

Mobilità nell'Abbiatense-Magentino: soluzioni integrate

Sommario

• Premessa	pag. 1
• Obiettivi e Vantaggi	pag. 1
• Proposta - Misure non infrastrutturali	pag. 2
• Proposta - Misure infrastrutturali	pag. 2
• Misure infrastrutturali - Parte A	pag. 3
• Misure infrastrutturali - Parte B	pag. 4
• Appendice	pag. 5
• Illustrazioni	pag. 6

Premessa

Il progetto ANAS - denominato "Collegamento tra la SS 11 a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano" oggetto della delibera CIPE annullata - non presenta elementi condivisibili, né generali né particolari, né di tracciato né di caratteristiche dimensionali, e quindi nessuna parte di tale progetto può essere conservata e riproposta.

Alle numerose motivazioni che supportano il giudizio negativo – consumo di suolo, danno ambientale, danno al paesaggio, danno all'agricoltura, danno economico – si aggiunge il fatto che il progetto ANAS non costituisce una soluzione alle problematiche della mobilità del territorio.

Obiettivi e Vantaggi

Le proposte indicate nei paragrafi successivi intendono raggiungere i seguenti obiettivi che rappresentano grandi vantaggi rispetto all'attuale situazione:

- diminuire la domanda di mobilità;
- favorire lo spostamento di una quota significativa dell'utenza che si muove sulla direttrice Vigevano-Milano dal mezzo di trasporto individuale automobilistico al mezzo collettivo su ferro;
- sulla stessa direttrice diminuire i tempi di percorrenza automobilistica;
- spostare una quota di utenza che si muove su percorsi brevi dall'automobile alla bicicletta;
- diminuire drasticamente i casi di congestione del traffico veicolare nelle città di Abbiategrasso e di Robecco sul Naviglio;
- diminuire l'incidentalità in tutto il comparto;
- realizzare in brevissimo tempo le opere infrastrutturali minori rispondendo così a necessità del territorio conosciute e condivise unanimemente da lunghissimo tempo, e capaci di migliorare rapidamente la situazione.

Proposta - Misure non solo infrastrutturali

Tra le proposte necessarie per risolvere le problematiche e per migliorare la mobilità è indispensabile considerare anche interventi che non riguardano strade, semafori, rotatorie o sottopassi. Sono soluzioni non infrastrutturali ma potenzialmente incisive sui flussi pendolari giornalieri e capaci di modificare significativamente la domanda di mobilità.

Ci si riferisce in particolare alle forme del lavoro agile e del telelavoro: considerate delle eccezioni prima della diffusione del Sars-CoV-2 e sperimentate, pur se in versione forzata dalle circostanze, da una grande fetta di aziende, pubbliche e private, durante i mesi di lockdown hanno dimostrato un grande impatto sul traffico urbano e interurbano (oltre che sulla qualità dell'aria) con punte di riduzione fino al 45%.

Se queste pratiche, usciti dall'emergenza sanitaria, venissero mantenute e rese consuetudine anche solo qualche giorno a settimana, le infrastrutture stradali esistenti sarebbero alleggerite di mezzi privati, di traffico pendolare e conseguentemente di inquinamento, con beneficio di chi alla macchina non può proprio rinunciare e ai mezzi pubblici. In quest'ottica e se proprio di infrastrutture dobbiamo discutere, dotare i territori più periferici di infrastrutture per connessioni a banda larga e potenziare e incentivare la creazione di co-working decentrati e diffusi è qualcosa che dovrebbe prevalere rispetto ai progetti di nuove strade.

Proposta - Misure infrastrutturali

Ciò che si espone qui di seguito non è un progetto alternativo al progetto ANAS annullato, bensì una serie di soluzioni integrate utili a risolvere gli aspetti più critici della mobilità nel quadrante territoriale dell'Abbiatense-Magentino.

La proposta di misure infrastrutturali è suddivisa in due parti.

La parte A consiste in una serie opere di grande urgenza; opere che, in gran parte, avrebbero potuto essere realizzate già da tempo se il "dibattito" non fosse stato pesantemente condizionato dal progetto ANAS, annullato con le sentenze dello scorso 31 gennaio. Tra queste, l'opera più importante è il completamento del doppio binario sulla ferrovia Milano-Mortara, che consentirebbe di esercitare il servizio suburbano in un bacino di circa 100.000 abitanti (Abbiategrasso e Vigevano); le altre sono numerose opere minori sulla viabilità che sarebbero di grande importanza per risolvere rapidamente alcune criticità soprattutto locali.

La parte B comporta alcune azioni complementari alla realizzazione delle opere di cui alla parte A.

Misure infrastrutturali - Parte A

1. **Ferrovie Milano-Mortara:** realizzazione del doppio binario nella tratta da Cascina Bruciata a Parona Lomellina, come da progetto preliminare approvato con delibera CIPE n. 76 del 29 marzo 2006, condiviso formalmente da tutti gli enti territoriali interessati (Regione, Provincia di Milano, Parco Ticino, Parco Agricolo Sud Milano, Comuni).

Finora il progetto del 2006 non è avanzato in ragione del fatto che la sua realizzazione è sempre stata vincolata al completamento del nuovo ponte stradale sul fiume Ticino, opera che avrebbe reso disponibile sul ponte attuale lo spazio oggi occupato dalla carreggiata stradale. Oggi il nuovo ponte stradale, seppur con uno scandaloso ritardo, sta per essere completato e quindi si creano finalmente le condizioni affinché sul ponte attuale si possa collocare agevolmente il secondo binario.

La porzione di linea da raddoppiare si estende per 19,5 Km e segue il tracciato storico da Albairate sino a Parona, eccetto che nel breve tratto precedente al Comune di Abbiategrasso, in prossimità del naviglio Grande, ove affianca a nord il tracciato attuale. Il progetto, oltre al raddoppio della tratta, prevede la realizzazione delle opere sostitutive per la soppressione di tutti i passaggi a livello, nonché l'interramento in corrispondenza dei centri abitati di Abbiategrasso e Vigevano (trincea e brevi tratti in galleria artificiale). La localizzazione del tracciato, nella sua sede storica, è stato confermato da Regione Lombardia del suo Programma Regionale Mobilità e Trasporti approvato con D.C.R. 1245 del 20 settembre 2016 (Capitolo 7.1, opera F8, a pag. 189 e Tav. 1) e riconfermato nell'aggiornamento contenuto nella D.G.R 7279 del 30 ottobre 2017; la medesima scelta di realizzare l'opera sul tracciato storico è stata recentissimamente confermata da Città Metropolitana di Milano sia nel suo Piano Territoriale Metropolitan adottato il 29 luglio 2020 e pubblicato il 2 settembre 2020 (Vedi PTM_Tav01 – Opera 27f, Allegati NdA - pag. 17) che nella proposta di Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile presentata nel mese di ottobre 2020.

Stante il tempo trascorso dal progetto preliminare sarà presumibilmente necessario, in fase di progetto definitivo, una sua rivisitazione per apportarvi adeguamenti eventualmente divenuti necessari.

Costo previsto al 31/10/2019: Mln Euro 443.

(vedi SILOS, Sistema Informativo Legge Opere Strategiche, scheda n. 11)

2. Eliminazione rallentamenti sulla SP 114

- 2.1. Eliminazione semaforo e realizzazione rotatoria ad Albairate all'incrocio con via Battisti e via S. Maria in Campo.
- 2.2. Realizzazione rotatoria ad Albairate in località Faustina.
- 2.3. Adeguamento della rotatoria all'intersezione con la SP 227.
- 2.4. Eliminazione semaforo e realizzazione rotatoria a Cisliano all'intersezione con Via Rimembranze e Strada Comunale Cisliano-Bestazzo.
- 2.5. Eliminazione semaforo e realizzazione rotatoria a Cusago all'intersezione con SP 162.
- 2.6. Realizzazione sottopasso a Cusago sotto alla rotatoria in corrispondenza di viale Europa.
- 2.7. Raddoppio carreggiata a Cusago (ai confini con Comune di Milano) nel tratto tra la rotatoria in corrispondenza di viale Europa e la rotatoria di Via Baggio e via De Gasperi (circa 900 metri).
- 2.8. Eliminazione semaforo allo svincolo dell'uscita n. 4 dell'A50 (Tangenziale Ovest), mediante la ristrutturazione della parte est dello svincolo stesso.

3. **Adeguamento funzionale della SP 114** finalizzato alla sicurezza viabilistica dei tratti in cui vi sono immissioni di veicoli provenienti da aree industriali, commerciali e agricole oltre che in corrispondenza delle aree di fermata delle linee di trasporto pubblico e degli attraversamenti pedonali/ciclistici.

4. **Eliminazione rallentamenti nel tratto abbiatense della SP 494** (Via Dante - Viale Mazzini)
 - 4.1. Realizzazione rotatoria tra Via Mazzini e l'inizio di viale Giotto, come previsto da PGU di Abbiategrasso.
 - 4.2. Eliminazione semaforo e realizzazione rotatoria all'intersezione con Via Galilei e SS526, come previsto da PGU di Abbiategrasso.
 - 4.3. Eliminazione semaforo e realizzazione rotatoria all'intersezione con Via Di Vittorio e via Cagnola, prevedendo una passerella ciclopeditonale sopraelevata.

5. **Eliminazione rallentamento su SP494** in Comune di Ozzero
 - 5.1. Realizzazione rotatoria in località Soria Vecchia in corrispondenza intersezione con SP 52.

6. **Risoluzione nodo di Robecco s/Naviglio**
 - 6.1. Realizzazione nuovo ponte sul Naviglio Grande a nord del centro abitato (come da PGT vigente – Documento di Piano – Tav. 1.2.1) con particolare e speciale attenzione architettonica-paesaggistica.
 - 6.2. Realizzazione (in parte su strade esistenti) della circonvallazione a ovest del centro abitato, così come ipotizzato in passato a livello comunale e così come richiesto da Città Metropolitana.

7. **Messa in sicurezza SS 526**
 - 7.1. **Realizzazione rotatoria a Magenta** all'intersezione con Strada Ponte Vecchio e Via Isonzo con introduzione di un **sovrappasso ciclopeditonale** tra Magenta e la sua frazione.
 - 7.2. **Realizzazione rotatoria ai confini tra Magenta e Robecco** all'intersezione con Strada Robecco.
 - 7.3. **Adeguamento funzionale con aumento di calibro** nel tratto da Robecco ad Abbiategrasso (Km 2,500 circa).
 - 7.4. **Realizzazione rotatoria in località Caselle** ai confini tra Ozzero e Morimondo, all'intersezione con e SP 183.

8. **Realizzazione tratti piste ciclabili** (utilizzando dove possibile i progetti già esistenti)
 - 8.1. Completamento da Abbiategrasso (Via Giotto) a Cusago lungo la SP 114 (km 13 circa).
 - 8.2. Da Magenta a Robecco s/Naviglio e da Robecco ad Abbiategrasso in affiancamento alla SS 526 (km 2,800 circa).
 - 8.3. In Comune di Albairate da via Baracca lungo via Villaggio Ravello fino a via Marcatutto (km 1,250 circa), per connettersi con il tratto esistente che conduce alla stazione di Cascina Bruciata; l'opera deve comprendere un attraversamento ciclopeditonale protetto sulla SP 114 e la riqualificazione del tratto esistente (km 1,200 circa).

Misure infrastrutturali - Parte B

1. Avvio di un monitoraggio generale e costante sulla mobilità del quadrante territoriale di interesse; dopo un congruo tempo trascorso dall'entrata in esercizio della linea ferroviaria suburbana fino a Vigevano i dati del monitoraggio consentiranno di valutare ulteriori interventi correttivi e integrativi per risolvere eventuali criticità di viabilità e di sicurezza non previste.
2. Avvio di un tavolo permanente di consultazione tra le istituzioni locali e le associazioni/comitati locali nel quale vengano resi noti i dati di monitoraggio e condivisi gli eventuali interventi di cui sopra.¹

¹ In relazione alle Misure infrastrutturali - Parte B - punti 1 e 2, il Comune di Albairate intende precisare che si riserva di non accettare ulteriori interventi integrativi e correttivi atti a risolvere eventuali criticità viabilistiche, qualora interessassero il proprio territorio, se non preventivamente concordati e condivisi.

Appendice

Nell'elaborazione del presente documento si sono prese in esame anche alcune istanze segnalate da settori molto specifici tra i diversi portatori di interesse. Di queste tematiche si dà atto nelle seguenti considerazioni.

Ponte Nuovo (Frazione di Magenta)

La località di Pontenuovo soffre la grande intensità di traffico sulla SP 11R (ex SS 11) che l'attraversa sull'asse est-ovest. Questo è il tipico problema che hanno gli insediamenti residenziali e commerciali che negli anni si sono addensati e consolidati lungo le arterie storiche (la ex SS 11 risale alla fine dell'ottocento), e non si può non sottolineare che le ultime espansioni residenziali nei pressi della strada statale sono state realizzate ancora in anni recenti e senza alcuna mitigazione ambientale.

Lungo questa strada soffrono gli stessi disagi gli abitanti di diverse altre località: Corbetta, Vittuone e soprattutto Bareggio e Cornaredo in fraz. San Pietro all'Olmo. Ed evidentemente il rimedio tipico degli anni '60 e '70 del secolo scorso - la "variante" - non sempre è possibile, e lo sarà sempre meno.

Sulla irricevibilità della proposta di variante contenuta nel progetto ANAS ci si è già espressi in premessa. Per contro sono ipotizzabili delle mitigazioni le cui possibilità di realizzazione, viste le oggettive difficoltà, dovrebbero necessariamente essere meglio approfondite in sede tecnica.

Ci si riferisce all'ipotesi di realizzare due rotatorie in sostituzione delle due intersezioni semaforiche esistenti (Via Dominioni e SP 117): questo potrebbe fluidificare il traffico con un bilancio costi-benefici ancora da verificare e quantificare.

In parallelo l'altra ipotesi è quella di intervenire sulla domanda, ovvero fornire itinerari alternativi al traffico pesante; il tal senso l'apertura di un nuovo casello autostradale sulla A4 (MI-TO) ad est del centro abitato di Romentino sarebbe un grande incentivo all'utilizzo dell'autostrada per chi, proveniente dalle zone industriali e logistiche di Trecate e Cerano, si dirige nel milanese (e viceversa), rendendo il tratto lombardo della A4 economicamente sostenibile per gli utilizzatori.

Pertanto su questo argomento si conferma la necessità di urgenti approfondimenti tecnici.

SP 52 in Comune di Ozzero

In alcuni documenti di Città Metropolitana si propone l'ampliamento della SP 52 nel tratto tra la località di Soria Vecchia e il centro abitato di Ozzero. Quest'opera, sostiene Città Metropolitana, fornirebbe al traffico pesante proveniente dalla Lomellina un itinerario alternativo verso il casello autostradale di Binasco sull'A7 (attraverso le SS. PP. 183, 30, 203). La proposta, che evidentemente possiede una sua logica, presenta però alcune importanti criticità e quindi è fonte di fortissime perplessità.

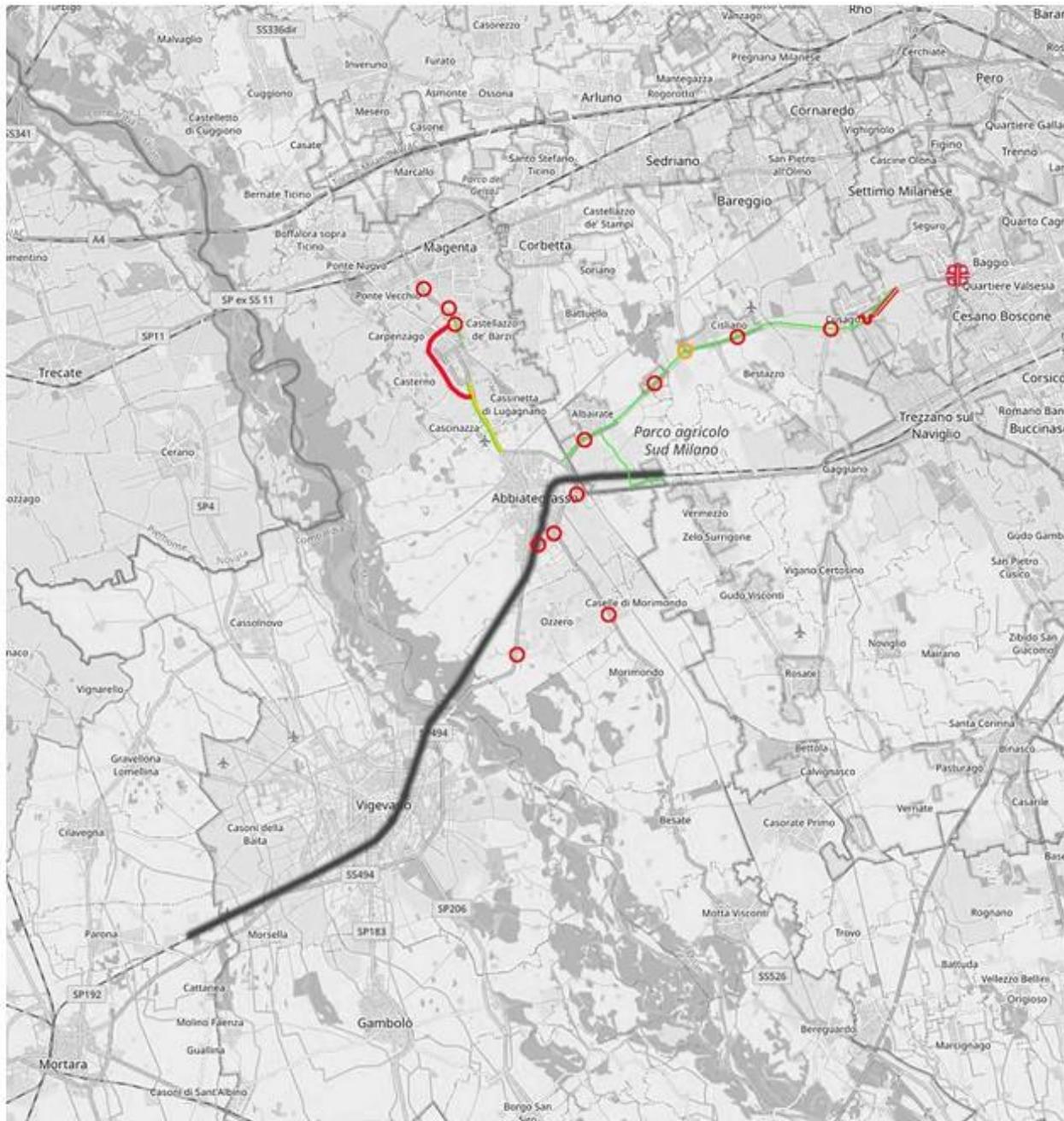
In primo luogo è necessario considerare che il pur breve tratto da potenziare (circa km 1,600) attraversa un paesaggio di notevole qualità e di grande delicatezza, indicato infatti sul recentissimo PTM di Città Metropolitana (Tavola 3C) sia nelle "Fasce di rilevanza paesistico-fluviale" (Art. 49) che come "Ambito di rilevanza paesistica" (Art. 52).

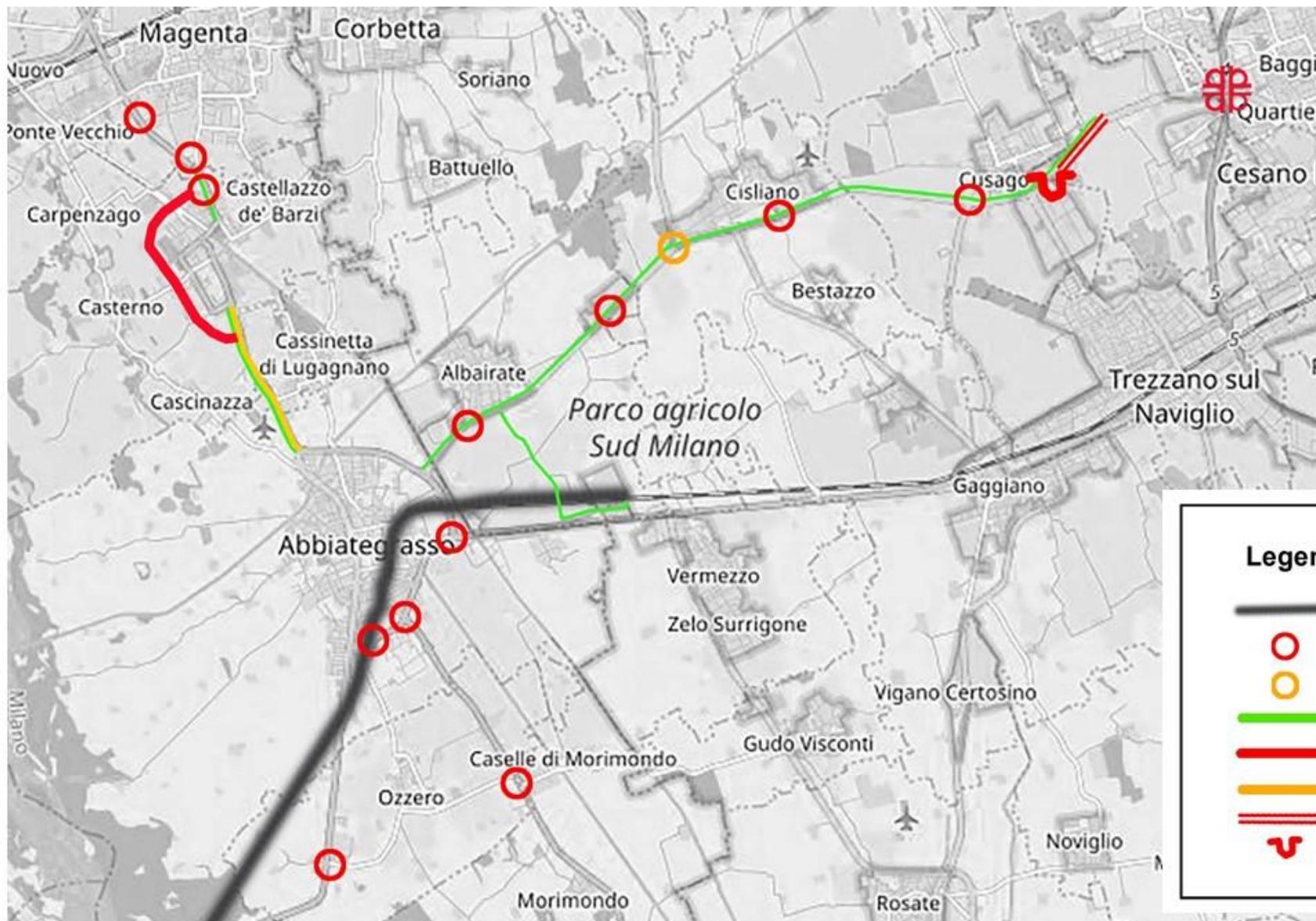
Secondariamente bisognerebbe valutare attentamente la capacità di resilienza del piccolo abitato di Ozzero di fronte all'impatto generato dall'aumento del traffico pesante; ma questa valutazione è al momento molto difficile se non impossibile poiché non si hanno dati sul traffico che ipoteticamente potrebbe transitare. E questo impedisce anche una valutazione del rapporto costi/benefici, elemento indispensabile per qualsiasi opera di una certa rilevanza.

D'altra parte si fa notare che l'itinerario che si configurerebbe con l'ampliamento della SP 52 si sviluppa da Soria Vecchia a Binasco per km 18,7, a fronte di un percorso attuale di km 22,1. Ciò significa che l'opera proposta farebbe risparmiare soli km 3,4 per un tempo di percorrenza di circa 4 minuti.

Tenuto conto di quanto sopra se ne sconsiglia al momento la realizzazione. L'ipotesi potrebbe essere inserita tra quelle valutabili nella "Parte B" della Proposta di cui sopra, ovvero tra gli ulteriori interventi correttivi e integrativi eventualmente necessari in futuro.

Quadro generale /1



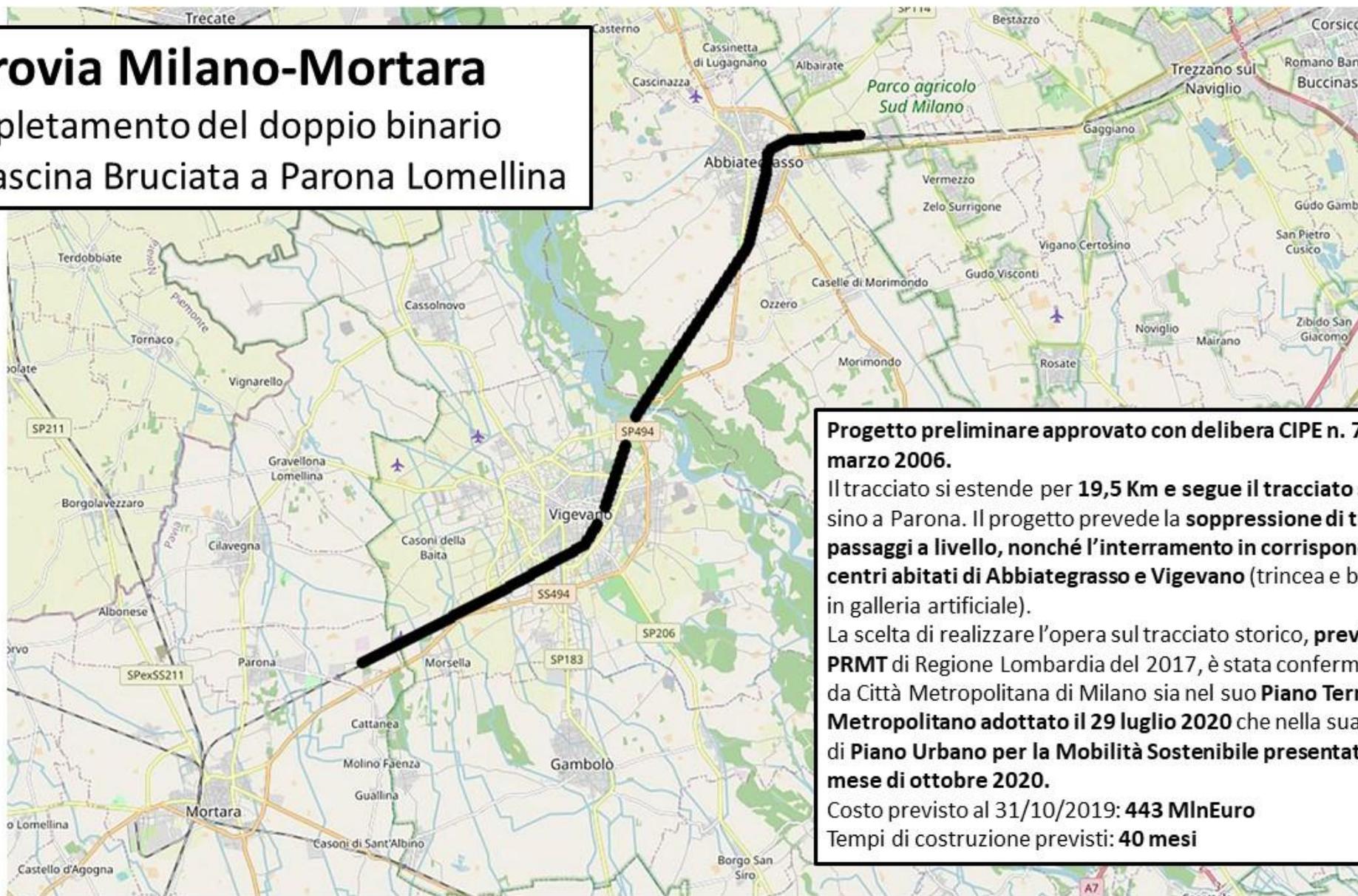


Quadro generale /2



Ferrovia Milano-Mortara

Completamento del doppio binario
da Cascina Bruciata a Parona Lomellina



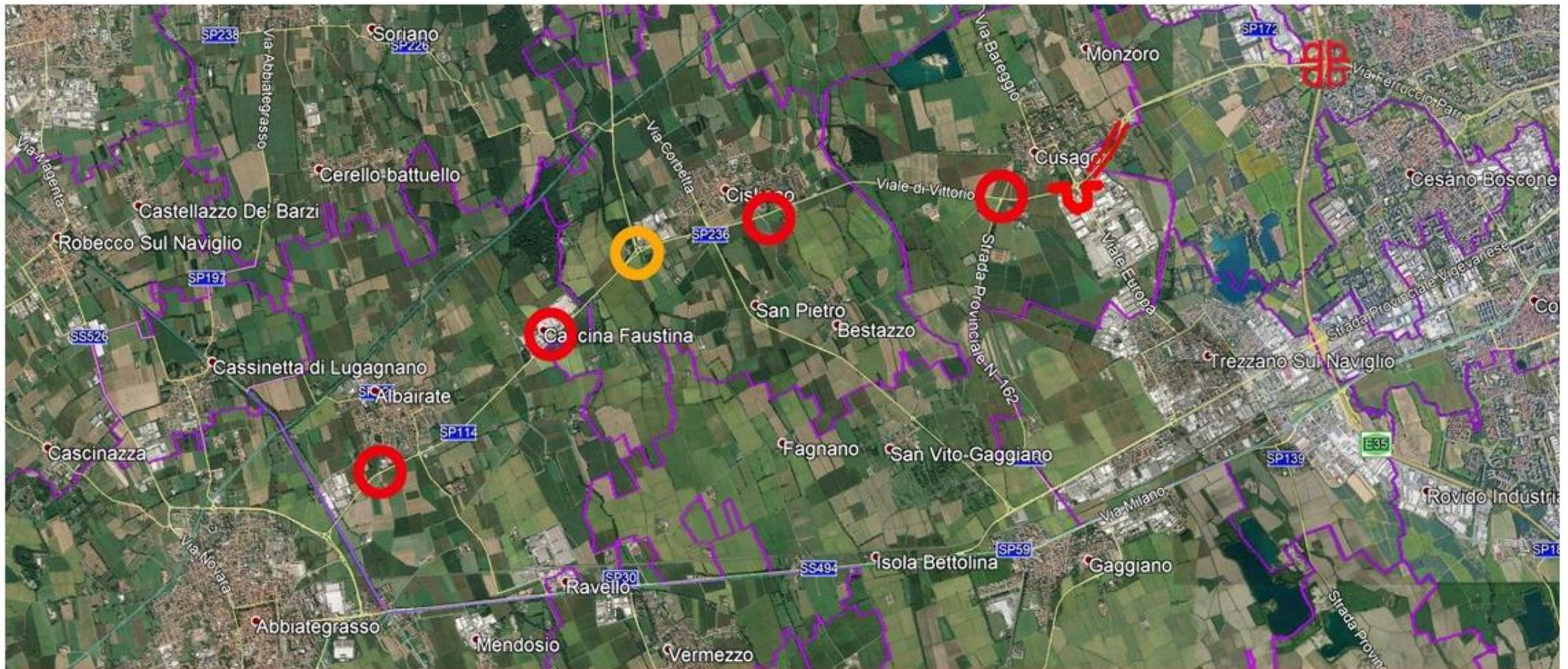
Progetto preliminare approvato con delibera CIPE n. 76 del 29 marzo 2006.

Il tracciato si estende per **19,5 Km** e segue il tracciato storico sino a Parona. Il progetto prevede la **soppressione di tutti i passaggi a livello, nonché l'interramento in corrispondenza dei centri abitati di Abbiategrasso e Vigevano** (trincea e brevi tratti in galleria artificiale).

La scelta di realizzare l'opera sul tracciato storico, **prevista nel PRMT di Regione Lombardia del 2017**, è stata confermata anche da Città Metropolitana di Milano sia nel suo **Piano Territoriale Metropolitano adottato il 29 luglio 2020** che nella sua proposta di **Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile presentata nel mese di ottobre 2020**.

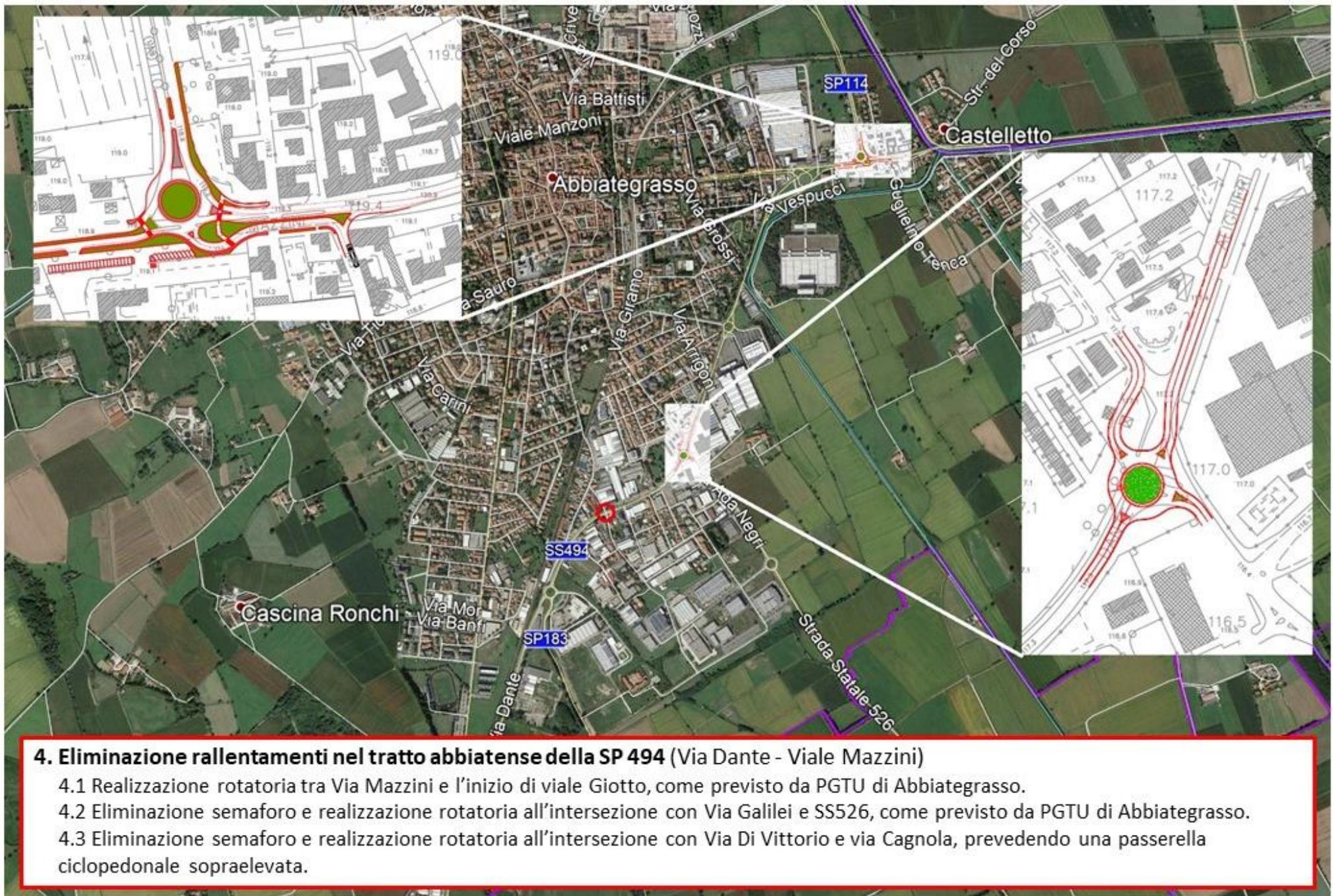
Costo previsto al 31/10/2019: **443 MlnEuro**

Tempi di costruzione previsti: **40 mesi**



2. Eliminazione rallentamenti sulla SP 114

- 2.1 Eliminazione semaforo e realizzazione rotatoria ad Albairate all'incrocio con via Battisti e via S. Maria in Campo.
- 2.2 Realizzazione rotatoria ad Albairate in località Faustina.
- 2.3 Adeguamento della rotatoria all'intersezione con la SP 227.
- 2.4 Eliminazione semaforo e realizzazione rotatoria a Cislano all'incrocio con Via Rimembranze e Strada Comunale Cislano-Bestazzo.
- 2.5 Eliminazione semaforo e realizzazione rotatoria a Cusago all'incrocio con SP 162.
- 2.6 Realizzazione sottopasso a Cusago sotto alla rotatoria in corrispondenza di viale Europa.
- 2.7 Raddoppio carreggiata a Cusago nel tratto tra la rotatoria in corrispondenza di viale Europa e la rotatoria di Via Baggio e via De Gasperi (circa 900 metri).
- 2.8 Eliminazione semaforo allo svincolo dell'uscita n. 4 dell'A50 (Tangenziale Ovest), mediante la ristrutturazione della parte est dello svincolo stesso.



4. Eliminazione rallentamenti nel tratto abbiatense della SP 494 (Via Dante - Viale Mazzini)

- 4.1 Realizzazione rotondina tra Via Mazzini e l'inizio di viale Giotto, come previsto da PGTU di Abbiategrasso.
- 4.2 Eliminazione semaforo e realizzazione rotondina all'intersezione con Via Galilei e SS526, come previsto da PGTU di Abbiategrasso.
- 4.3 Eliminazione semaforo e realizzazione rotondina all'intersezione con Via Di Vittorio e via Cagnola, prevedendo una passerella ciclopedonale sopraelevata.

