

Contraente: 	Progetto: METANODOTTO CERVIGNANO - MORTARA DN 1400 (56"), DP 75 bar E OPERE CONNESSE		Cliente:  SNAM RETE GAS
	N° Contratto : N° Commessa : NR/11030		
N° documento: J01811-ENV-RE-000-0013	Foglio 1 di 21	Data 12-04-2013	

PIANO DI PREVISIONE DEL TRAFFICO

00	12-04-2013	EMISSIONE	MARIANI	CECCONI	MONTONI
REV	DATA	TITOLO REVISIONE	PREPARATO	CONTROLLATO	APPROVATO.

METANODOTTO CERVIGNANO - MORTARA DN 1400 (56"), DP 75 bar E OPERE CONNESSE					
PIANO DI PREVISIONE DEL TRAFFICO					
N° Documento:		Foglio		Rev.:	
J01811-ENV-RE-000-0013		2 di	21	00	

INDICE

1	PREMESSA	3
2	ANALISI DEI DOCUMENTI DI RIFERIMENTO E DEFINIZIONE DEL QUADRO INFORMATIVO	4
3	CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ	5
4	INDIVIDUAZIONE DEI PRINCIPALI TRAGITTI E STIMA DEL NUMERO DI VIAGGI DEI MEZZI DI CANTIERE	7
	4.1 Realizzazione del nuovo metanodotto e delle opere connesse	7
	4.2 Rimozione del metanodotto e delle opere connesse esistenti	13
5	INDIVIDUAZIONE E CARATTERIZZAZIONE DELLE STRADE DA UTILIZZARE PER LE ESIGENZE DI CANTIERE	15
6	CONFRONTO TRA STIMA DEL TRAFFICO DI CANTIERE E TRAFFICO REALE	20
	6.1 Realizzazione del nuovo metanodotto e delle opere connesse	20
	6.2 Rimozione del metanodotto e delle opere connesse esistenti	20
	6.3 Conclusioni	21

METANODOTTO CERVIGNANO - MORTARA DN 1400 (56"), DP 75 bar E OPERE CONNESSE					
PIANO DI PREVISIONE DEL TRAFFICO					
N° Documento:		Foglio		Rev.:	
J01811-ENV-RE-000-0013		3	di 21	00	

1 PREMESSA

Il presente "Piano di previsione del traffico", relativo al gasdotto denominato "Metanodotto Cervignano - Mortara DN 1400 (56")", DP 75 bar e Opere Connesse", è redatto in accordo a quanto richiesto al punto 14 della "Richiesta integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale" formulata dalla *Commissione tecnica VIA - VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare* ed inoltrata dalla *Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali*, con protocollo DVA-2012-0031518 del 27/12/2012.

Scopo del documento è quello di ipotizzare e quantificare i principali tragitti dei mezzi di cantiere, stimandone la possibile incidenza in termini di aumento di traffico sulla viabilità esistente, con particolare riferimento ai mezzi pesanti.

Si precisa, comunque, che prima dell'inizio dei lavori sarà redatto dall'Appaltatore il "Piano della viabilità di cantiere", sul quale sarà individuata nel dettaglio la viabilità per la movimentazione dei mezzi di cantiere. Tale Piano sarà altresì sottoposto per approvazione, agli uffici comunali/provinciali preposti e alla Direzione dei Lavori dei lavori/Committente.

METANODOTTO CERVIGNANO - MORTARA DN 1400 (56"), DP 75 bar E OPERE CONNESSE					
PIANO DI PREVISIONE DEL TRAFFICO					
N° Documento:	Foglio	Rev.:			
J01811-ENV-RE-000-0013	4 di 21	00			

2 ANALISI DEI DOCUMENTI DI RIFERIMENTO E DEFINIZIONE DEL QUADRO INFORMATIVO

Il "Piano di previsione del traffico" in oggetto si avvale del riferimento ai seguenti documenti emessi nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (Ed. Marzo 2012):

- Studio di Impatto Ambientale – Volume introduttivo [J01811-ENV-RE-000-0001]
- Studio di Impatto Ambientale – Opere in progetto [J01811-ENV-RE-100-0001]
 - ANNESSO 2 - Valutazione di Incidenza SIC IT2080002 "Basso corso e sponde del Ticino", ZPS IT2080301 "Boschi del Ticino" e IBA 018 "Fiume Ticino" [J01811-ENV-RE-100-0101]
 - ANNESSO 3 - Valutazione di Incidenza SIC/ZPS IT2080023 "Garzaia di Cascina Villarasca" e IBA 022 "Lomellina e garzaie del pavese" [J01811-ENV-RE-100-0102]
 - ANNESSO 4 - Valutazione di Incidenza SIC/ZPS ricadenti entro 5 km dal tracciato [J01811-ENV-RE-100-0104]
 - ANNESSO 5 - Studio acustico [J01811-ENV-RE-100-0204]¹
 - ANNESSO 6 - Studio della qualità dell'aria [J01811-ENV-RE-100-0205]¹
- Studio di Impatto Ambientale – Rimozione condotte esistenti [J01811-ENV-RE-300-0001]
 - ANNESSO 2 - Valutazione di Incidenza SIC IT2080002 "Basso corso e sponde del Ticino", ZPS IT2080301 "Boschi del Ticino" e IBA 018 "Fiume Ticino" [J01811-ENV-RE-300-0101]¹
 - ANNESSO 3 - Valutazione di Incidenza SIC/ZPS IT2080023 "Garzaia di Cascina Villarasca" e IBA 022 "Lomellina e garzaie del pavese" [J01811-ENV-RE-300-0102]
 - ANNESSO 4 - Studio acustico [J01811-ENV-RE-300-0204]¹
 - ANNESSO 5 - Studio della qualità dell'aria [J01811-ENV-RE-300-0205]¹

Si considereranno, altresì, i dati e i contenuti dei seguenti documenti:

- Monitoraggio della circolazione stradale extraurbana – Dati pubblicati sul sito della DG Infrastrutture e Mobilità (Regione Lombardia, Seconda emissione 21/05/2008)
- Zonizzazione del territorio regionale in zone e agglomerati per la valutazione della qualità dell'aria ambiente ai sensi dell'art. 3 del decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155 - revoca della D.G.R. n. 5290/07 (D.G.R. 30/11/2011 n. 9/2605)
- Approvazione della classificazione funzionale e qualificazione della rete viaria della Regione Lombardia ai sensi dell'art. 3 della L.R. 9/2001 (D.G.R. 03/12/2004 n. 7/19709).

¹ Documento aggiornato in base alla "Richiesta integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale" formulata dalla Commissione tecnica VIA - VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ed inoltrata dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, con protocollo DVA-2012-0031518 del 27/12/2012 e alle varianti progettuali proposte.

METANODOTTO CERVIGNANO - MORTARA DN 1400 (56"), DP 75 bar E OPERE CONNESSE				
PIANO DI PREVISIONE DEL TRAFFICO				
N° Documento:	Foglio	Rev.:		
J01811-ENV-RE-000-0013	5 di 21	00		

3 CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ

La realizzazione dell'opera oggetto di studio prevede l'installazione della nuova condotta "Metanodotto Cervignano-Mortara DN 1400 (56"), DP 75 bar e opere connesse" e la rimozione del "Metanodotto Sergnano-Mortara, tratto Cervignano-Mortara, DN 750 (30"), MOP 70 bar e opere connesse".

In particolare, il "Metanodotto Cervignano - Mortara DN 1400 (56"), DP 75 bar e opere connesse" consta di 61,665 km di linea principale e di 35,807 km di allacciamenti, per un totale di 97,472 km di nuove condotte da posare.

Il metanodotto "Sergnano-Mortara, tratto Cervignano-Mortara, DN 750 (30"), MOP 70 bar e opere connesse" in rimozione, invece, consta di 56,100 km di linea principale e di 21,716 km di opere connesse, per complessivi 77,816 km di linea.

I lavori di installazione della nuova condotta iniziano con la preparazione delle piazzole di stoccaggio per l'accatastamento delle tubazioni a cui segue il trasporto e la collocazione delle barre, delle curve stampate, della raccorderia, ecc., previste per ogni singola postazione. Le altre attività avvengono in corrispondenza dei cantieri di linea che, nel loro avanzamento graduale nel territorio, garantiscono l'esecuzione di tutte le fasi previste per l'installazione della condotta, dall'apertura dell'area di passaggio sul fronte di avanzamento alla riprofilatura dell'originaria superficie topografica all'opposta estremità dello stesso cantiere.

Le attività sono quindi completate dai ripristini vegetazionali che, per loro natura, vanno eseguiti in periodi temporali ben definiti.

Contestualmente all'avanzamento della linea, operano poi piccoli cantieri dedicati alla realizzazione degli attraversamenti più impegnativi (microtunnel, corsi d'acqua e infrastrutture principali).

Il lavoro procede con la condotta posata senza scollegamenti e le singole fasi sono coordinate in modo che la distanza tra i due punti di avanzamento dello scavo e del rinterro della condotta non sia superiore a 3,0 km; al fine di minimizzare presenze antropiche e di mezzi nel territorio, i cantieri sono impegnati nella parte iniziale con la fase di apertura dell'area di passaggio e in quella terminale con le attività di ripristino.

I lavori di realizzazione dell'opera (montaggio e posa della condotta) sono programmati ed eseguiti in periodi definiti per ogni singolo cantiere considerando i vincoli imposti dalle esigenze temporali di eventuali tratti particolari (attraversamento fluviali e di aree di particolare valenza) compresi nei diversi lotti di appalto.

Il programma di dettaglio delle singole fasi viene predisposto dall'impresa costruttrice successivamente all'assegnazione dei lavori.

La rimozione dell'esistente tubazione DN 750 (30") e delle opere ad essa connesse, così come la messa in opera della nuova condotta, prevede l'esecuzione di fasi sequenziali di lavoro che permettono di contenere le operazioni in un tratto limitato della linea da rimuovere, avanzando progressivamente lungo il tracciato.

Dopo l'interruzione del flusso del gas ottenuto attraverso la chiusura degli impianti di intercettazione di linea a monte ed a valle dei tratti in dismissione e la depressurizzazione degli stessi, le operazioni di rimozione della condotta si vanno ad articolare in una serie di

METANODOTTO CERVIGNANO - MORTARA DN 1400 (56"), DP 75 bar					
E OPERE CONNESSE					
PIANO DI PREVISIONE DEL TRAFFICO					
N° Documento:	Foglio	Rev.:			
J01811-ENV-RE-000-0013	6 di 21	00			

attività abbastanza simili a quelle necessarie alla costruzione di una nuova tubazione e prevedono:

- Realizzazione di infrastrutture provvisorie;
- Apertura della area di passaggio;
- Scavo della trincea sopra la tubazione esistente;
- Sezionamento della condotta nella trincea;
- Messa in opera di fondelli e inertizzazione dei tratti di tubazione lasciati nel sottosuolo;
- Taglio della condotta in spezzoni e rimozione della stessa secondo la normativa vigente;
- Smantellamento degli attraversamenti di infrastrutture e corsi d'acqua;
- Smantellamento degli impianti;
- Rinterro della trincea;
- Esecuzione dei ripristini.

I lavori di realizzazione complessiva dell'opera saranno completati presumibilmente nel periodo massimo di circa 48 mesi. I ripristini morfologici, della viabilità e vegetazionali saranno completati nei 12 mesi successivi, rispettivamente, al termine dei lavori di messa in opera, per il nuovo metanodotto, e di dismissione, per la condotta da rimuovere.

Le attività di recupero/smaltimento delle tubazioni dei metanodotti esistenti posti fuori esercizio e rimossi dal terreno non saranno a carico dell'Appaltatore: sarà la stessa Snam Rete Gas ad individuare una Ditta specializzata per lo smaltimento e l'invio delle condotte dismesse a recuperatore autorizzato di materiali ferrosi.

Tale Ditta, provvederà al carico delle tubazioni rimosse direttamente dalle aree di cantiere, non essendo previste piazzole per il deposito temporaneo delle tubazioni, e al successivo trasporto ad impianti di recupero di materiali ferrosi autorizzati.

Il trasporto delle tubazioni dimesse avverrà tramite mezzi autorizzati e sarà accompagnato dal formulario di identificazione dei rifiuti redatto in quattro copie, di cui una sarà conservata presso il produttore (Snam Rete Gas) e le altre tre, controfirmate e datate in arrivo dal destinatario, saranno acquisite una dal destinatario stesso e due dal trasportatore, che provvederà a sua volta a trasmetterne una al produttore.

Gli altri materiali saranno destinati ad altri centri di recupero autorizzati. In questo caso sarà l'Appaltatore a farsi carico dello smaltimento.

METANODOTTO CERVIGNANO - MORTARA DN 1400 (56"), DP 75 bar E OPERE CONNESSE				
PIANO DI PREVISIONE DEL TRAFFICO				
N° Documento:	Foglio	Rev.:		
J01811-ENV-RE-000-0013	7 di 21	00		

4 INDIVIDUAZIONE DEI PRINCIPALI TRAGITTI E STIMA DEL NUMERO DI VIAGGI DEI MEZZI DI CANTIERE

Di seguito si ipotizzano i principali tragitti dei mezzi di cantiere, distinguendo quelli per la realizzazione del nuovo "Metanodotto Cervignano-Mortara DN 1400 (56"), DP 75 bar e opere connesse" e quelli per la rimozione dell'esistente "Metanodotto Sergnano-Mortara, tratto Cervignano-Mortara, DN 750 (30"), MOP 70 bar e opere connesse".

Si fornisce, inoltre, una stima del numero dei viaggi necessari al trasporto *al* cantiere e *dal* cantiere delle tubazioni.

4.1 Realizzazione del nuovo metanodotto e delle opere connesse

La fonte principale di traffico stradale dovuto alla realizzazione del nuovo "Metanodotto Cervignano-Mortara DN 1400 (56"), DP 75 bar e opere connesse" è riconducibile agli spostamenti dei mezzi di trasporto pesanti dai caselli autostradali (autostrade A1 o A7) più prossimi all'area di intervento fino alle piazzole per lo stoccaggio delle tubazioni.

La movimentazione dei tubi per la posa effettiva lungo la linea avverrà, invece, tramite l'area di passaggio, e non interesserà quindi ulteriori strade di utilizzo pubblico.

Ciò premesso, la posizione delle piazzole previste lungo i gasdotti in progetto è riassumibile come segue:

Tab. 4.1 - Metanodotto Cervignano-Mortara: ubicazione delle piazzole di stoccaggio delle tubazioni.

Piazzola	Comune	Progressiva chilometrica approssimativa	Superficie occupata (m ²)	Località
P.1	Cervignano d'Adda	0+670	3000	Cascina Luigia
P.2	Mulazzano	3+000	4200	Cascina Isola Balba
P.3	Sordio	6+587	2300	Sordio
P.4	San Zenone al Lambro	7+600	1300	San Zenone al Lambro
P.5	San Zenone al Lambro	9+220	1700	Fiume Lambro
P.6	Bascapè	12+970	3900	Cascina Bissone
P.7	Carpiano	15+525	2500	Cascina Foina
P.8	Landriano	17+670	2500	Casa Zanarocca
P.9	Lacchiarella	24+290	5200	Birolo
P.10	Lacchiarella	24+712	1000	Birolo
P.11	Lacchiarella	25+972	7600	Casirate Olona
P.12	Rognano	33+195	3000	Impianto di Rognano
P.13	Motta Visconti	40+745	9200	Motta Visconti
P.14	Vigevano	45+595	5400	Cascina Santa Marta
P.15	Gambolò	50+560	3100	Casone Sturino
P.16	Gambolò	53+972	4400	Cavo di Noceto
P.17	Mortara	60+840	2300	Cascina Alberona
P.18	Mortara	61+555	2500	Impianto di Mortara

METANODOTTO CERVIGNANO - MORTARA DN 1400 (56"), DP 75 bar E OPERE CONNESSE				
PIANO DI PREVISIONE DEL TRAFFICO				
N° Documento:	Foglio	Rev.:		
J01811-ENV-RE-000-0013	8 di 21	00		

Tab. 4.2 - Elenco degli allacciamenti per i quali è previsto l'utilizzo delle stesse piazzole già individuate per il Met. Cervignano-Mortara.

Allacciamento	Piazzola
Variante Ricoll. Deriv. per Peschera Borromeo DN 400 (16"), DP 75 bar	P. 1
Allacciamento Comune di Cervignano d'Adda DN 200 (8"), DP 75 bar	
Variante Ricoll. Allacciamento EX ENEL DN 250 (10"), DP 75 bar	
Allacciamento Comune di San Zenone al Lambro DN 200 (8"), DP 75 bar;	P. 3
Allacciamento Comune di Sordio DN 100 (4"), DP 75 bar	
Deriv per Vizzolo DN 200 (8"), DP 75 bar	
Variante Ricoll. Allacciamento CONTINUUS DN 100 (4"), DP 75 bar.	P. 6
Collegamento Met. Cervignano-Mortara a cabina di Bascapè DN 500 (20"), DP 75 bar	
Collegamento Cab. di Bascapè al Met. Cerro al Lambro-Milano DN 500 (20"), DP 24 bar	
Variante al Met. Cerro al Lambro-Milano (per inserimento PIDI Ricoll. Cerro al Lambro-Milano)	P. 7
Allacciamento Comune di Carpiano DN 200 (8"), DP 75 bar	
Allacciamento Comune di Lacchiarella 1* presa DN 200 (8"), DP 75 bar	P. 11
Deriv. per Giussago e Lacchiarella DN 300 (12"), DP 75 bar	
Allacciamento Comune di Giussago 1* presa DN 150 (6"), DP 75 bar	
Allacciamento Comune di Giussago 2* presa DN 200 (8"), DP 75 bar	
Allacciamento Egidio Galbani-Giussago DN 150 (6"), DP 75 bar	
Allacciamento Comune di Lacchiarella 2* presa DN 200 (8"), DP 75 bar	
Allacciamento Rubinetterie MAMOLI DN 100 (4"), DP 75 bar	P. 13
Allacciamento Comune di Motta Visconti/Besate DN 200 (8"), DP 75 bar	
Allacciamento Comune di Vigevano 3* presa DN 300 (12"), DP 75 bar	P. 14
Allacciamento Comune di Borgo San Siro DN 200 (8"), DP 75 bar	
Allacciamento MONVISO S.p.A. DN 100 (4"), DP 75 bar	
Allacciamento Comune di Gambolò 2* presa DN 200 (8"), DP 75 bar	
Allacciamento Coop Nuova PAN-PLA DN 150 (6"), DP 75 bar	
Allacciamento Comune di Mortara 3* presa DN 150 (6"), DP 75 bar	P. 17

Tab. 4.3 - Ubicazione delle piazzole di stoccaggio delle tubazioni per gli allacciamenti che non utilizzano le piazzole di cui alla Tab. 4.1.

Piazzola	Comune	Progressiva chilometrica approssimativa	Superficie occupata (m ²)	Località
Variante al Met. Rognano-Cusago (per inserimento PIDI Ricoll. All.to Comune di Rosate) DN 500 (20"), DP 75 bar				
Variante Ricoll. Allacciamento Comune di Rosate DN 200 (8"), DP 75 bar				
P. 19	Vernate	0+070 (*)	500	Vernate
Variante Ricoll. Pot. Deriv per Vigevano DN 400 (16"), DP 75 bar				
P. 20	Gambolò	0+088	500	Prolung. Diram. Vigevano

(*) progressiva riferita all'allacciamento "Variante Ricoll. Allacciamento Comune di Rosate DN 200 (8"), DP 75 bar".

METANODOTTO CERVIGNANO - MORTARA DN 1400 (56"), DP 75 bar E OPERE CONNESSE					
PIANO DI PREVISIONE DEL TRAFFICO					
N° Documento:	Foglio		Rev.:		
J01811-ENV-RE-000-0013	9	di 21	00		

A partire dalle lunghezze delle linee da posare (61,665 km di linea principale e 35,807 di opere connesse), considerando una lunghezza media delle barre pari a 14 m e assumendo un numero di barre trasportate con uno stesso viaggio pari a 2 (per il 56") o a 5 (per le opere connesse con DN minore), è possibile stimare un numero complessivo di viaggi necessari al trasporto delle tubazioni alle piazzole pari a **2.799** (si veda Tab. 4.4 seguente).

Tab. 4.4 - Stima del numero di viaggi per il trasporto dei tubi stoccati nelle piazzole.

Condotte in progetto	Lunghezza (m)	Lunghezza barre (m)	N. di barre	N. di barre trasportate in un viaggio	N. di viaggi
Metanodotto Principale (DN 1400)	61.665	14	4.405	2	2.202
Opere connesse (DN vari)	35.807	12	2.984	5	597
tot	97.472		7.389		2.799

Individuati, nella fascia oraria 9:00-12:00 e 14:00-17:00, un numero di 40 viaggi/giorno, dal lunedì al venerdì (corrispondenti a 200 viaggi/settimana), è possibile calcolare un totale di **14 settimane (3,5 mesi) per completare i trasporti dei nuovi tubi.**

Di seguito si riportano le ipotesi di tragitto per la consegna delle tubazioni alle piazzole: si precisa che tali percorsi saranno meglio definiti solo dalla Ditta Appaltatrice nel "Piano della viabilità di cantiere" di cui al § 1 del presente documento.

Tuttavia, le ipotesi di tragitto sono state formulate nella maniera più realistica possibile, seguendo sempre i seguenti principi:

- minor percorrenza dal casello autostradale più prossimo (autostrada A1 o A7);
- limitazione dei percorsi all'interno dei centri abitati;
- garanzia di buone condizioni di operatività (evitare sottopassaggi, evitare strade scomode da percorrere con mezzi pesanti, ecc.).

Tab. 4.5 - Metanodotto Cervignano-Mortara: ipotesi di tragitto per il trasporto delle tubazioni alle piazzole di stoccaggio.

Piazzola	Comune	km	Ipotesi di tragitto	Distanza (km)
P.1	Cervignano d'Adda	0+670	Dall'uscita della A1, imboccare la SP40 Melegnano-Binasco in direzione est. Alla prima rotatoria, dopo 1 km, proseguire dritto per altri 700 m; alla rotatoria seguente imboccare la SS9 (via Emilia) e mantenerla per circa 1,4 km; alla rotatoria, prendere la seconda uscita ed imboccare la SP138; seguire la direzione per circa 7,5 km, superando il centro abitato di Mulazzano ed arrivando allo svincolo con la SP16. Prendere la prima uscita a destra della rotatoria e percorrere la statale per circa 1,6 km, per giungere alla piazzola posta sul lato destro della strada.	12,2

**METANODOTTO CERVIGNANO - MORTARA DN 1400 (56"), DP 75 bar
E OPERE CONNESSE**

PIANO DI PREVISIONE DEL TRAFFICO

N° Documento: J01811-ENV-RE-000-0013	Foglio 10 di 21	Rev.:	00				
---	--------------------	-------	----	--	--	--	--

Piazzola	Comune	km	Ipotesi di tragitto	Distanza (km)
P.2	Mulazzano	3+000	Dall'uscita della A1, imboccare la SP40 Melegnano-Binasco in direzione est. Alla prima rotatoria, dopo 1 km, proseguire dritto per altri 700 m; alla rotatoria seguente imboccare la SS9 (via Emilia) e mantenerla per circa 1,4 km; alla rotatoria, prendere la seconda uscita ed imboccare la SP138; seguire la direzione per 5,5 km, lasciando sulla sinistra il centro abitato di Mulazzano. Svoltare a destra e immettersi nella SP158, percorrendola per circa 1,5 km e girare a destra sulla via per località Cascina Isola Balba. Dopo 500 m si arriva alla piazzola in progetto.	10,6
P.3	Sordio	6+587	Dall'uscita della A1, imboccare la SP40 Melegnano-Binasco in direzione est. Alla prima rotatoria, dopo 1 km, proseguire dritto per altri 700 m; alla rotatoria seguente imboccare la SS9 (via Emilia) e mantenerla per circa 5,6 km, giungendo così alla piazzola in progetto sul lato destro della strada.	7,3
P.4	San Zenone al Lambro	7+600	Dall'uscita della A1, imboccare la SP40 Melegnano-Binasco in direzione est. Alla prima rotatoria, dopo 1 km, proseguire dritto per altri 700 m; alla rotatoria seguente imboccare la SS9 (via Emilia) e mantenerla per circa 3,6 km. All'incrocio, svoltare sulla destra e percorrere la SP204 per circa 2,7 km lasciando sulla destra l'abitato di San Zenone al Lambro, raggiungendo la piazzola in progetto.	10,2
P.5	San Zenone al Lambro	9+220	Dall'uscita della A1, imboccare la SP40 Melegnano-Binasco in direzione est. Alla prima rotatoria, dopo 1 km, proseguire dritto per altri 700 m; alla rotatoria seguente imboccare la SS9 (via Emilia) e mantenerla per circa 3,6 km. All'incrocio, svoltare sulla destra e percorrere la SP204 per circa 2,2 km fino all'abitato di San Zenone al Lambro. Svoltare sulla destra in via De Gasperi e, subito dopo, sulla sinistra in via Negri. Proseguire, quindi, per viale delle Rimembranze e via Manzoni e imboccare la strada vicinale. Dopo 400 m si raggiunge la piazzola in progetto.	10,5
P.6	Bascapè	12+970	Dall'uscita della A1, imboccare la SP40 Melegnano-Binasco in direzione est. Alla prima rotatoria, dopo 1 km, entrare a Melegnano in viale della Repubblica e proseguire per 2,4 km fino a Riozzo. Superato l'abitato, svoltare sulla destra in direzione Cascina Fornaci, lasciandosela sulla sinistra e raggiungendo la piazzola dopo 2,5 km.	6
P.7	Carpiano	15+525	Dall'uscita della A1, imboccare la SP40 Melegnano-Binasco in direzione ovest e proseguire dritto per circa 4,8 km lasciandosi l'abitato di Carpiano sulla sinistra. Allo svincolo, prendere la SS412 e	11,1

**METANODOTTO CERVIGNANO - MORTARA DN 1400 (56"), DP 75 bar
E OPERE CONNESSE**

PIANO DI PREVISIONE DEL TRAFFICO

N° Documento: J01811-ENV-RE-000-0013	Foglio 11 di 21	Rev.:			
		00			

Piazzola	Comune	km	Ipotesi di tragitto	Distanza (km)
			percorrerla per 3,5 km. Al successivo svincolo, prendere la terza uscita e raggiungere la SP165 dopo circa 800 m. A questo punto, proseguire sulla provinciale per 2 km circa fino a raggiungere la piazzola.	
P.8	Landriano	17+670	Dall'uscita della A1, imboccare la SP40 Melegnano-Binasco in direzione ovest e proseguire dritto per circa 4,8 km lasciandosi l'abitato di Carpiano sulla sinistra. Allo svincolo, prendere la terza uscita in direzione località Draghetto e dopo 2 km raggiungere la piazzola in progetto.	6,8
P.9	Lacchiarella	24+290	Dall'uscita della A7 di Binasco, prendere la SP30 in direzione S-E. Dopo circa 300 m, alla rotatoria proseguire sulla SP40 per circa 7 km. Alla rotatoria, prendere la prima sulla destra e, dopo 200 m, a quella successiva di nuova tenere la destra proseguendo verso Villamaggiore, lasciandosi la zona industriale sulla sinistra. Dopo circa 4,5 km si giunge in località Cascina Birolo dove è posta la piazzola in progetto.	12
P.10	Lacchiarella	24+712	Dall'uscita della A7 di Binasco, prendere la SP30 in direzione S-E. Dopo circa 300 m, alla rotatoria proseguire sulla SP40 per circa 7 km. Alla rotatoria, proseguire dritto per circa 1 km, poi svoltare sulla destra, imboccando la SP28 e lasciandosi l'abitato di Siziano sulla destra. Proseguire dritto sulla SP205 per 5 km e in località Pontelungo svoltare a destra in via Montesanto; quindi imboccare via Trieste e via del Riso a Gualdrasco. Proseguendo per 4,5 km, si giunge in località Cascina Birolo dove è posta la piazzola in progetto.	18
P.11	Lacchiarella	25+972	Dall'uscita della A7 di Binasco, prendere la SP30 in direzione S-E. Dopo circa 300 m, alla rotatoria proseguire sulla SP40 per circa 2,5 km. Svoltare sulla destra sulla SP105 e alla rotatoria prendere via Mameli sulla sinistra. Proseguire su via Togliatti e via Pascoli lasciandosi l'abitato di Lacchiarella sulla destra e, dopo circa 2,2 km, svoltare sulla sinistra e seguire la strada comunale superando gli abitati di Mettone e Casirate Olona per raggiungere, dopo circa 2,5 km, la piazzola in progetto.	7,5
P.12	Rognano	33+195	Dall'uscita della A7 di Binasco, prendere la SP30 in direzione N-O, mantenerla per circa 2,7 km, lasciandosi sulla destra l'abitato di Santa Corinna. Svoltare sulla sinistra ed entrare nell'area industriale di Pasturago; dopo circa 1,2 km, svoltare sulla sinistra sulla SP 163 e seguirla per circa 1,7 km. Una volta superato il cavalcavia sulla A7, allo	9

**METANODOTTO CERVIGNANO - MORTARA DN 1400 (56"), DP 75 bar
E OPERE CONNESSE**

PIANO DI PREVISIONE DEL TRAFFICO

N° Documento: J01811-ENV-RE-000-0013	Foglio 12 di 21	Rev.:	00				
---	--------------------	-------	----	--	--	--	--

Piazzola	Comune	km	Ipotesi di tragitto	Distanza (km)
			svincolo svoltare sulla sinistra e prendere la SP145, per raggiungere quindi la piazzola dopo circa 3,5 km.	
P.13	Motta Visconti	40+745	Dall'uscita della A7 di Bereguardo-Pavia Nord, prendere la A53 e dopo circa 500 m, svoltare sulla destra e seguire lo svincolo fino a raggiungere la SS526. Imboccata la statale in direzione N-O, mantenerla per circa 10 km, superando gli abitati di Villette, Bereguardo e Motta Visconti, per raggiungere quindi la piazzola.	12
P.14	Vigevano	45+595	Dall'uscita della A7 di Gropello Cairoli, alla rotonda svoltare a sinistra e fino a raggiungere l'imbocco della SS596. Seguire la strada statale in direzione ovest e prendere la SP206. Dopo circa 12 km, superati gli abitati di Borgo San Siro e Belcreda, svoltare sulla destra e seguire strade comunali per circa 6 km fino al raggiungimento della piazzola.	25
P.15	Gambolò	50+560	Dall'uscita della A7 di Gropello Cairoli, alla rotonda svoltare a sinistra e fino a raggiungere l'imbocco della SS596. Seguire la strada statale in direzione ovest, attraversando Garlasco, e passare a sud di Tromello. Imboccare la SP183 e seguirla fino a Gambolò. Lasciandosi l'abitato sulla sinistra, proseguire fino alla rotonda con Via Molino e imboccarla in direzione est. Svoltare quindi sulla sinistra in località Stradella e proseguire per altri 700 m circa fino al raggiungimento della piazzola.	23
P.16	Gambolò	53+972	Dall'uscita della A7 di Gropello Cairoli, alla rotonda svoltare a sinistra e fino a raggiungere l'imbocco della SS596. Seguire la strada statale in direzione ovest, attraversando Garlasco, e passare a sud di Tromello. Imboccare la SP183 e svoltare a sinistra dopo circa 300, prendendo la strada comunale e seguendola per circa 3,5 km fino alla piazzola.	16
P.17	Mortara	60+840	Dall'uscita della A7 di Gropello Cairoli, alla rotonda svoltare a sinistra e fino a raggiungere l'imbocco della SS596. Seguire la strada statale in direzione ovest, attraversando Garlasco, e passare a sud di Tromello proseguendo sulla statale per altri 7,2 km fino ad arrivare al PIL n. 9 in progetto.	18,5
P.18	Mortara	61+555	Dall'uscita della A7 di Gropello Cairoli, alla rotonda svoltare a sinistra e fino a raggiungere l'imbocco della SS596. Seguire la strada statale in direzione ovest, attraversando Garlasco, e passare a sud di Tromello proseguendo sulla statale per altri 7,2 km fino ad arrivare all'Impianto di Mortara.	19
P.19	Vernate	0+070(*)	Dall'uscita della A7 di Binasco, prendere la SP30 in direzione N-O, mantenerla per circa 4,2 km,	9,2

METANODOTTO CERVIGNANO - MORTARA DN 1400 (56"), DP 75 bar E OPERE CONNESSE					
PIANO DI PREVISIONE DEL TRAFFICO					
N° Documento:	Foglio		Rev.:		
J01811-ENV-RE-000-0013	13	di 21	00		

Piazzola	Comune	km	Ipotesi di tragitto	Distanza (km)
			lasciandosi sulla destra l'abitato di Santa Corinna fino a giungere nei pressi di Coazzano. Alla rotatoria, prendere la seconda uscita ed immettersi nella SP33. Percorrere la provinciale per 2 km circa e prendere la terza uscita della rotatoria; dopo 60 m, svoltare a sinistra ed immettersi nella SP163, seguendola per 2,9 km fino ad arrivare in prossimità di Vernate e raggiungere quindi la piazzola in progetto.	
P.20	Gambolò	0+088	Dall'uscita della A7 di Gropello Cairoli, alla rotatoria svoltare a sinistra e fino a raggiungere l'imbocco della SS596. Seguire la strada statale in direzione ovest, attraversando Garlasco, e passare a sud di Tromello. Imboccare la SP183 e seguirla fino a Gambolò. Lasciandosi l'abitato sulla sinistra, proseguire fino all'incrocio con Via Rovelletto: a questo punto svoltare a destra e proseguire sulla strada vicinale per 1,3 km fino al raggiungimento della piazzola.	24

(*) progressiva riferita all'allacciamento "Variante Ricoll. Allacciamento Comune di Rosate DN 200 (8"), DP 75 bar".

4.2 Rimozione del metanodotto e delle opere connesse esistenti

La fonte principale di traffico dovuta, invece, alla rimozione del "Metanodotto Sergnano-Mortara, tratto Cervignano-Mortara, DN 750 (30"), MOP 70 bar e opere connesse", non essendo previste piazzole per lo stoccaggio temporaneo delle tubazioni rimosse, è riconducibile allo spostamento dei mezzi per il trasporto delle tubazioni direttamente dalle aree di cantiere agli impianti per il recupero di materiali ferrosi.

A partire, anche in questo caso, dalle lunghezze delle linee da rimuovere (56,100 km di metanodotto principale e 21,716 km di opere connesse), considerando una lunghezza media dei tubi tagliati e rimossi pari a 10 m e assumendo un numero di barre trasportate con uno stesso viaggio pari a 7, è possibile stimare un numero complessivo di viaggi necessari al conferimento delle tubazioni rimosse dalle aree di cantiere agli impianti di recupero pari a **1.112**.

Tab. 4.6 - Stima del numero di viaggi per il trasporto dei tubi rimossi dalle aree di cantiere agli impianti di recupero.

Condotte in rimozione	Lunghezza (m)	Lunghezza barre (m)	N. di barre	N. di barre trasportate in un viaggio	N. di viaggi
Metanodotto Principale (DN 750)	56100	10	5.610	7	801
Opere connesse (DN vari)	21716	10	2.172	7	310
tot	77816		7.782		1.112

METANODOTTO CERVIGNANO - MORTARA DN 1400 (56"), DP 75 bar E OPERE CONNESSE						
PIANO DI PREVISIONE DEL TRAFFICO						
N° Documento: J01811-ENV-RE-000-0013		Foglio 14 di 21		Rev.: 00		

Individuati, nella fascia oraria 9:00-12:00 e 14:00-17:00, un numero di 25 viaggi/giorno, dal lunedì al venerdì (corrispondenti a 125 viaggi/settimana), è possibile calcolare un totale di **9 settimane (2,2 mesi) per completare i trasporti dei tubi rimossi.**

Per ciò che concerne le ipotesi di tragitto, poiché i tubi rimossi saranno caricati dalle aree di cantiere direttamente su mezzi pesanti per il conferimento a ditte specializzate al recupero dei materiali ferrosi, si ritiene che le indicazioni fornite in Tab. 4.5 limitatamente allo spostamento "casello autostradale-piazzola" siano ancora valide invertendo, in questo caso, il punto di partenza con l'arrivo.

METANODOTTO CERVIGNANO - MORTARA DN 1400 (56"), DP 75 bar
E OPERE CONNESSE

PIANO DI PREVISIONE DEL TRAFFICO

N° Documento: J01811-ENV-RE-000-0013	Foglio 15 di 21	Rev.:				
		00				

5 INDIVIDUAZIONE E CARATTERIZZAZIONE DELLE STRADE DA UTILIZZARE PER LE ESIGENZE DI CANTIERE

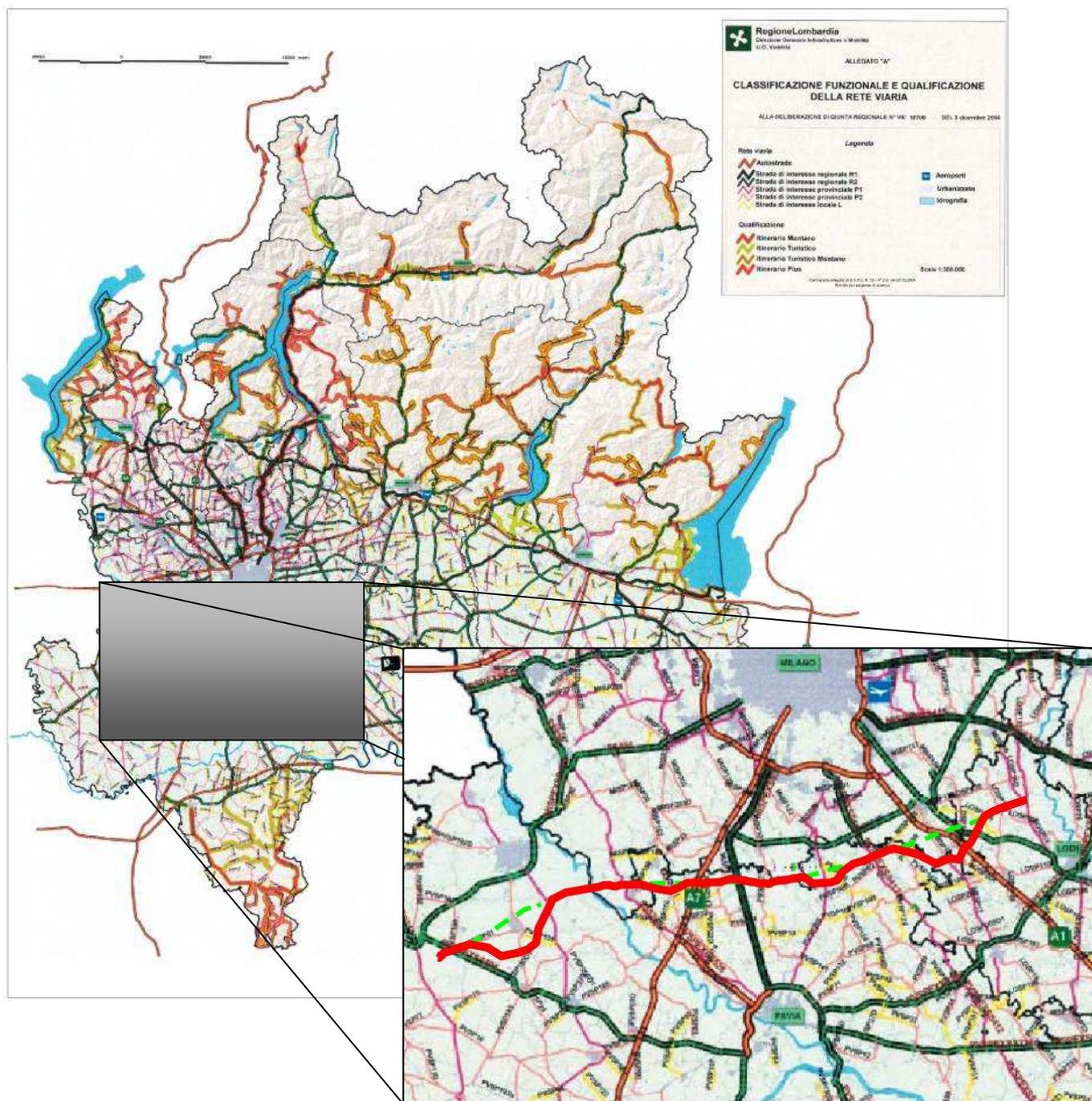


Fig. 5.1 - Inquadramento del tracciato in funzione della "Classificazione funzionale e qualificazione della rete viaria" (Allegato "A" della D.G.R. 03/12/2004 n. 7/19709).

Come visibile dalla Fig. 5.1, l'opera in progetto si inserisce nella parte sud-orientale della regione Lombardia, tra la città di Milano a nord e quella di Pavia a Sud.

METANODOTTO CERVIGNANO - MORTARA DN 1400 (56"), DP 75 bar E OPERE CONNESSE					
PIANO DI PREVISIONE DEL TRAFFICO					
N° Documento:		Foglio		Rev.:	
J01811-ENV-RE-000-0013		16 di 21		00	

Le infrastrutture viarie interferite dalla condotta – molte delle quali saranno anche utilizzate ai fini di cantiere – sono numerose e diverse tipologie: la classificazione effettuata dalla Regione distingue, infatti, autostrade, strade di interesse regionale R1 e R2, strade di interesse provinciale P1 e P2 e strade di interesse locale L.

Ciò premesso, le principali strade che verranno utilizzate per la viabilità dei mezzi pesanti di cantiere (di cui alla Tab. 4.5) possono essere riassunte come segue:

Tab. 5.1 - Principali strade di possibile utilizzo per la viabilità dei mezzi pesanti di cantiere.

Classificazione rete viaria	Infrastrutture
Autostrade	A7, A1
Strade di interesse regionale R1	SS35
Strade di interesse regionale R2	SS596, SS9
Strade di interesse provinciale P1	SS526, SP205, SS412, SP17, SP16, SP16d, SP206, SP 28
Strade di interesse provinciale P2	SP183, SP81, SP106, SP33, SP11, SP145, SP22, SP27, SP165, SP204, SP158
Strade di interesse locale L	SP151, SP121, SP22, SP25, SP27, SP50, SP28, Via Milano (Landriano)

Per una stima del numero dei mezzi circolanti mediamente su tali infrastrutture, è possibile basarsi sui risultati del “Monitoraggio della circolazione stradale extraurbana – Dati pubblicati sul sito della DG Infrastrutture e Mobilità (Regione Lombardia, Seconda emissione 21/05/2008)”.

La Regione Lombardia ha, infatti, avviato nel 2001 il progetto del monitoraggio della circolazione stradale extraurbana nel territorio regionale, finanziando i monitoraggi del traffico provinciali nell’ambito dei più ampi progetti di Costituzione dei Catasti Stradali e definendo criteri e metodi omogenei per lo svolgimento da parte delle Province delle campagne di rilievo. Ad oggi l’archivio regionale ha già un numero consistente di rilievi del traffico, che la Regione ha deciso di pubblicare tramite tale documento.

I periodi di rilievo del traffico nel corso dell’anno sono quattro, uno per ogni stagione meteorologica:

- il rilievo della stagione invernale compreso tra il 21/12 ed il 20/03;
- il rilievo della stagione primaverile compreso tra il 21/03 ed il 20/06;
- il rilievo della stagione estiva compreso tra il 21/06 ed il 20/09;
- il rilievo della stagione autunnale compreso tra il 21/09 ed il 20/12.

In tali periodi, sono stati misurati il numero di veicoli leggeri e pesanti circolanti sugli assi viari; sono considerati veicoli leggeri quelli che hanno una lunghezza compresa tra 0 e 5 metri (i motocicli e le autovetture), mentre sono considerati veicoli pesanti quelli con lunghezza superiore a 5 metri (i veicoli commerciali leggeri e pesanti, gli autobus, gli autoarticolati, gli autotreni e i veicoli eccezionali).

Le tabelle delle misure pubblicate dalla Regione mostrano i dati raggruppati in tre categorie: TGM Veicoli Leggeri, TGM Veicoli Pesanti e TGM Veicoli Equivalenti.

METANODOTTO CERVIGNANO - MORTARA DN 1400 (56"), DP 75 bar E OPERE CONNESSE						
PIANO DI PREVISIONE DEL TRAFFICO						
N° Documento:		Foglio		Rev.:		
J01811-ENV-RE-000-0013		17 di 21		00		

Il traffico giornaliero medio (TGM) dei veicoli leggeri è il numero di veicoli leggeri che sono transitati in un giorno medio della stagione dalla sezione di censimento del traffico e si calcola applicando la seguente formula:

$$\frac{\sum \text{Veicoli Leggeri rilevati nella stagione}}{\text{Numero di giornate rilevate}}$$

Analogamente, il TGM Veicoli Pesanti è il numero di veicoli pesanti che sono transitati in un giorno medio della stagione dalla sezione di censimento del traffico, calcolato attraverso la formula:

$$\frac{\sum \text{Veicoli Pesanti rilevati nella stagione}}{\text{Numero di giornate rilevate}}$$

Il TGM Veicoli Equivalenti è, invece, il numero di veicoli che sono transitati in un giorno medio della stagione dalla sezione di censimento del traffico, equiparando i veicoli pesanti a quelli leggeri attraverso un coefficiente di equivalenza pari a 2,5:

$$\frac{\sum \text{Veicoli Leggeri} + \sum (\text{Veicoli Pesanti} * 2,5)}{\text{Numero di giornate rilevate}}$$

I file pubblicati contengono per ogni provincia il calcolo dei TGM Leggeri, TGM Pesanti e TGM Equivalenti, per ciascuna sezione, per ogni stagione dell'anno e suddiviso in base al senso di marcia ascendente (A) o discendente (D).

Il valore dei TGM può risultare uguale a zero se:

- non sono pervenuti conteggi in quella stagione;
- non sono state fornite giornate complete, cioè di 24 ore;
- i dati non sono risultati attendibili.

Sovrapponendo il tracciato dell'opera in progetto con le mappe di localizzazione, è possibile individuare alcune sezioni utili per quantificare il TGM dei mezzi circolanti sulle strade considerate come potenzialmente utilizzabili dai mezzi pesanti di cantiere (Fig. 5.2).

**METANODOTTO CERVIGNANO - MORTARA DN 1400 (56"), DP 75 bar
E OPERE CONNESSE**

PIANO DI PREVISIONE DEL TRAFFICO

N° Documento:

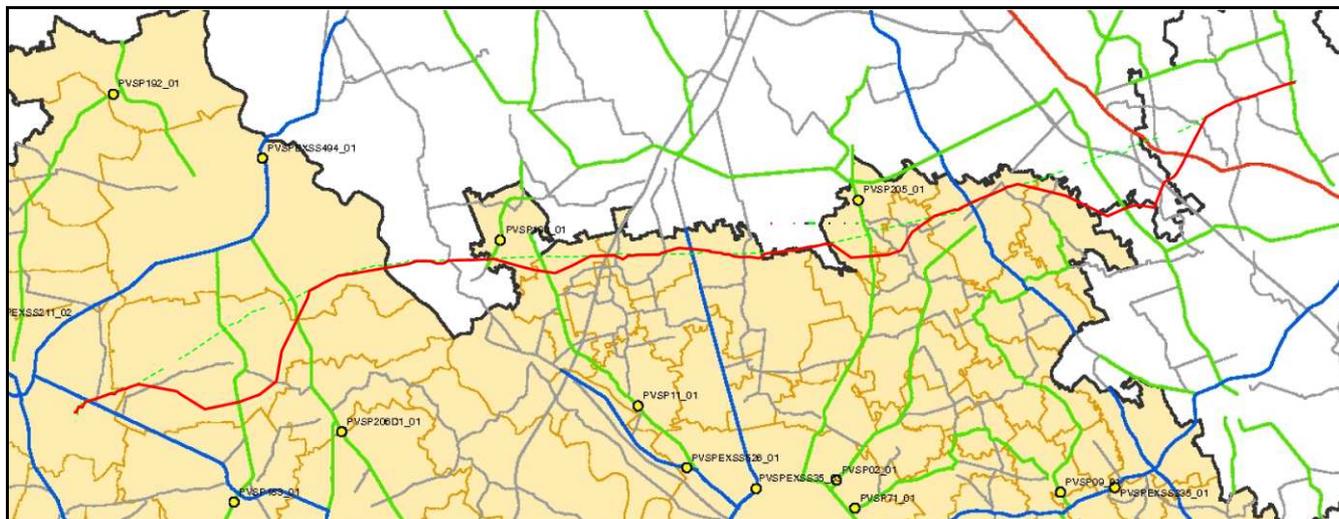
J01811-ENV-RE-000-0013

Foglio

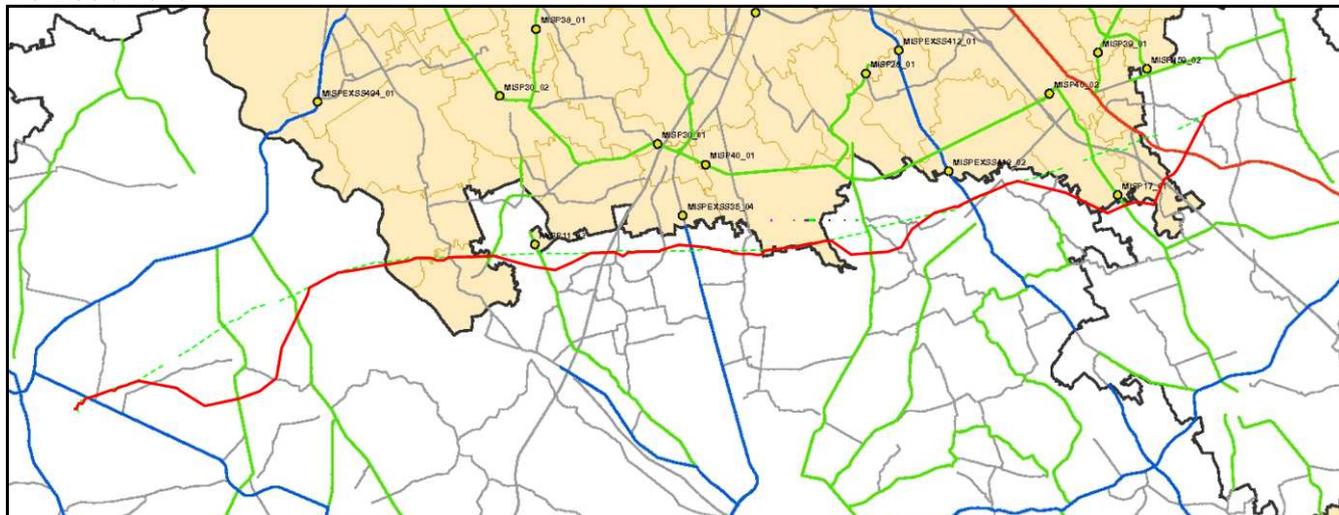
18 di 21

Rev.:

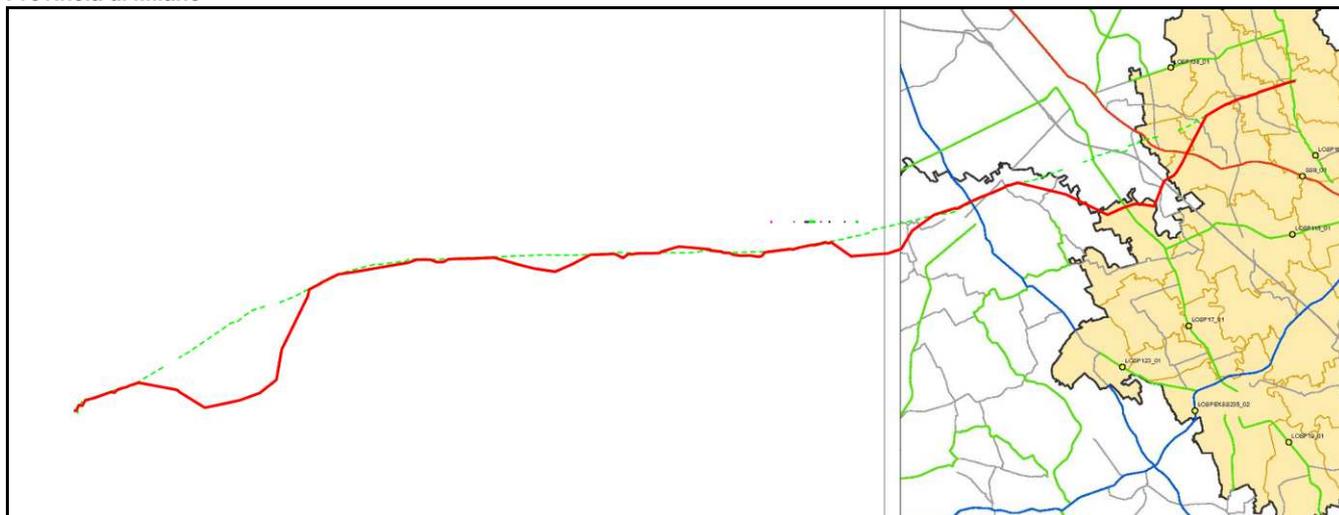
00



Provincia di Pavia



Provincia di Milano



Provincia di Lodi

Fig. 5.2 - Sovrapposizione del tracciato sulla cartografia del "Monitoraggio della circolazione stradale extraurbana" della Regione Lombardia per le tre province attraversate dal metanodotto in progetto.

METANODOTTO CERVIGNANO - MORTARA DN 1400 (56"), DP 75 bar E OPERE CONNESSE									
PIANO DI PREVISIONE DEL TRAFFICO									
N° Documento: J01811-ENV-RE-000-0013		Foglio 19 di 21			Rev.:				

Focalizzando l'attenzione sulle sezioni delle strade valutate ai fini del presente studio (Tab. 5.1) e considerando in particolar modo il valore "TGM Veicoli Equivalenti" dell'ultimo anno con serie di rilievi completi, è possibile collezionare i dati della seguente tabella:

Tab. 5.2 - TGM Veicoli Equivalenti misurato nelle sezioni di rilevamento della Regione Lombardia.

Sezione	TGM Equivalenti								Media TGM Equivalenti
	INVERNO		PRIMAVERA		ESTATE		AUTUNNO		
	A	D	A	D	A	D	A	D	
Provincia di Pavia (anno 2006)									
PVSP11_01	1373	1691	1734	1675	1428	1199	1406	1690	1525
PVSP183_01	2317	2280	2541	2532	2050	1974	2393	2377	2308
PVSP190_01	5560	5534	5846	5968	5537	5552	5691	5686	5672
PVSP205_01	8935	8921	7760	6584	8436	6932	9640	7807	8127
PVSP206D1_01	4827	4854	4954	4865	4601	4532	4846	4878	4795
Provincia di Milano (anno 2007)									
MISPEXSS35_04	0	0	0	0	0	0	11145	10848	10997
MISPEXSS412_02	19717	19224	18032	20149	16097	12987	15803	12995	16876
MISP17_01	9621	9141	0	0	0	0	10137	9626	9631
PVSP11_02	3086	2913	0	0	0	0	3349	7042	4098
Provincia di Lodi (anno 2007)									
LOSP115_01	0	0	6604	7093	5371	5793	6208	6869	6323
LOSP16_01	5008	5149	5485	5650	4677	4774	5585	5769	5262
LOSP17_01	6856	6921	7228	7284	6065	6101	7163	7290	6864
SS9_01	0	0	14172	13351	11542	11266	14314	13476	13020

METANODOTTO CERVIGNANO - MORTARA DN 1400 (56"), DP 75 bar E OPERE CONNESSE			
PIANO DI PREVISIONE DEL TRAFFICO			
N° Documento: J01811-ENV-RE-000-0013	Foglio 20 di 21	Rev.:	00

6 CONFRONTO TRA STIMA DEL TRAFFICO DI CANTIERE E TRAFFICO REALE

6.1 Realizzazione del nuovo metanodotto e delle opere connesse

La stima di cui al § 4.1 mostra che, per gli spostamenti dei mezzi pesanti per conferire le barre delle tubazioni alle piazzole, si può calcolare un **numero di viaggi pari a 2.799 per completare i quali si renderà necessario un periodo di 14 settimane (3,5 mesi)**.
Come detto in precedenza, tale stima è basata sull'assunzione di un **numero di viaggi/giorno pari a 40**.

Confrontando questo valore con il Traffico Giornaliero Medio (TGM) Veicoli Equivalenti fornito dalla Regione Lombardia (Tab. 5.2), per le strade considerate è possibile quantificare un **incremento percentuale medio del TGM dovuto al cantiere per la costruzione** del nuovo metanodotto e delle opere connesse pari allo **0,82%** (Tab. 6.1).

Tab. 6.1 - Calcolo dell'incremento del TGM medio dovuto ai mezzi di cantiere per la realizzazione del nuovo metanodotto e delle opere connesse.

Sezione	Media TGM Equivalenti	Incremento del TGM dovuto al cantiere (n. mezzi)	Incremento del TGM dovuto a cantiere (%)
Provincia di Pavia (anno 2006)			
PVSP11_01	1525	40	2,62
PVSP183_01	2308	40	1,73
PVSP190_01	5672	40	0,71
PVSP205_01	8127	40	0,49
PVSP206D1_01	4795	40	0,83
Provincia di Milano (anno 2007)			
MISPEXSS35_04	10997	40	0,36
MISPEXSS412_02	16876	40	0,24
MISP17_01	9631	40	0,42
PVSP11_02	4098	40	0,98
Provincia di Lodi (anno 2007)			
LOSP115_01	6323	40	0,63
LOSP16_01	5262	40	0,76
LOSP17_01	6864	40	0,58
SS9_01	13020	40	0,31
media			0,82

6.2 Rimozione del metanodotto e delle opere connesse esistenti

La stima di cui al § 4.2 mostra che, per gli spostamenti dei mezzi pesanti per il trasporto delle tubazioni rimosse dalle aree di cantiere agli impianti per il recupero di materiali ferrosi, si può calcolare un **numero di viaggi pari a 1.112 per completare i quali si renderà necessario un periodo di 9 settimane (2,2 mesi)**.

Tale stima è basata sull'assunzione di un **numero di viaggi/giorno pari a 25**.

METANODOTTO CERVIGNANO - MORTARA DN 1400 (56"), DP 75 bar E OPERE CONNESSE			
PIANO DI PREVISIONE DEL TRAFFICO			
N° Documento: J01811-ENV-RE-000-0013	Foglio 21 di 21	Rev.:	00

Confrontando questo valore con il Traffico Giornaliero Medio (TGM) Veicoli Equivalenti fornito dalla Regione Lombardia (si veda Tab. 5.2), per le strade considerate è possibile quantificare un **incremento percentuale medio del TGM dovuto al cantiere per la rimozione** del metanodotto e delle opere esistenti pari allo **0,51%** (Tab. 6.2).

Tab. 6.2 - Calcolo dell'incremento del TGM medio dovuto ai mezzi di cantiere per la rimozione del metanodotto e delle opere connesse esistenti.

Sezione	Media TGM Equivalenti	Incremento del TGM dovuto al cantiere (n. mezzi)	Incremento del TGM dovuto a cantiere (%)
Provincia di Pavia (anno 2006)			
PVSP11_01	1525	25	1,64
PVSP183_01	2308	25	1,08
PVSP190_01	5672	25	0,44
PVSP205_01	8127	25	0,31
PVSP206D1_01	4795	25	0,52
Provincia di Milano (anno 2007)			
MISPEXSS35_04	10997	25	0,23
MISPEXSS412_02	16876	25	0,15
MISP17_01	9631	25	0,26
PVSP11_02	4098	25	0,61
Provincia di Lodi (anno 2007)			
LOSP115_01	6323	25	0,40
LOSP16_01	5262	25	0,48
LOSP17_01	6864	25	0,36
SS9_01	13020	25	0,19
media			0,51

6.3 Conclusioni

Dall'analisi di quanto sopra è possibile ritenere che il traffico indotto dalla realizzazione del "Metanodotto Cervignano - Mortara DN 1400 (56"), DP 75 bar e Opere Connesse" e dalla rimozione del "Metanodotto Sergnano-Mortara, tratto Cervignano-Mortara, DN 750 (30"), MOP 70 bar e opere connesse" causerà sulle strade considerate ai fini di cantiere solo un lieve aumento del volume di mezzi già esistente, pari in media rispettivamente allo 0,82% e allo 0,51%.

Si ribadisce, comunque, che tale incremento di traffico sarà limitato ad un periodo di circa 4 mesi, nel primo caso, e a 2,2 mesi, nel secondo, contenendo al massimo i possibili disturbi alle popolazioni locali, limitatamente alla fascia oraria 9:00-12:00 e 14:00-17:00.