



Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00000360 del 04/02/2021

Studio di traffico nell'ambito di assoggettabilità a VAS

Relazione tecnica

12 marzo 2018



INGENIEURS CONSEILS

Aménagements Régulation du trafic
Modélisation Transports urbains
Planification Etude d'impacts
Ferroviaire Large events

Citec Italia srl

C.so Duca degli Abruzzi 72
I-10129 Torino

Tél +39 011 580 53 05 ■
Fax +41 (0)22 809 60 01 ■
e-mail: citec@citec.ch ■
www.citec.ch ■

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00000360 del 04/02/2021

Contrôle qualité

Version	Auteur(s)	Vérificateur(s)	Date de validation
R.18072.0	EA	SM	12 marzo 2018

Sommario

1. Introduzione	3
2. Obiettivi	4
3. Ipotesi temporali di progetto	4
4. Situazione attuale – 2018	5
4.1. Mobilità privata	5
4.2. Trasporti pubblici	6
4.3. Mobilità attiva (bici e pedoni)	6
5. Situazione 2018 senza progetto – traffico individuale	8
6. Situazione 2018 con progetto	11
6.1. Distribuzione dei flussi: ipotesi	11
7. Generazione di traffico	12
7.1. Capacità utilizzata futura	13
8. Conclusioni	14

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00000360 del 04/02/2021

1. Introduzione

L'oggetto del mandato è uno studio sul sistema del traffico veicolare attuale e potenziale sulla parte della rete infrastrutturale a seguito di un nuovo insediamento di cui occorre valutare l'incremento del traffico indotto.

Il PEC prevede la realizzazione di una RSA su un lotto di circa 5'500m² di SLP. La funzione prevalente è quindi diversa da quanto previsto in precedenza (residenziale) dal Masterplan 2007, già all'epoca verificato rispetto all'impatto sul traffico.

Il cambio di destinazione d'uso determina un impatto sul traffico locale diverso, che deve essere comunque valutato.

La Zona Urbana di trasformazione interessata dal progetto del presente PEC, è situata nella periferia Ovest della Città, nel fitto tessuto urbano del territorio comunale torinese, al confine tra Torino e Collegno, in un vasto settore, di forma composta, delimitato a Nord da Strada della Pronda in prossimità del bivio con Via Monginevro, immediatamente a Ovest di Via Bard, a Ovest e Sud da aree ricomprese nel PRIN 8.22 di C.so Marche destinate in parte a viabilità ed in parte a nuova edificazione e a Est da lotti residenziali consolidati e da Via Bard.

La figura 1 mostra la planimetria generale dell'area di intervento e sono evidenziati i parametri urbanistici.

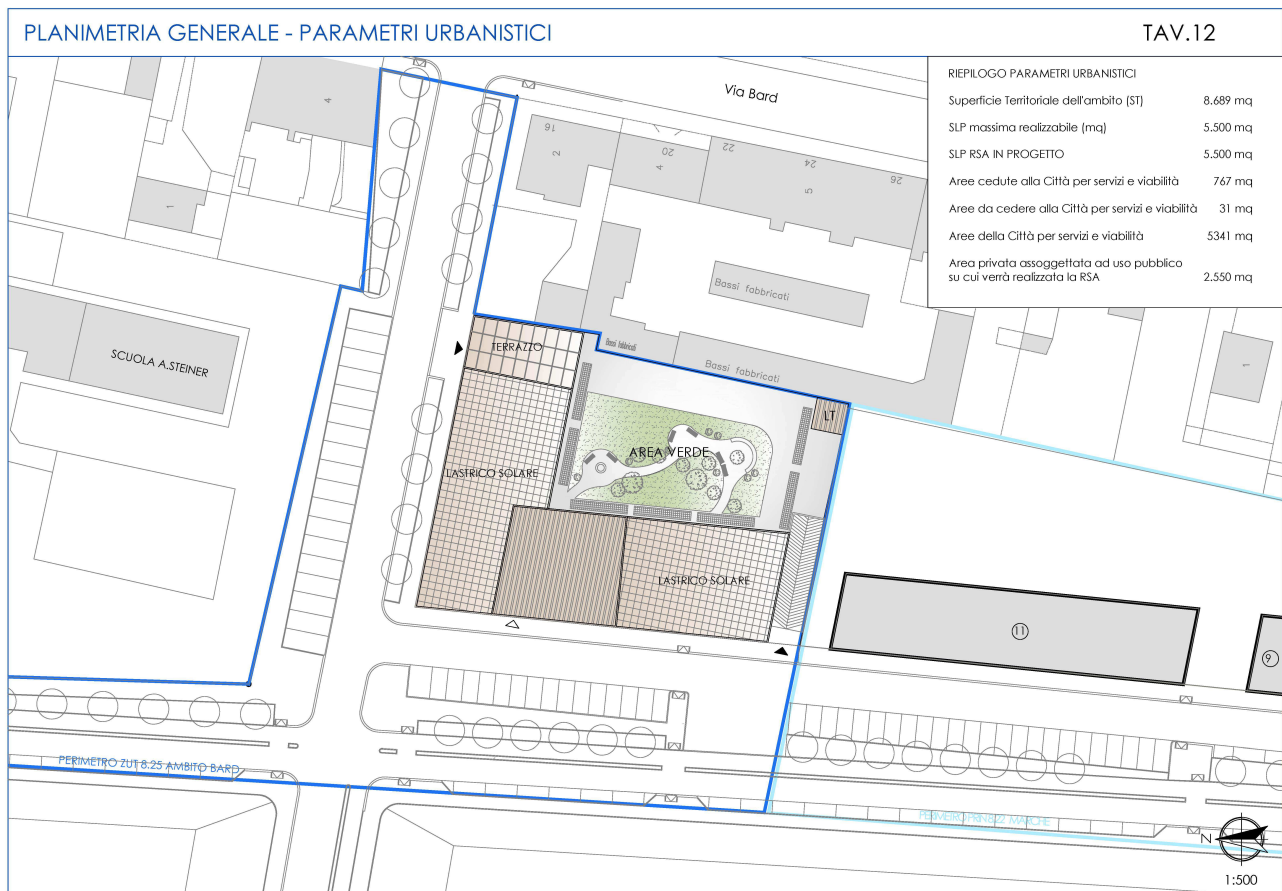


Figura 1 – Planimetria generale dell'area di intervento

2. Obiettivi

Gli obiettivi dello studio sono:

- Stabilire i carichi del traffico giornaliero attuali e futuri con progetto.
- Stabilire i carichi di traffico all'ora di punta attuali e futuri con progetto.
- Stabilire una diagnosi del funzionamento della rete attuale e futura con progetto.

Nel caso si verificasse un mal funzionamento della rete nelle condizioni future con progetto si provvederà a fornire soluzioni per possibili interventi di miglioramento.

3. Ipotesi temporali di progetto

Tenuto conto delle previsioni di realizzazione della struttura, si ritiene corretto mantenere invariati i valori di traffico giornaliero medio sull'area di analisi.

Gli orizzonti previsti presi in esame sono stati così ipotizzati:

- Situazione attuale (2018), ricostruita sulla base di un'opportuna campagna di rilievi del traffico, coincidente con la situazione di riferimento (situazione futura senza progetto).
- Situazione futura con progetto (2018), ottenuta grazie alla valutazione della generazione/attrazione dei flussi di traffico generati dalla struttura in analisi, senza modifiche al traffico giornaliero medio (TGM) di base 2018.

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00000360 del 04/02/2021

4. Situazione attuale – 2018

4.1. Mobilità privata

La rete stradale in prossimità della zona di progetto è gerarchizzata nel modo seguente (figura 2):

- **Assi primari:** all'interno del perimetro di studio si trova Via Francesco de Sanctis, strada urbana di scorrimento
- **Assi secondari:** Strada della Pronda, Via Monginevro, Via Chamberry e Via Bruno Radich e via Bard

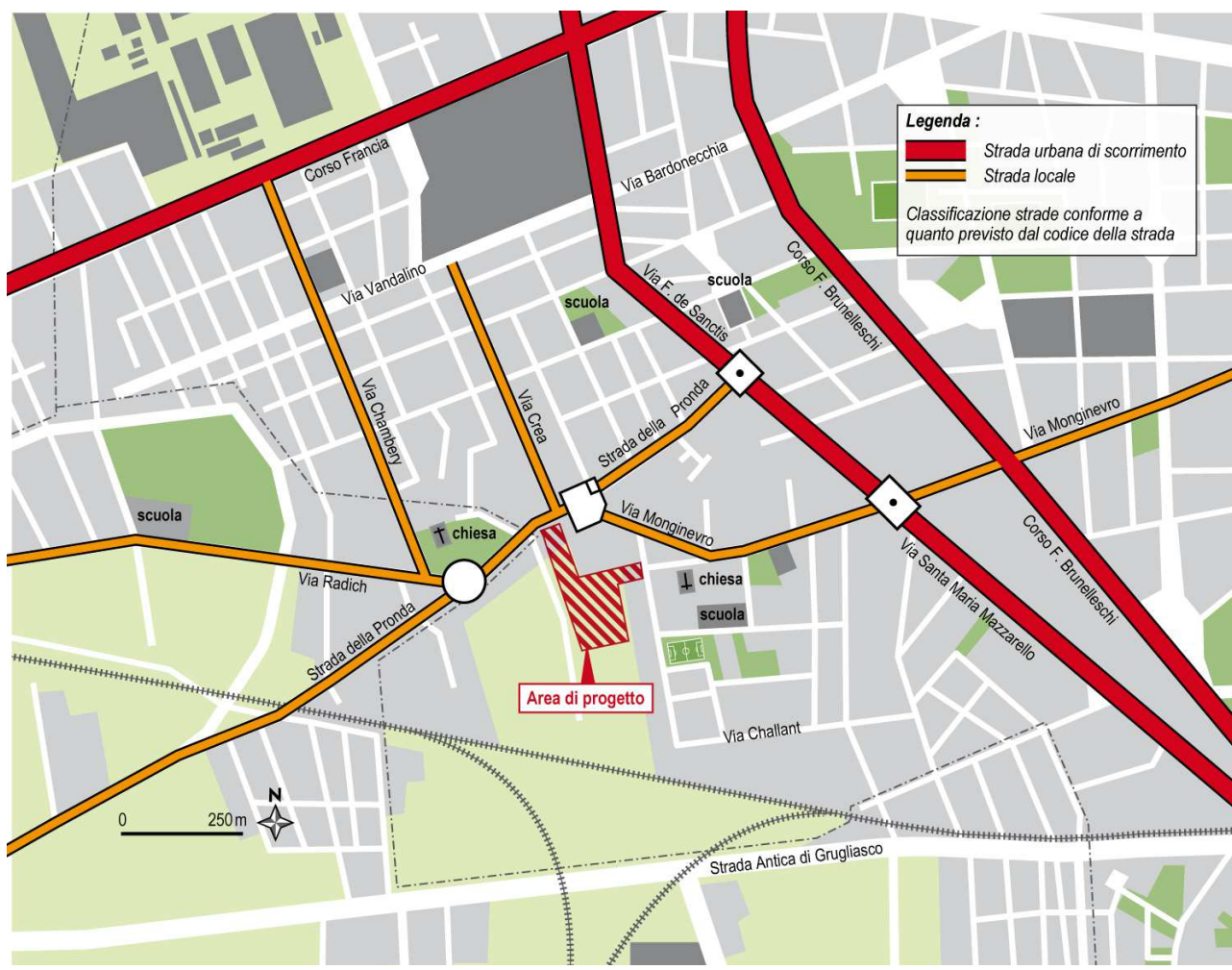


Figura 2 – Gerarchia stradale e area di intervento

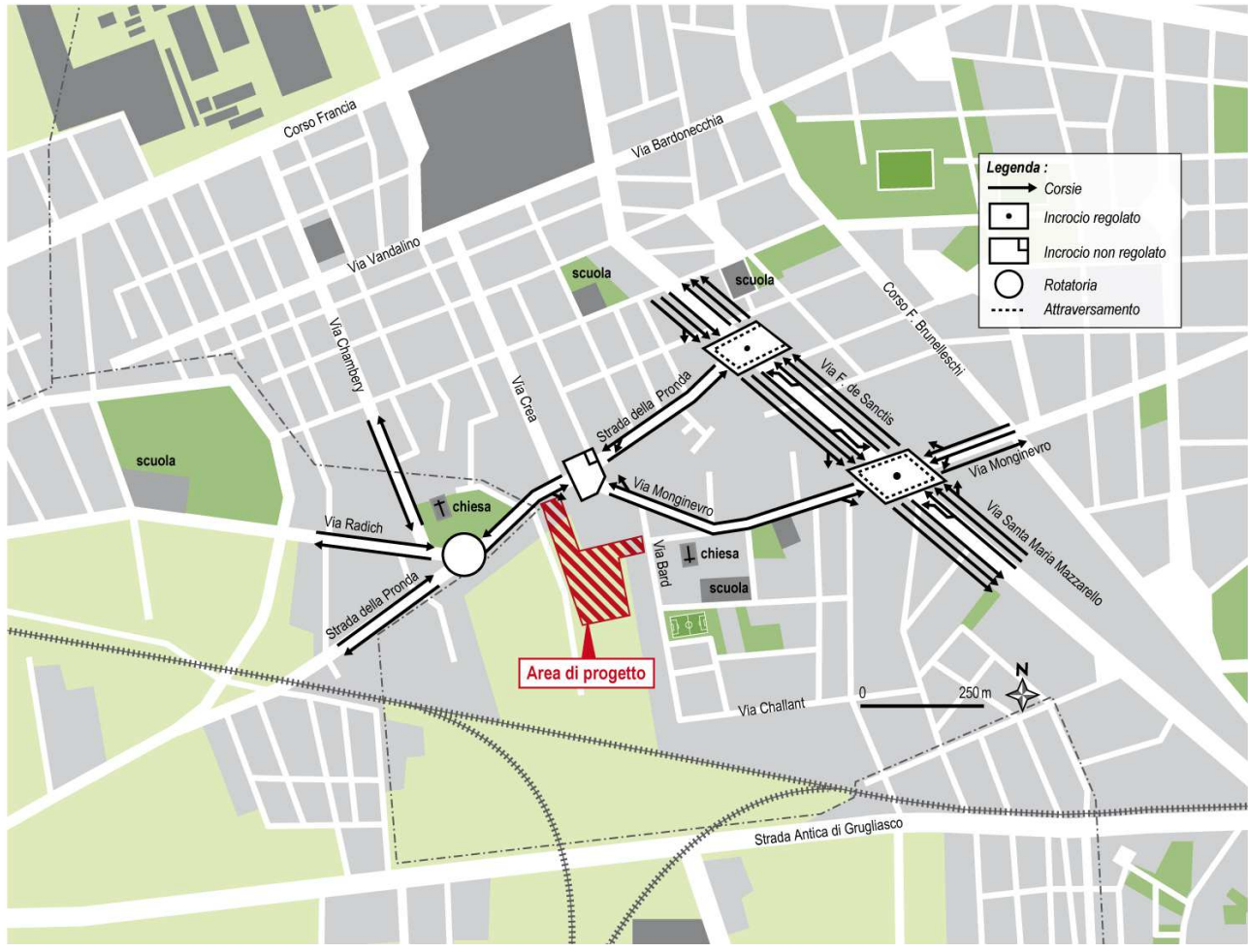


Figura 3 – Viabilità attuale – stato attuale (2018)

Nella figura 3 è schematizzata la viabilità attuale.

4.2. Trasporti pubblici

Sette linee di trasporto pubblico transitano nelle vicinanze della zona oggetto di studio, in realtà in questo momento una sola linea serve il quartiere avendo la fermata a distanza inferiore di 500 m dal nuovo insediamento; la linea 64. Tale linea collega il quartiere alla stazione ferroviaria di Porta Nuova e al centro della Città in 40 minuti. La situazione della rete dei trasporti pubblici che insistono nella zona è illustrata in figura 4.

4.3. Mobilità attiva (bici e pedoni)

Per quanto riguarda le piste ciclabili, nelle vicinanze dell'area di progetto, esse sono assenti. Così come sono assenti o inadeguati i percorsi pedonali. La realizzazione di un nuovo insediamento nella zona deve essere visto come un'opportunità di riqualificazione delle infrastrutture di trasporto, anche migliorando la connettività e percorribilità pedonale verso la rete principale.

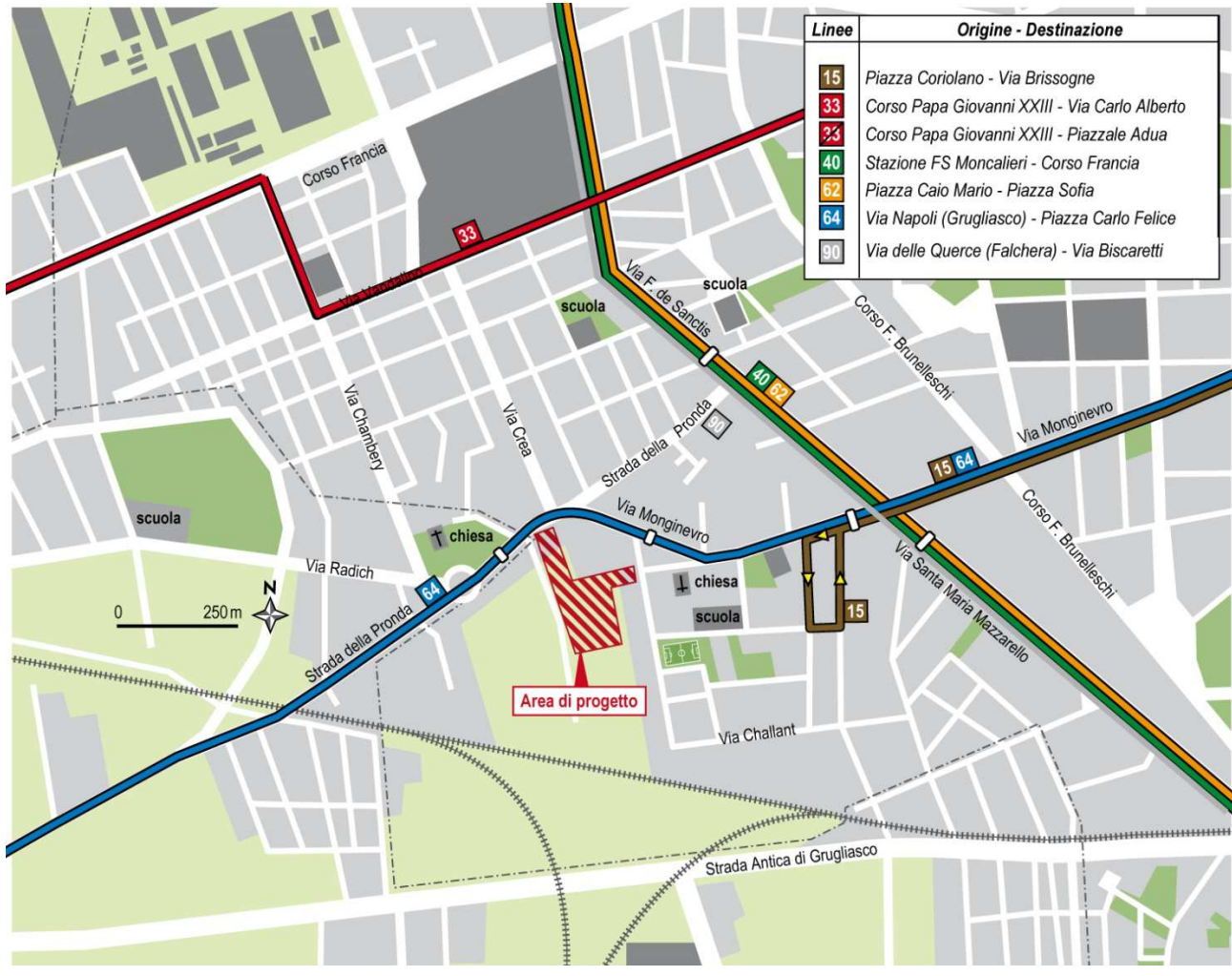


Figura 4 – Linee di trasporto pubblico – stato attuale (2018)

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00000360 del 04/02/2021

5. Situazione 2018 senza progetto – traffico individuale

Il traffico nell'ora di punta del mattino è stato calcolato sulla base di rilievi svolti da Citec nel giorno 20 febbraio 2018 negli incroci situati nel raggio di 500 m dall'area di studio (figura 5).

Dal punto di vista dei carichi di traffico Via Mazzarello e Via de Sanctis sono gli assi più caricati con un traffico giornaliero medio che varia lungo il perimetro dai 51'750 ai 62250 veicoli equivalenti al giorno. Via Monginevro conta circa 20'500 veicoli al giorno all'interno della zona oggetto di studio. Strada della Pronda nell'asse delimitato dall'incrocio con Via Monginevro e Via de Sanctis ha un traffico limitato di 8'500 veicoli equivalenti al giorno.

Rispetto ai valori rilevati nel precedente studio, si notano dei sostanziali abbassamenti dei carichi di traffico, in particolar modo sull'asse principale e a maggior flusso viario, cioè Via De Sanctis e Via Mazzarello.

La diminuzione percentuale media è intorno al 10%, salvo un aumento considerevole su strada della Pronda, che aumenta da 7'000 a 9'100 veicoli equivalenti.

Tale riduzione può essere dovuta ad un'estensione del servizio di metropolitana rispetto al precedente studio e ad una riassegnazione dei carichi di traffico sull'area metropolitana a seguito della realizzazione di numerosi interventi nel decennio trascorso.

La figura 5 mostra la situazione completa del traffico giornaliero medio della zona.

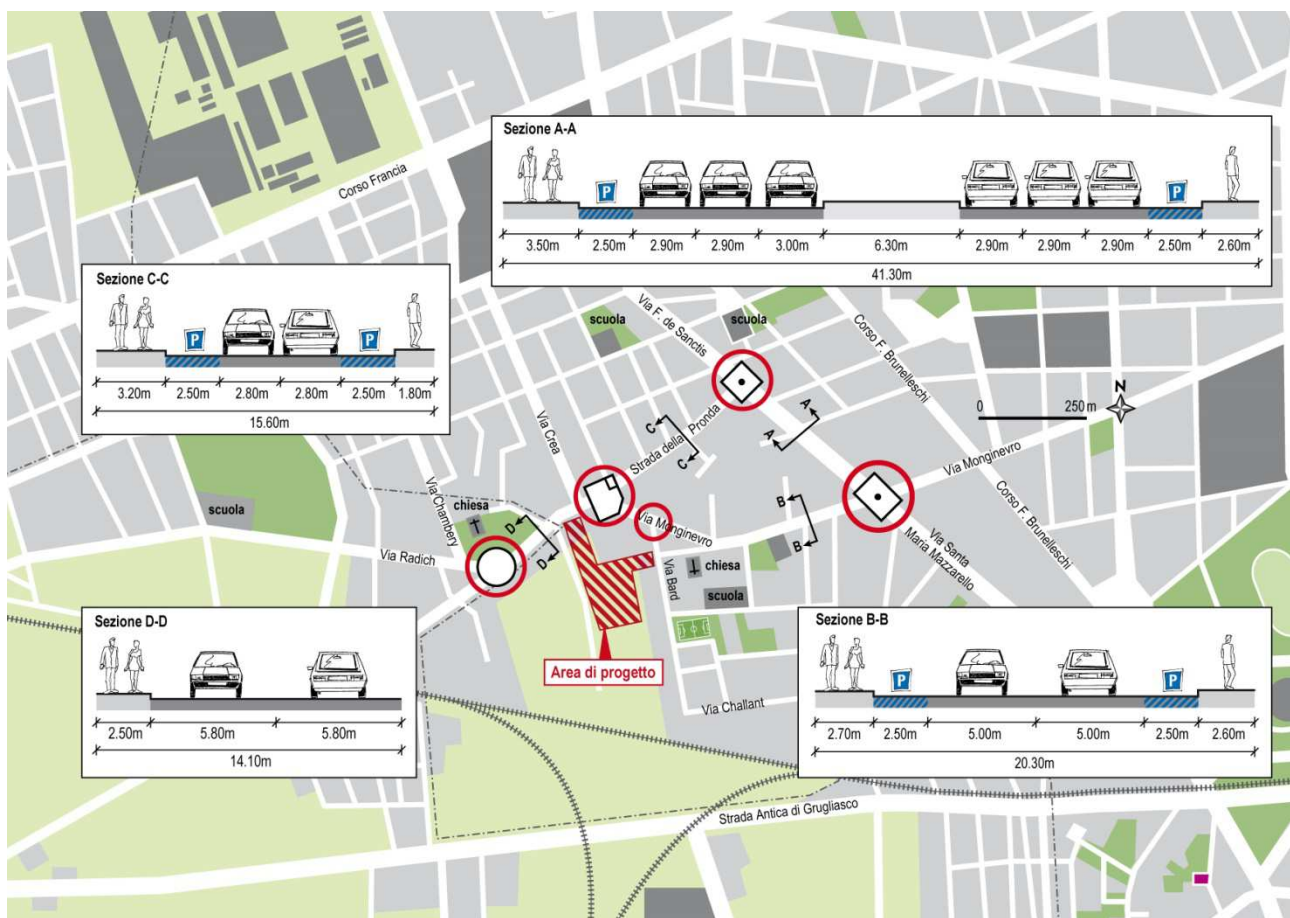


Figura 5 – Punti di misura – Sezioni stradali - stato attuale (2018)

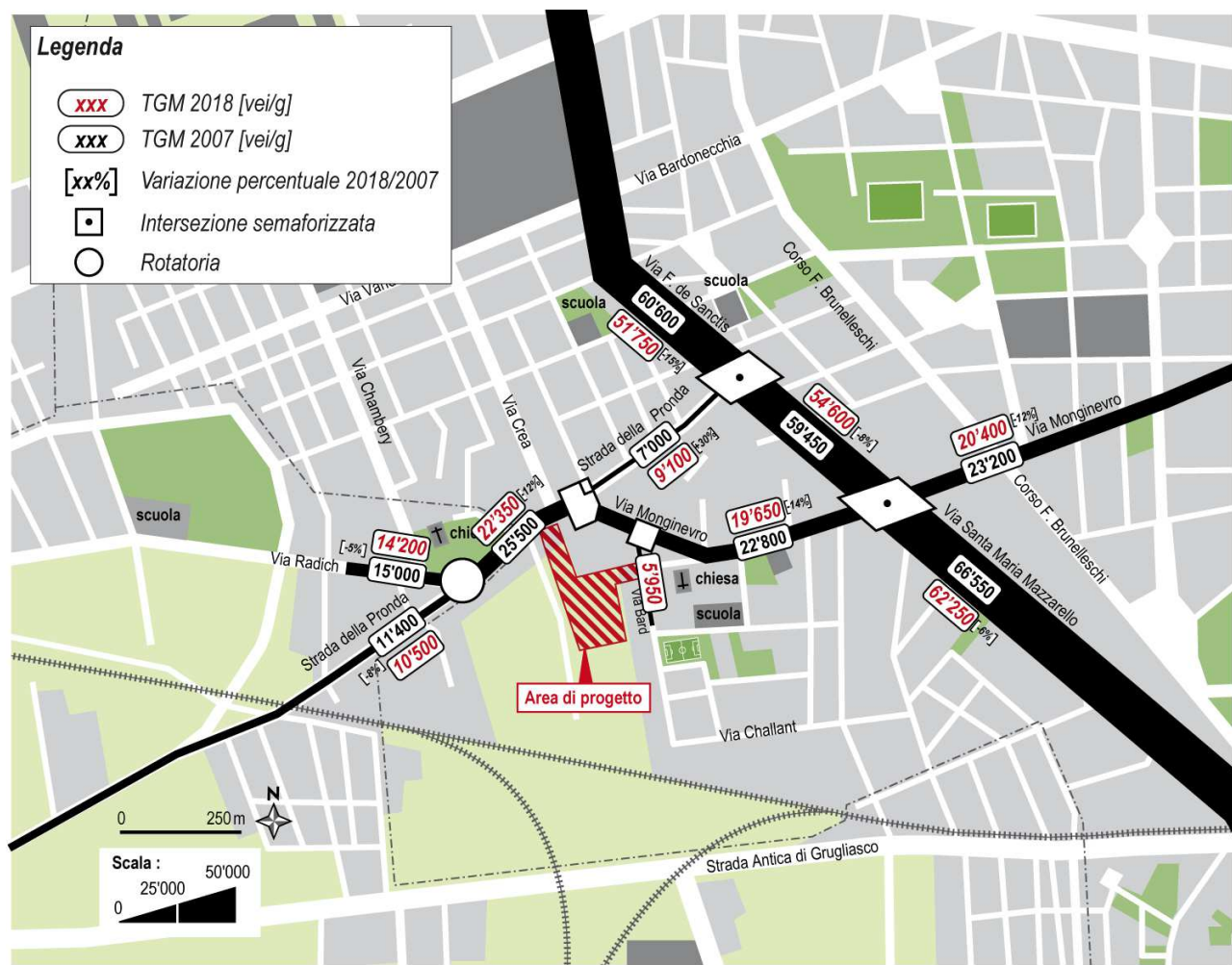


Figura 6 – Traffico giornaliero medio (veq/g) - stato attuale (2018)

Al fine di non sottostimare i flussi di traffico rilevati allo stato attuale 2018, si è deciso di utilizzare i flussi di traffico dello studio precedente, in modo tale da valutare la generazione di traffico indotta dal nuovo insediamento con un volume di traffico superiore.

Si è eseguita un'analisi della capacità utilizzata (CU%) allo stato attuale sugli incroci principali. La capacità utilizzata raggiunge valori critici in ora di punta solo nell'incrocio tra Via Monginevro e Via de Sanctis (97%), come si è potuto notare anche dai rilievi di traffico dove si è osservata la formazione di lunghe code in ingresso all'incrocio.

Globalmente è possibile osservare, figura 7 :

- Strada della Pronda è moderatamente trafficata, l'unico problema si riscontra a livello dell'incrocio con Via Monginevro a causa della forte perturbazione dell'incrocio creata, non tanto dal volume di traffico, quanto dalla regolazione e dalla geometria dello stesso.
- Su Via de Sanctis insistono volumi di traffico rilevanti che portano ad avere **livelli di servizio bassi** sia su Via de Sanctis sia sulle strade secondarie che la intersecano.

Nelle restanti intersezioni analizzate, si sono riscontrate basse capacità con ampio margine di utilizzo.

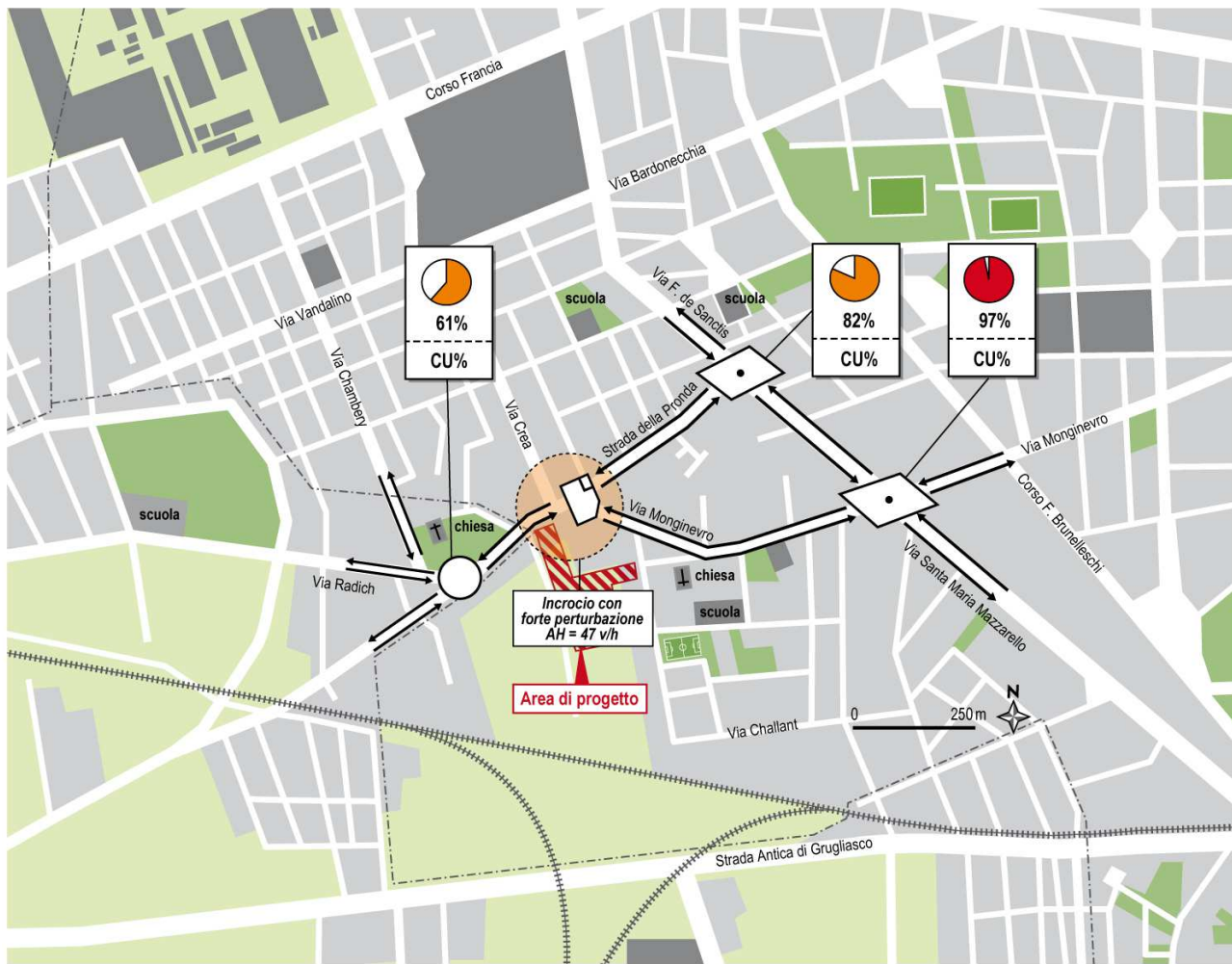


Figura 7 – Livelli di servizio – Capacità utilizzata - stato attuale (2018)

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00000360 del 04/02/2021

6. Situazione 2018 con progetto

6.1. Distribuzione dei flussi: ipotesi

L'inserimento di una nuova intersezione a nord dell'area di progetto consentirà ad alcuni flussi di confluire nel nuovo insediamento, sia in fase di accesso, che in fase di uscita. La restante parte dei flussi si ipotizza che attraverserà Via Bard per raggiungere il nuovo insediamento. La distribuzione spaziale dei futuri utilizzatori della RSA è stata stabilita per similarità con quella degli abitanti e lavoratori della zona oggetto di studio. E' possibile vedere l'ipotesi dei flussi in entrata e in uscita dall'area di progetto in figura 7.

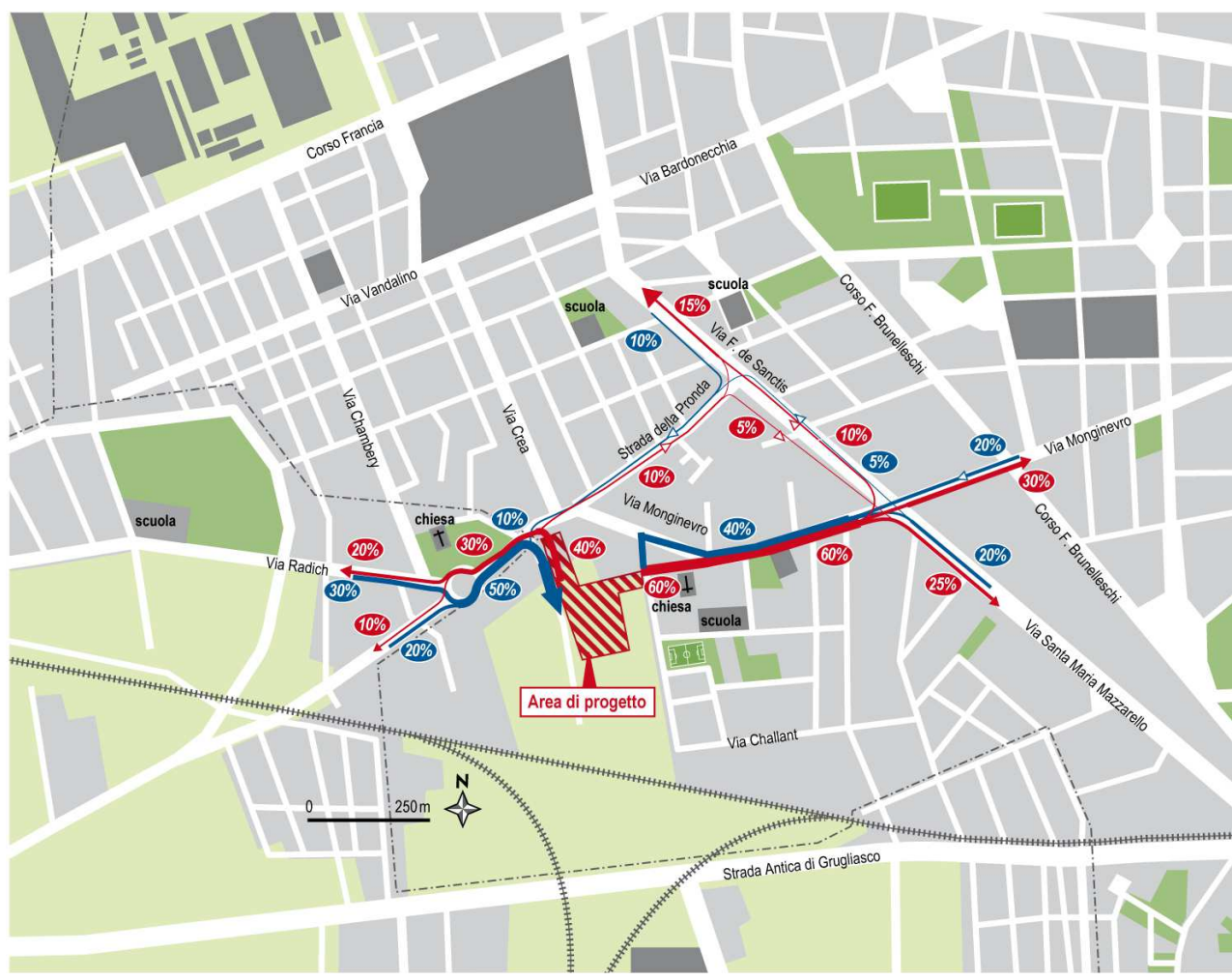


Figura 8 – Ipotesi di distribuzione dei flussi di traffico in ora di punta

7. Generazione di traffico

7.1 Dati di base del progetto

Il progetto oggetto di studio prevede la realizzazione di un lotto di edifici. I dati di base del progetto, che influenzano la valutazione degli effetti del traffico indotto sulla viabilità esistente, sono:

Superficie lorda di pavimentazione (SLP):

Lotto RSA: 5'500 m²

Il numero di parcheggi previsti da progetto sono 50 posti auto interrati, sottostanti l'insediamento, e 34 ricavati sul nuovo asse viario, per un totale di 84 posti auto.

Sono state eseguite due verifiche per determinare l'effettiva generazione di traffico indotta dal nuovo insediamento.

La prima è stata realizzata applicando dei tassi di rotazione dei parcheggi a disposizione della futura struttura. La generazione è stata calcolata tenendo conto dei turni dei dipendenti (3 turni giornalieri) e degli orari previsti per il ricevimento dei visitatori.

Al fine di ottenere una stima più precisa della generazione di traffico, Citec ha utilizzato una normativa internazionale esistente (SN 640 281) che si basa sul numero di posti letto per ricavare il parcheggio che una tale struttura richiede.

Il totale di posti richiesti secondo tale normativa è pari a 80 posti, 4 in meno di quelli previsti dal progetto.

Al fine di stimare l'effettivo impatto del progetto RSA sul traffico futuro è necessario calcolare il traffico giornaliero medio (TGM) generato dal progetto.

I risultati ottenuti con le due differenti verifiche sono coincidenti, e mostrano che il traffico giornaliero medio indotto dal nuovo insediamento è pari a 510 veicoli equivalenti/giorno.

Inoltre, il TGM indotto da RSA presenta un profilo giornaliero meno concentrato sulle fasce di punta, limitando ulteriormente l'impatto sulla viabilità locale.

La figura 9 mostra la situazione futura con progetto, senza apprezzabili variazioni rispetto al traffico attuale su base giornaliera.

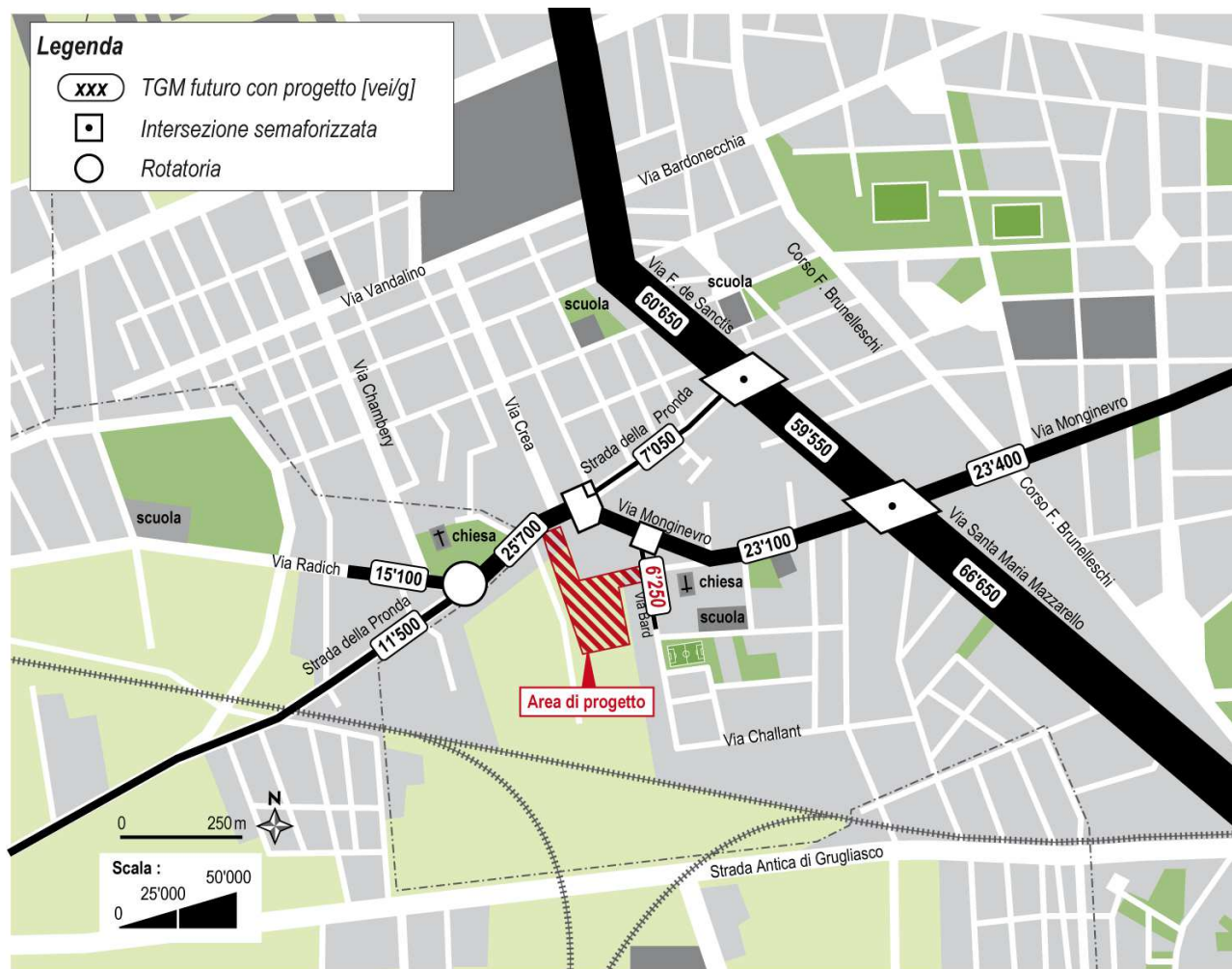


Figura 9 – Traffico giornaliero futuro con progetto

7.1. Capacità utilizzata futura

L'aumento del TGM indotto dalla RSA (rispetto alla funzione residenziale) sembra essere sostanzialmente compatibile con i regimi di traffico complessivi e a priori non comportare modifiche alla capacità utilizzate alle intersezioni principali (Mazzarello – Monginevro, De Sanctis – Pronda e Radich – Pronda).

8. Conclusioni

Su via Bard, il TGM aumenterà in maniera percentualmente molto più accentuata, essendo uno degli accessi principali all'area di progetto (circa 300 veq/g trattandosi di uno degli accessi principali all'area). Tali flussi restano comunque distribuiti sulla giornata, con un ridotto impatto in fascia di punta e complessivamente si tratterebbe di flussi molto ridotti.

L'accessibilità dell'area in trasporto pubblico locale (tram 15 e bus 64) è un'alternativa per i flussi pendolari che potrà assorbire parte dei flussi veicolari dei turni giornalieri (2 dei 3 turni) e dei flussi di visitatori (soprattutto in orario giornaliero). L'assenza di percorsi ciclabili e l'esiguità di percorsi pedonali non incentiva la viabilità ciclabile.

Il progetto di corso Marche lambirà l'area di progetto, modificando sostanzialmente gli equilibri di traffico dell'area: il progetto non è però preso in considerazione nell'attuale verifica, trattandosi di un intervento di lungo periodo, mentre l'insediamento della RSA sarà previsto a breve termine.

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00000360 del 04/02/2021