

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

Premessa



Grazie alla disponibilità dell'Amministrazione del Comune di Barlassina possiamo disporre del "Progetto preliminare della nuova rotonda Via Monte Grappa / Via XXV Aprile" redatto nel Marzo 2000 e che trovate nel sito www.sevesoviva.it. Il progetto si inserisce nel quadro di realizzazione di una "tangenziale" che colleghi la strada provinciale alla superstrada in territorio di Barlassina. Il progetto non ha avuto seguito, in quanto è stata poi realizzata l'attuale soluzione viabilistica con uno stop all'apice Ovest di Via Montello all'intersezione con Via Monte Grappa.

Tale scelta, come si può evincere dai dati portati dal progetto preliminare, non è frutto di "acrimonia" nei confronti dei sevesini, ma di condizioni oggettive.

Analizziamo di seguito i dati riportati nel documento, tenendo presente che :

1. a seguito della costruzione di un sottopasso tra Via Montello e Via Sanzio i valori di traffico, difficilmente contestabili, previsti allo stop di Via Montello, sarebbero di circa 600 veicoli nelle ore normali e 850 nelle ore di punta (le considerazioni che giustificano tali valori sono nella Parte I del presente studio);
2. uno stop non è in grado di gestire un accumulo provocato da un flusso di più di 450 auto/ora (pre-normativa CNR / Ministero infrastrutture. Vedi Parte I e allegati) e quindi, per innestare il sottopasso Via Montello sulla viabilità di Barlassina occorre verificare se è possibile **sostituire l'attuale stop con una rotonda**;
3. le rotonde hanno portate dipendenti principalmente dal raggio e dal numero delle corsie.

E' possibile realizzare una rotonda tra Via Montello/XXV Aprile e Via Montegrappa ?

Secondo l'ing. Debernardi, la realizzazione di una **rotonda compatta** (diametro 27 metri) era subordinata all'accettazione di due condizioni:

1. acquisizione di alcune aree circostanti (espropri) (cfr.pag 3): "aree sul lato Sud-Ovest per complessivi 355 mq, di cui 235 appartenenti al Consorzio Acqua Potabile Nord Milano, ed i restanti 120 al vicino lotto residenziale" (cfr.pag 4);
2. limitazioni funzionali consistenti nella difficoltà di svolta a destra del traffico pesante proveniente da Via XXV Aprile (Officine di Seveso)

La ricerca di maggiori raggi di curvatura, cioè **rotonda più grande**, per ovviare al secondo problema avrebbe implicato (cfr.pag 2 e 3):

- a. "la perdita di parte dell'alberatura di Via Monte Grappa"
- b. "la chiusura di alcuni passi carrai su lotti per i quali" non vi erano "alternative di accesso"
- c. "movimenti di terra molto onerosi"
- d. spostamento del collettore fognario consorziale (osservazione non riportata nello studio ma frutto di dialogo con l'Amministrazione)

La conclusione è semplice: visti gli obiettivi (una tangenziale verso la superstrada) e le condizioni (1,2,a,b,c), nessuna Amministrazione responsabile avrebbe scelto di realizzare la rotatoria compatta. Inoltre, tenendo conto della condizione b, una rotatoria più grande era ed è tuttora praticamente irrealizzabile.

Qual'è la portata di una ipotetica rotatoria tra Via Montello e Via Montegrappa ?

Supponiamo ora che il Comune di Barlassina avesse accettato le condizioni 1 e 2 e avesse realizzato la rotatoria compatta.

Quale sarebbe stato il numero massimo di auto che avrebbe sopportato in ingresso da Via Montello?

Nel Capitolo 3 a pagina 6 del progetto si analizza proprio questo aspetto utilizzando il metodo proposto dal Professor Bovy del Politecnico di Losanna per la verifica di capacità massima della rotatoria.

La capacità massima in ingresso ad una rotatoria di 27 metri da Via Montello è prevista essere di 636 auto/ora.

Se confrontiamo tale valore con quello prevedibile a seguito della realizzazione del sottopasso tra Via Montello e Via Raffaello Sanzio ci accorgiamo che una rotatoria compatta - comunque irrealizzabile per ragioni indipendenti e sopra elencate - non avrebbe potuto sopportare il carico di 850 auto/ora auto provenienti dal sottopasso nelle ore di punta e lo avrebbe fatto a mala pena per le 600 auto previste nelle ore normali.

Si tenga infine presente che ci stiamo basando su dati di flusso rilevati nel 2003, che non tengono minimamente conto dei nuovi insediamenti abitativi degli ultimi 3 anni e di quelli che, per edifici già approvati o in costruzione, si insedieranno a Seveso nei prossimi anni.

Conclusione

L'evidenza delle considerazioni fin qui fatte dimostra che esiste una chiara incompatibilità tra un sottopasso, realizzato in qualunque modo, in Via Montello e la viabilità di Barlassina.

Comitato SevesoViva
Ottobre 2006