Studio Architetto Vincenzo Curti
tel 02.7600.5178 – 02.7602.4557
fax 02.7396.0337
Sede Legale: via per Stresa, 15 – 28838 Stresa - VB
Sede Operativa: via Carducci, 38 - 20123 Milano - MI
e-mail: studio@vincenzocurti.it
C.F. CRTVCN55L31L746R
P.IVA 01929990032
www.vincenzocurti.it

VISTA MARE S:R:L: - Sua in variante contestuale di PRG relativo all'area già occupata dalla Cooperativa Ortofrutticola - osservazioni sull'impatto viabilistico delle modifiche progettuali definite nella fase di "scoping" relativo alla Valutazione Ambientale Strategica.

1) PREMESSA

Nelle pagine seguenti viene presentata una verifica delle possibili ricadute sul sistema stradale derivanti dalle modifiche apportate all'assetto del comparto residenziale e commerciale già occupato dalla Cooperativa Ortofrutticola in via Dalmazia nel Comune di Albenga.

In particolare si vuole verificare se le modifiche delle quantità di domanda di trasporto indotta dalle nuove localizzazioni abbiano una ricaduta sulle riserve di capacità dei singoli elementi di rete che sono stati precedentemente valutati.

Gli scenari messi a confronto sono caratterizzati:

- dai volumi e dalle superfici indicati nel S.U.A. adottato;
- dai volumi e dalle superfici indicati nella nuova soluzione.

La verifica quantitativa viene articolata per fasi: inizialmente si confrontano i volumi di traffico indotti dalle due diverse soluzioni; di seguito si stima l'eventuale grado di "perturbazione" dato dalle nuove quantità sullo stato dei singoli nodi e archi della rete stradale considerata.

Ricordiamo che la definizione della domanda indotta è derivata dai criteri contenuti nella Deliberazione del Consiglio Regionale – Assemblea Legislativa della Liguria 08.05.2007 n° 18 ""Approvazione degli indirizzi e criteri di programmazione commerciale e urbanistica del commercio al dettaglio in sede fissa, in attuazione del Testo Unico in materia di commercio – Legge regionale 2 gennaio 2007, n.1" e s.m.i.

2) VERIFICA DELLA DOMANDA DI TRASPORTO INDOTTA

Come indicato in premessa il tema della verifica di compatibilità viabilistica è stato inizialmente affrontato confrontando i valori della domanda di trasporto indotta dai due diversi scenari.

Lo scopo del confronto è la quantificazione della domanda di trasporto indotta dai due diversi scenari per verificare le eventuali implicazioni ricadenti nelle fasi di calcolo delle riserve di capacità della rete viaria.

Nella verifica sono state messe a confronto le quantità di traffico indotto dalla configurazione iniziale del comparto (SUA adottato) e quelle attratte dal nuovo assetto (Nuova Soluzione).

2.1) DOMANDA DI TRASPORTO INDOTTA NELLA CONFIGURAZIONE INIZIALE

Per quanto attiene le verifiche di impatto viabilistico lo scenario contenuto nel S.U.A. adottato era caratterizzato:

- dalla realizzazione di 134 alloggi per edilizia residenziale che generavano un fabbisogno di 134 stalli di sosta (realizzati 136);
- dalla realizzazione di 2.300 mq di Superficie di vendita (S.V.) di attività commerciali di tipo alimentare che davano origine a 6.900 mq di superficie destinata a parcheggio;
- dalla realizzazione di 1.001 mq di Superficie di vendita (S.V.) di attività commerciali di tipo extra alimentare che davano origine a 600 mq di superficie destinata a parcheggio.

Applicando i criteri degli "*indirizzi e criteri di programmazione commerciale e urbanistica del commercio al dettaglio in sede fissa, in attuazione del Testo Unico in materia di commercio – Legge regionale 2 gennaio 2007, n.1" e s.m.i.*" e le indicazioni del Paragrafo 5 della DCR 31/2012 sul Commercio della Regione Liguria per quanto attiene le verifiche di impatto sulla viabilità si otteneva:

- per il comparto residenziale

  - Veicoli in ingresso ora di punta = 136 * 0,67 = 91 veicoli/ora

  - Veicoli in uscita ora di punta = 136 * 0,67 = 91 veicoli/ora

- per il comparto commerciale C1 (G.S.V.)

  - SP = 3,0 * 2.300 = 6.900 mq

  - PA = 6.900 / 28 = 246

  a cui corrispondevano:

  - Veicoli in ingresso ora di punta = PA * 0,67 = 246 * 0,67 = 165

  - Veicoli in uscita ora di punta = PA * 0,67 = 246 * 0,67 = 165

- per i comparti commerciali C2, C3, C4, C5, C6, C7, C8

  - SP = 0,60 * 600 = 360,00 mq

  - PA = 360 / 28 = 13

  a cui corrispondevano:

  - Veicoli in ingresso ora di punta = PA * 0,67 = 13 * 0,67 = 9

  - Veicoli in uscita ora di punta = PA * 0,67 = 13 * 0,67 = 9

Sommando i contributi dovuti ai singoli comparti si otteneva la seguente stima:

- veicoli stimati in ingresso durante l'intervallo di punta = 91 + 165 + 9 = 265
- veicoli stimati in uscita durante l'intervallo di punta = 91 + 165 + 9 = 265

Lo scenario di traffico considerato era quindi caratterizzato complessivamente da **265 veicoli/ora** in ingresso e altrettanti in uscita che corrispondono a un ricambio completo del parcheggio in circa 90'.

2.2) DOMANDA DI TRASPORTO INDOTTA NELLA NUOVA CONFIGURAZIONE

Le modifiche all'assetto del comparto, definite nella fase di "scoping" che ha preceduto la Valutazione Ambientale Strategica, hanno definito uno scenario di base caratterizzato dalla diminuzione dei volumi e delle superfici destinate alle attività commerciali e da un leggero

incremento dei volumi e delle superfici destinate alla residenza. Le variazioni introdotte sono riassunte nella tabella seguente:

VISTA MARE SRL - ALBENGA **CONFRONTO FRA I DATI DELLO SUA ADOTTATO E LA NUOVA SOLUZIONE PROPOSTA**			
	Nuova soluzione	SUA adottato	differenza
Volume residenziale	40.193	37.520	+2.673
Volume commerciale	14.063	18.016	- 3.953
Volume totale	54.256	55.536	- 1.280
SLA residenziale	12.688	11.813	+ 875
SLA commerciale	3.606	4.619	- 1.013
SLA totale	16.294	16.432	- 138
Standard residenziali necessari	12.180	11.340	+ 840
Standard commerciali necessari	2.855	3.695	- 840
Standard totali necessari	15.035	15.035	-
Standard in progetto	6.975	6.456	+ 519
Standard da monetizzare	8.060	8.579	- 519
Parcheggio pertinenziale residenziale	4.019	3.752	+ 267
Parcheggio pertinenziale commerciale	2.896	7.500	- 4.604
Parcheggio pertinenziale totale	6.915	11.252	- 4.337

Tabella 1: Confronto tra scenari (fonte: Studio Arch. Domenico Catrambone)

Applicando i criteri precedentemente adottati abbiamo:

- per il comparto residenziale

  - PA = 4.019/28 = 143,53 (144)

  Che danno origine a:

  - Veicoli in ingresso ora di punta = 144 * 0,67 = 96 veicoli/ora

  - Veicoli in uscita ora di punta = 144 * 0,67 = 96 veicoli/ora

- per il comparto commerciale

  - SP = 2.896 mq

  - PA = 2.896 / 28 = 103,42

che danno origine a:

- Veicoli in ingresso ora di punta = 103 * 0,67 = 70

- Veicoli in uscita ora di punta = 103 * 0,67 = 70

Sommando i contributi dovuti ai singoli comparti si otteneva la seguente stima:

- veicoli stimati in ingresso durante l'intervallo di punta = 96 + 70 = 166
- veicoli stimati in uscita durante l'intervallo di punta = 96 + 70 = 166

il nuovo scenario di traffico da considerare è caratterizzato complessivamente da una domanda di trasporto indotta pari a **166 veicoli/ora** in ingresso e altrettanti in uscita. Nell'insieme si osserva una diminuzione della domanda di trasporto indotta dovuta alla diminuzione delle superfici commerciali che passano dagli originali 4.619 mq di SLA agli attuali 3.606 mq (-1.013 mq). Come noto i criteri commerciali assegnano a questa tipologia di superfici coefficienti di incremento della domanda di trasporto maggiori di quelli assegnati alla residenza che nella nuova configurazione viene incrementata di 875 mq di SLA.

3) CONCLUSIONI

Il confronto tra i volumi di traffico indotti dai due diversi scenari evidenzia una diminuzione della domanda di trasporto attratta dal comparto.

Nella configurazione iniziale, a fronte degli incrementi previsti nel SUA adottato, le modifiche apportate all'assetto della rete permettevano di mantenere e di migliorare i Livelli Operativi di Servizio (L.O.S.) dei singoli elementi (Nodi e archi).

Ricordiamo che gli interventi di progetto proposti riguardavano:

- L'implementazione di un centralino semaforico completamente attuato dal traffico sull'intersezione tra via Pontelungo, via Dalmazia e via del Roggetto;
- Il rifacimento della mini – rotatoria tra via Dalmazia e via Patrioti con l'inserimento di manufatti tipici del traffic calming;

- L'inserimento di una mini – rotatoria all'altezza dell'intersezione tra via Patrioti e viale 8 Marzo allo scopo di migliore la capacità dell'intersezione e rendere più performante la direttrice Pontelungo-viale 8 Marzo in sostituzione della direttrice Pontelungo-Dalmazia;
- l'estensione delle metodiche di Traffic Calming sull'intersezione tra viale 8 Marzo e viale Ernesto Che Quevara;
- l'adozione di queste metodiche su alcuni tratti rettilinei di viale Ernesto Che Guevara.

Le opere viarie previste nel SUA adottato vengono confermate anche nella proposta attuale.

A fronte della diminuzione della domanda di trasporto indotta, la conferma delle opere di riorganizzazione degli elementi di rete indicati non può che determinare il mantenimento dei LOS stimati per lo scenario iniziale. Infatti sulle singole direttrici di accesso considerate, la diminuzione della domanda di trasporto attratta di circa 100 veicoli/ora comporta una riduzione dei volumi di traffico compresa tra i 15 e i 25 veicoli/ora. Queste variazioni non determinano cambiamenti negli output dei modelli di calcolo utilizzati nelle fasi di verifica delle riserve di capacità della rete che vengono confermate.

A titolo esemplificativo riportiamo i calcoli delle riserve di capacità stimati sui due diversi scenari per uno dei nodi critici del sistema viario considerato. Nei diagrammi seguenti sono rappresentati i valori di saturazione per l'intersezione a rotatoria posta tra via Dalmazia e via Patrioti. Come si può osservare, alla variazione minima dei volumi di traffico, non abbiamo una variazione dei tempi persi per veicolo (2 sec.) o della coda attesa (3 veicoli). Solo la riserva di capacità presenta un miglioramento delle prestazioni di 2–3 punti percentuale nella configurazione finale a testimoniare l'effetto dovuto alla riduzione della domanda di trasporto indotta.

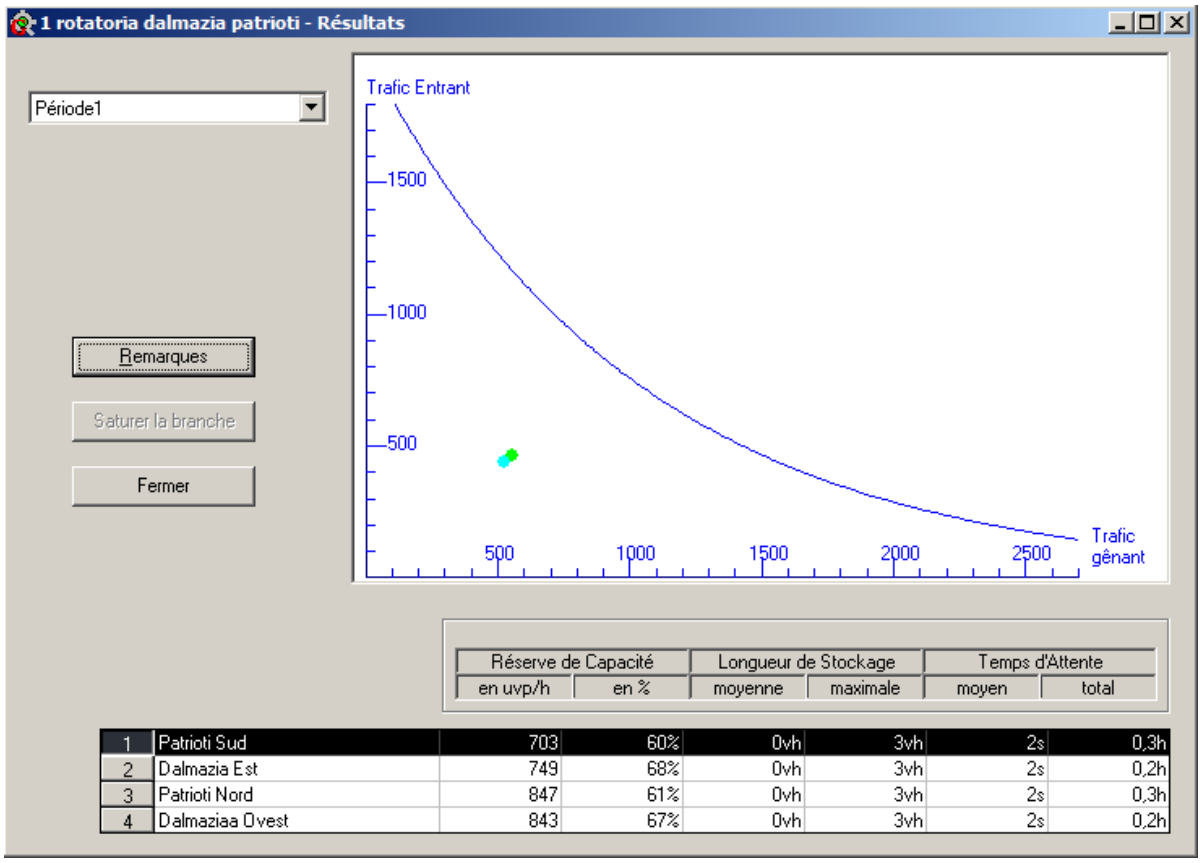


Diagramma 1: riserve di capacità sull'intersezione (SUA adottato)

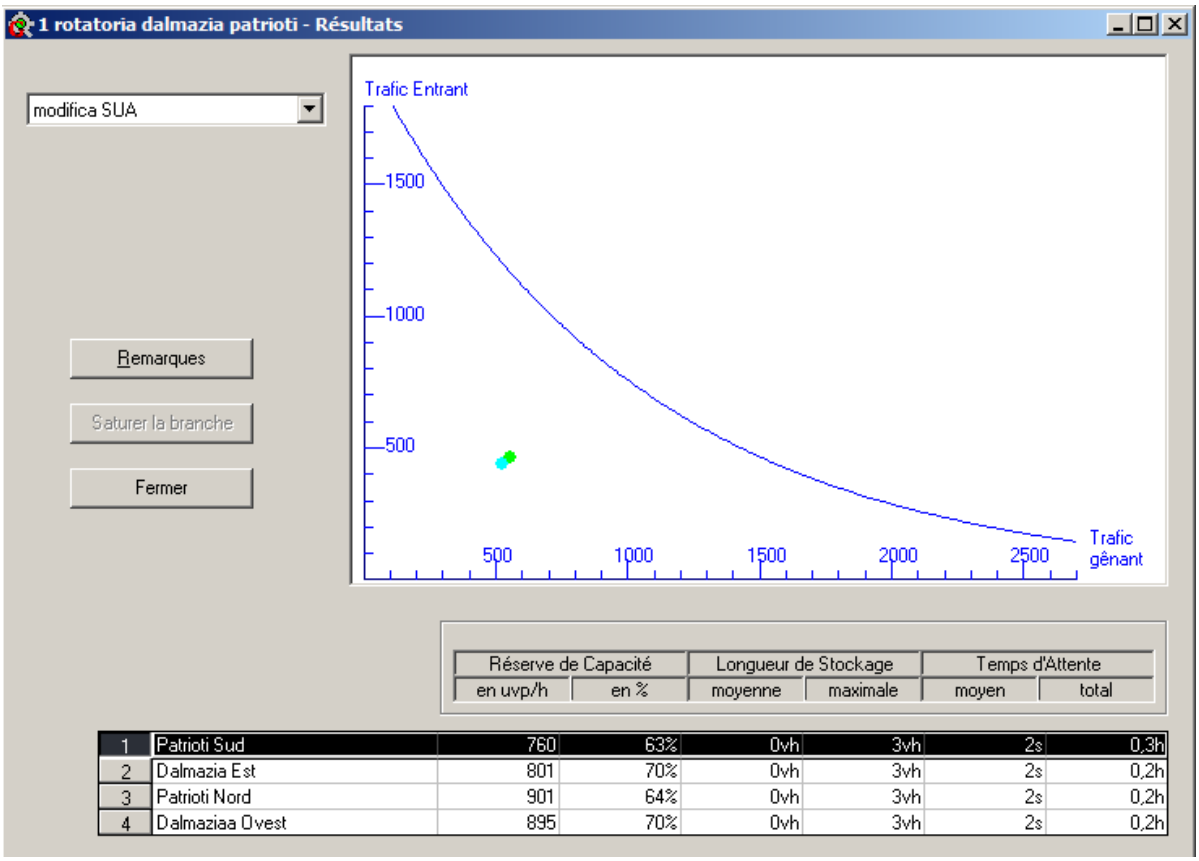


Diagramma 2: riserve di capacità sull'intersezione (Nuova proposta)