di scorrimento	950
via Madonna	strada urbana secondaria	D strada urbana di scorrimento	900
via Adua	strada urbana secondaria	D strada urbana di scorrimento	
via C. Colombo	strada urbana secondaria	D strada urbana di scorrimento	
via D'Acquisto	strada urbana secondaria	E strada urbana di quartiere	
via della Roggia	strada urbana secondaria	E strada urbana di quartiere	
via Meredo	strada urbana secondaria	E strada urbana di quartiere	
via Montecassino	strada urbana secondaria	D strada urbana di scorrimento	
via Senofonte	strada urbana secondaria	E strada urbana di quartiere	
via Zenner	strada di quartiere	D strada urbana di scorrimento	580
via Alighieri	strada di quartiere	D strada urbana di scorrimento	720
viale Montello	strada di quartiere	D strada urbana di scorrimento	750
corso Marconi	strada di quartiere	D strada urbana di scorrimento	
via Acquedotto	strada di quartiere	E strada urbana di quartiere	
via Borghetto	strada di quartiere	D strada urbana di scorrimento	
via Borromeo	strada di quartiere	D strada urbana di scorrimento	
via Brennero	strada di quartiere	D strada urbana di scorrimento	
via Carducci	strada di quartiere	D strada urbana di scorrimento	
via Cascina Rossa	strada di quartiere	D strada urbana di scorrimento	
via Cavalla	strada di quartiere	D strada urbana di scorrimento	
via Cavour	strada di quartiere	D strada urbana di scorrimento	
via D.Sturzo	strada di quartiere	E strada urbana di quartiere	
via delle Grigne	strada di quartiere	E strada urbana di quartiere	
via Esculapio	strada di quartiere	E strada urbana di quartiere	
via Europa Unita	strada di quartiere	D strada urbana di scorrimento	
via Galimberti	strada di quartiere	E strada urbana di quartiere	
via Groane	strada di quartiere	E strada urbana di quartiere	
via M.Bianco	strada di quartiere	E strada urbana di quartiere	
via Maderna	strada di quartiere	E strada urbana di quartiere	
via Manzoni	strada di quartiere	E strada urbana di quartiere	
via Martiri d'Ungheria	strada di quartiere	D strada urbana di scorrimento	
via Necchi	strada di quartiere	D strada urbana di scorrimento	
via Ozanam	strada di quartiere	D strada urbana di scorrimento	
via Pace	strada di quartiere	E strada urbana di quartiere	
via Padova	strada di quartiere	D strada urbana di scorrimento	
via S.Fermo	strada di quartiere	D strada urbana di scorrimento	
via Sanzio	strada di quartiere	D strada urbana di scorrimento	
via Sprelunga	strada di quartiere	E strada urbana di quartiere	
via Toniolo	strada di quartiere	D strada urbana di scorrimento	
via Trento e Trieste	strada di quartiere	E strada urbana di quartiere	
viale Redipuglia	strada di quartiere	E strada urbana di quartiere	
viale Rimembranze	strada di quartiere	D strada urbana di scorrimento	
viale Vittorio Veneto	strada di quartiere	E strada urbana di quartiere	