

## PROGETTO CERBA (CENTRO EUROPEO PER LA RICERCA BIOMEDICA AVANZATA)

**CLIENTE:** *Fondazione CERBA*

**PERIODO:** *2006-2008*

### DESCRIZIONE DELLE ATTIVITÀ

Il progetto CERBA (acronimo di Centro Europeo per la Ricerca Biomedica Avanzata) prevede lo sviluppo e l'espansione dell'Istituto Europeo di Oncologia, insediato nella periferia sud del Comune di Milano lungo l'asse di penetrazione urbana di via Ripamonti, per realizzare un polo che lega degenza clinica, ricerca di eccellenza e alta formazione. Il nuovo insediamento avrà una superficie lorda di pavimento di 310.000 mq e interesserà una superficie fondiaria di oltre 600.000 mq.

TRT ha accompagnato lo sviluppo del progetto fin dalle sue fasi iniziali, per conto della proprietà e del soggetto promotore (la Fondazione CERBA), collaborando con un qualificato gruppo di lavoro multidisciplinare guidato da Boeri Studio, responsabile della progettazione urbanistica ed architettonica.

TRT si è occupata nello specifico degli aspetti trasportistici e di accessibilità sia privata che collettiva alla nuova struttura, della viabilità interna e dei parcheggi.

#### *Il progetto dell'insediamento CERBA*



Una prima fase di attività (2006) ha riguardato l'accompagnamento al percorso di approvazione urbanistica dell'intervento. Successivamente (2007) TRT ha fornito il proprio contributo specialistico nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale. Il lavoro, infine (2008), è stato rivolto alla definizione progettuale dell'intervento.

#### *L'iter urbanistico*

La prima fase di lavoro è stata finalizzata al raggiungimento di un accordo fra le parti coinvolte (Amministrazioni Pubbliche – Comune e Provincia di Milano, Regione Lombardia – e Proprietà), sui temi della via-

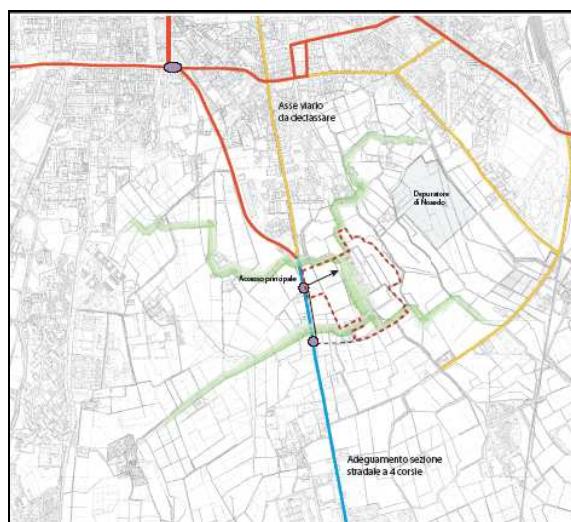
bilità di connessione e dei servizi/infrastrutture di trasporto pubblico, per l'approvazione urbanistica dell'intervento.

Lo schema di accessibilità proposto è stato definito in primo luogo sulla base del dimensionamento della domanda di spostamento attratta e generata dal nuovo insediamento, condotto attraverso tre passaggi:

- stima dell'entità delle persone che graviteranno intorno al CERBA (addetti, visitatori, residenti);
- stima degli spostamenti attratti/generati dal CERBA nel giorno medio e nelle relative ore di punta del mattino e della sera;
- ripartizione modale degli spostamenti, anche in funzione di una analisi preliminare delle provenienze degli spostamenti.

Si è inoltre tenuto conto del quadro della pianificazione di settore (Piano Urbano della Mobilità e Piano Urbano del Traffico di Milano).

#### *Schema di accessibilità stradale a scala vasta*



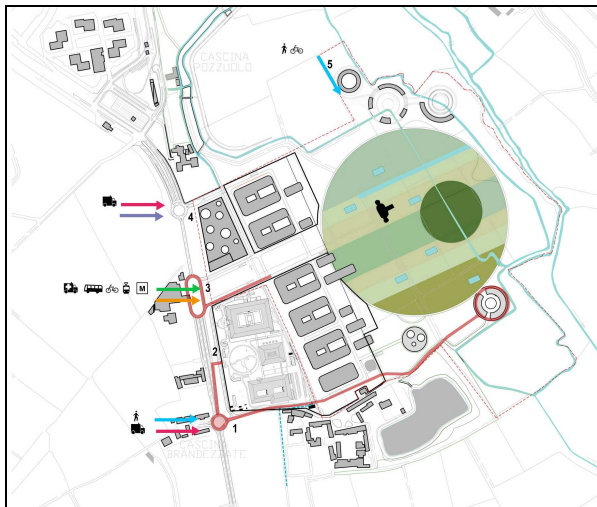
Le analisi e le soluzioni progettuali sono state articolate secondo due scenari temporali, corrispondenti alle fasi di attuazione del progetto CERBA:

- una prima fase, cosiddetta di "apertura", con orizzonte temporale 2012, in cui vengono realizzati e attivati i primi insediamenti nell'area;
- uno scenario di sviluppo massimo, in cui tutte le infrastrutture e i servizi previsti sono a regime (2017).

Visti i volumi di domanda di mobilità indotta dal progetto a pieno regime, oltre al miglioramento dell'accessibilità viaria sono state ipotizzate e differenti alternative per il potenziamento del trasporto pubblico.

In particolare sono state considerate due opzioni per collegare il CERBA alla rete metropolitana e ferroviaria della città in modo da offrire una accessibilità con il modo pubblico adeguata anche per le provenienze di più ampio raggio.

*Sistema degli accessi*



### ***Lo Studio di Impatto Ambientale***

Il progetto è stato successivamente affinato ed approfondito, anche per gli aspetti relativi al sistema di accessibilità, cruciali per la fattibilità dell'intero intervento.

Passaggio chiave per l'attuazione dell'intervento è stata la predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA). Il ruolo di TRT è stato quello di valutare gli impatti della nuova opera per gli aspetti relativi al traffico e alla mobilità.

Al fine di analizzare con un livello di dettaglio adeguato gli impatti sul traffico e la funzionalità del sistema viario, con riferimento nello specifico ai punti di raccordo del nuovo insediamento con la via Ripamonti, è stata applicata una metodologia basata su

uno strumento di microsimulazione (AIMSUN NG) che ha consentito di produrre una ampia gamma di output di traffico sulla rete analizzata, sulla base dei quali sono stati confrontati e valutati gli impatti dei diversi scenari analizzati.

La verifica modellistica nel suo complesso è stata articolata nelle seguenti fasi:

- costruzione del grafo della rete viabilistica in esame nella situazione attuale e azionamento;
- elaborazione dei dati di traffico e ricostruzione della matrice origine/destinazione attuale per due categorie di veicoli (veicoli leggeri e veicoli pesanti);
- calibrazione del modello di microsimulazione e assegnazione della matrice origine/destinazione alla rete stradale;
- costruzione del grafo delle situazioni future (radoppio della via Ripamonti nella sua configurazione di riferimento – progetto comunale di radoppio della carreggiata - e nell'ipotesi di progetto – realizzazione del CERBA) e stima della domanda futura per ciascuno degli scenari di simulazione (prima e seconda fase di attuazione del CERBA). Negli scenari futuri è stato considerato anche il prolungamento della linea tranviaria: il servizio di trasporto pubblico è stato modellizzato in funzione del relativo programma di esercizio (percorsi, fermate, orari);
- simulazione, tramite il modello, dell'assegnazione della domanda di traffico alla rete nei diversi scenari considerati;
- analisi dei risultati di traffico e loro valutazione tecnico-transportistica.

### ***Lo sviluppo del progetto***

L'attività di definizione progettuale è proseguita con riferimento agli aspetti relativi:

- alla viabilità principale e ai nodi stradali di collegamento del CERBA;
- ai parcheggi, alle interconnessioni con la viabilità principale, alla viabilità interna e di distribuzione;
- al nuovo capolinea di attestamento dei servizi tranviari.