



COMUNE DI LIVORNO

- SETTORE PROTEZIONE CIVILE E SICUREZZA DEI CITTADINI

DETERMINAZIONE N. 806 DEL 11/02/2016

Oggetto: PIANO DI RECUPERO DI INIZIATIVA PRIVATA (ESSELUNGA SPA) PER LA RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA EX FIAT POSTA IN VIALE PETRARCA-LIVORNO CON CONTESTUALE VARIANTE AL PIANO STRUTTURALE E AL REGOLAMENTO URBANISTICO-PARERE FASE PRELIMINARE

NUCV
(Nucleo Unificato Comunale di Valutazione)
Autorità Competente per la Vas
Parere Fase Preliminare

Piano di recupero di iniziativa privata (Esselunga spa) per la riqualificazione dell'area ex FIAT posta in viale Petrarca-Livorno con contestuale Variante al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico-Parere Fase Preliminare.

IL NUCV

Come composto ai sensi della determina del Direttore Generale n.2333 del 13.04.2015 e successive modifiche;

Visti

-il D.l.g.s 152/2006 recante "Norme in materia ambientale", ed in particolare la Parte seconda relativa alle Procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), per la valutazione di impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC) e ss.m.ii;

-la l.r.10/2010 "Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS) di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza" e ss.m.ii;

Premesso che

-Il Soggetto Proponente ha avviato con nota prot.n.92919 del 23.09.2015 la fase preliminare del procedimento di VAS per il piano di cui all'oggetto;

-Il Coordinatore del NUCV ha avviato con nota prot.n.97536 del 05.10.2015, la fase di consultazione dei Soggetti Competenti in Materia Ambientale e disposto in 90 giorni, quindi entro il 4 gennaio 2016, il termine per l'eventuale invio di osservazioni/contributi ;

-Il Coordinatore ha proceduto a riunire il NUCV nelle seguenti date:

-16.11.2015 ore 10.00 -1° Conferenza dei Servizi avente per oggetto "Illustrazione del percorso di Vas-Esselunga"

-03.12.2015 ore 15:30 -2° Conferenza dei Servizi "avente per oggetto "Raccolta dei Contributi"

-02.02.2016 ore 15:30 -3° Conferenza dei Servizi "Predisposizione documento contributi" "Parere fase preliminare"

-Il Coordinatore ha provveduto a inviare al NUCV con nota prot.n.1944 del 08.01.2016 le osservazioni/contributi trasmessi dai Soggetti Competenti in materia Ambientale;

-Il coordinatore ha convocato la seduta del NUCV per il giorno 02.02.2016 ed ha raccolto le osservazioni/contributi pervenuti dai componenti del NUCV di cui al verbale predisposto in pari data;

-In data 10 febbraio 2016 è pervenuto il contributo da parte del Settore Mobilità Urbana e Infrastrutture;

Esaminati

-I documenti predisposti dal proponente:

Documento Preliminare di VAS che si compone di :Elenco elaborati Rev. 1; Relazione Rev.1; Planimetria Sol. A Rev 1; Planimetria Sol. B Rev. 1; Fotopiano Sol. A Rev. 1; Fotopiano Sol. B Rev. 1.

Esprime a voti unanimi dei presenti

I componenti del NUCV dopo ampia discussione osservano quanto segue:

Aria - Qualità dell'aria, clima acustico

Nel quadro conoscitivo al Capitolo 4.1.2.6 del Documento preliminare "Centraline fisse della qualità dell'aria" si evidenziano le criticità relativamente al livello di NO₂ sulla centralina del viale Carducci ed al cap. 4.2.2.5 la criticità dei livelli acustici lungo l'asse viario del Viale Petrarca, legate entrambe al traffico veicolare attuale.

La Regione Toscana ha adottato un nuovo provvedimento che prevede una diversa identificazione delle aree di superamento e i Comuni soggetti a predisposizione di Piani di Azione Comunale-PAC-(D.G.R.T n.1182 del 09.12.2015).

Anche se i dati mostrano un continuo miglioramento, l'area urbana di Livorno viene individuata come area di superamento per NO₂ ed il Comune di Livorno è tenuto alla elaborazione ed all'approvazione del PAC per l'NO₂ entro 180 giorni dall'approvazione della suddetta Delibera di G.R.T.

Nella Valutazione degli Effetti indotti Cap. 5.1.2, si riporta che "a livello locale si assisterà ad un incremento dei flussi veicolari lungo le direttricima si ritiene... che tale incremento dei flussi veicolari sarà compensato dalla riduzione delle emissioni unitarie associate al rinnovo del parco veicolare... Le emissioni complessive determinate dal prodotto dei flussi veicolari per le emissioni dei veicoli risulteranno pertanto... sostanzialmente inalterate."

Recenti studi hanno però evidenziato l'incidenza delle nuove tecnologie di abbattimento delle polveri sottili per i veicoli diesel che, a fronte di questa performance ambientale sul PM₁₀, e a parità di emissioni complessive di ossidi di azoto (NO + NO₂), presentano minori

emissioni di NO, ma maggiori livelli di emissione di NO₂. La stima della quota di biossido di azoto direttamente emessa dalle nuove motorizzazioni è significativamente aumentata per le motorizzazioni da Euro 3 a Euro 5 inclusa, persino se confrontata con le vetture Euro 0. Solo a partire dalle omologazioni Euro 6 la U.E. si è impegnata ad adottare valori di emissione più stringenti per le emissioni degli NOx.

Si suggerisce pertanto di valutare in maniera approfondita gli effetti del possibile incremento di emissioni di NO₂ ed eventuali interventi di mitigazione.

Si suggerisce inoltre di contemplare interventi di mitigazione delle emissioni rumorose in fase di cantiere ed in fase di esercizio sugli assi viari maggiormente interessati, in particolare del Viale Petrarca in cui si prevede un incremento di traffico del 7% ma anche di Via Torino con possibile incremento del 39%.

Rifiuti

Analizzato il Cap. 5.3.3 Gestione dei rifiuti solidi, **si richiede che nel Rapporto Ambientale sia condotto un approfondimento relativamente alla modalità di raccolta del multimateriale (leggero e/o pesante)**

Commercio

Si rileva l'esistenza di alcune inesattezze su parametri economici e attinenti al commercio che dovranno essere oggetto di una specifica verifica per le eventuali correzioni nell'ambito del Rapporto Ambientale.

Si richiede di approfondire l'analisi e gli esiti compresi gli effetti, che si produrranno sulle attività commerciali di vicinato con particolare riferimento alle modalità con cui si intende operare l'integrazione e lo sviluppo sinergico delle stesse.

Economia

Dalla lettura dei dati specificatamente socio-economici emerge una non omogeneità del dato di partenza e l'assenza di proiezioni future in merito ai valori economici in gioco e di riferimento della variante. Inoltre la ricostruzione dello stato attuale non è stata condotta fino ai nostri giorni e quindi non tiene conto di importanti trasformazioni urbanistiche commerciali che sono state attuate negli ultimi anni.

Appare come fondamentale sviluppare un'analisi su indicatori certi riferiti soprattutto alla domanda-offerta che dovranno essere parte di un market test.

Verde

La nuova struttura di vendita, perseguendo un inserimento ambientale rispettoso del contesto, scelte architettoniche sostenibili e la cura del verde, insieme alla riqualificazione del tratto stradale di Viale Petrarca, Via Torino e Via Ferraris, concorrerà alla rigenerazione urbana, architettonica e paesaggistica dell'intero quartiere, si realizzerà anche mediante la previsione, all'interno del lotto di edificazione della nuova grande struttura di vendita, di una vasta area a verde (circa 5.000 m²).

Si chiede di approfondire quali saranno le strategie di intervento sull'assetto

vegetazionale conclusivo e come le scelte progettuali porteranno un deciso miglioramento delle condizioni vegetazionali di contesto quantificando e qualificando i possibili incrementi degli elementi arborei ed arbustivi.

Inoltre poiché viene affermato *che la nuova area verde potrebbe svolgere importanti funzioni ecologico-ambientali costituendo un fondamentale elemento di presenza ecologica ed ambientale d'ambito, dando continuità ecosistemica ed ecologica al sistema naturale e vegetazionale della zona (integrato con gli altri due giardini pubblici localizzati nel contesto) e contribuendo in modo sostanziale a mitigare gli effetti di degrado.....*) e poiché si dice *che nell'ipotesi infine in cui si preveda la destinazione a verde attrezzato, tale ambito a verde potrebbe svolgere per il quartiere un'importante funzione sociale e ricreativa, divenendo per la popolazione locale un vero e proprio spazio urbano, dai caratteri ambientali di pregio, fruibile e al servizio della collettività.*

Si chiede di approfondire come si prevede di incrementare nella zona di intervento i possibili impatti significativi sull'ambiente naturale, descrivendo in particolar modo gli effetti attesi sulla biodiversità locale ed evidenziando, le possibilità progettuali atte a creare corridoi ecologici con i Parchi urbani pubblici e con la vegetazione stradale lungo il viale Petrarca.

Sentito infine l'Ufficio Arredo Urbano, si rileva come nella stesura del Rapporto Ambientale sia necessario approfondire gli aspetti legati agli arredi urbani a servizio della collettività.

Statistica

Si rileva che nel Documento preliminare in esame è presente una discontinuità dei dati con una migliorabile qualità delle fonti di reperimento. La zona di analisi varia di volta in volta e vi è la necessità di informazioni da ottimizzare e completare (a solo titolo di esempio non esaustivo si cita il dato sull'andamento demografico non aggiornato). Inoltre appaiono come dati poco rappresentativi quelli di partenza che hanno condotto alla stima del traffico attuale.

Quindi in sostanza si ritiene di dover migliorare tutto l'approccio inerente i dati di input utilizzati per varie analisi tematiche.

Mobilità Urbana

Il documento in oggetto è molto strutturato ed elaborato, soprattutto per la parte relativa alla mobilità ed all'assetto viabilistico di progetto, assumendo di fatto già i connotati del Rapporto Ambientale.

La circostanza, pur non agevolando la possibilità di sviluppare in termini propositivi e valutativi preliminari l'idea progettuale, rende comunque possibile fornire alcuni spunti di riflessione per il miglioramento di alcuni aspetti del documento.

Una prima doverosa osservazione riguarda la campagna di indagini svolte sulle infrastrutture e relative intersezioni del comparto, svolta nella unica giornata di VEN. 13 FEBBRAIO 2015, risultando quella del giorno successivo non significativa a detta degli stessi proponenti. Appurato che l'intersezione di maggior carico e significatività è senza dubbio quella semaforizzata del Viale Alfieri con Via Torino, e senza poter pretendere una estesa campagna di indagini come quella svolta per la determinazione del TGM delle vie o arterie principali, si chiede **la ripetizione delle indagini solo in quella arteria e intersezione in un week-end primaverile/estivo**. Si ha infatti motivo di ritenere che possa assumere un certo rilievo anche il dato di traffico della giornata pre-festiva in orario tarda mattina e/o tardo pomeriggio.

Relativamente alla restituzione dei dati trasportistici prodotti dalla simulazione nelle soluzioni progettuali proposte [SOL. A (con rotatoria) e SOL. B (con regolazione semaforica)] si richiede che, oltre al raffronto con (SOL. ATTUALE + INDOTTO), palesemente insostenibile, sia fatta una **comparazione diretta con (SOL. ATTUALE) in modo da apprezzare per comparazione diretta le modificazioni introdotte dalle diverse soluzioni di progetto** (situazioni differenziate con intervento eseguito) rispetto alle situazione attuale senza intervento. A riguardo si evidenzia una non congruenza dei dati riportati nel GRAFO FLUSSI TRAFFICI della (SOL. ATTUALE + INDOTTO - pag. 209) relativamente alla carreggiata S del Viale Alfieri rispetto ad analogo grafico senza traffico indotto di pag. 171.

Inoltre, a riguardo della assegnazione dei traffici e della distribuzione dei flussi indotti "ex novo" stimati nel misura del 66% del totale, operata proporzionalmente alle entità dei "valori circolatori rilevati e della manovre effettuate" come risultanti dalle attività di rilievo sul campo (vd pag. 206), si chiede di operare un approfondimento del criterio adottato, risultando di difficile comprensione assimilare la capacità attrattiva/generativa del comparto dopo l'esecuzione dell'intervento a quella precedente, senza una attenta analisi delle aggiuntive componenti O/D indotte.

Inoltre, relativamente alle diverse soluzioni proposte ed all'orientamento preferenziale che emerge per la SOL. A (con rotatoria), si richiede di **valutare l'effetto positivo conseguibile con una possibile sincronizzazione delle due intersezioni semaforiche della SOL. B** (con semaforo) - poste ad una distanza di c.a. 150 mt e quindi in grado di funzionare come unico sistema di regolazione del segmento stradale prospiciente il comparto in esame - in modo da poter considerare una rivalutazione di tale ipotesi nell'ottica di non alterare l'assetto complessivo di regolazione unicamente semaforico dell'asse cittadino.

Pur prendendo atto, senza poter entrare nel merito, delle "rassicuranti" risultanze numeriche degli applicativi utilizzati per il calcolo delle grandezze trasportistiche - in particolare delle riserve di capacità e dei livelli di servizio dei rami delle rotatorie - si fa notare che **l'assenza di tratti di intreccio in corona nelle microrotatorie a cinque rami determina fattori di conflitto ineliminabili e possibili congestioni**, oltre a rendere difficile le deviazioni in dx per immissione/uscita dalle rampe parcheggio, come pure la **limitatezza dei tratti di intreccio della rotatoria compatta** a tre rami sul Viale Alfieri determina significativi **decadimenti dei livelli di servizio e riduzione della velocità di attraversamento dell'area dell'intersezione**.

A corollario della osservazione suesposta si sottopone all'attenzione del proponente **l'opportunità di valutare anche una terza ipotesi progettuale**, che non è stata presa in esame o non è stata poi sviluppata, e che potremmo individuare nella (SOL. C), consistente nel **possibile funzionamento a pseudo-rotatoria dell'intero comparto**, lasciando la carreggiata S nella attuale posizione, modificando la geometria del tracciato della carreggiata N in modo da poter intercettare su quest'ultima rami in deviazione monodirezionali su via Torino e Via Ferraris - rispettivamente di accesso e di uscita dai parcheggi - e chiudendola sul lato E con una bretella di nuova realizzazione parallela a Via Napoli, su area di proprietà in adiacenza alla corsia riservata ai veicoli commerciali.

Autorità Competente

Dr. Leonardo Gonnelli

NUCV

(Nucleo Unificato Comunale di Valutazione)

Autorità Competente per la Vas

Parere Fase Preliminare

Piano di recupero di iniziativa privata (Esselunga spa) per la riqualificazione dell'area ex FIAT posta in viale Petrarca-Livorno con contestuale Variante al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico-Parere Fase Preliminare.

IL NUCV

Come composto ai sensi della determina del Direttore Generale n.2333 del 13.04.2015 e successive modifiche;

Visti

-il D.l.g.s 152/2006 recante "Norme in materia ambientale", ed in particolare la Parte seconda relativa alle Procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), per la valutazione di impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC) e ss.m.ii;

-la l.r.10/2010 "Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS) di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza" e ss.m.ii;

Premesso che

-Il Soggetto Proponente ha avviato con nota prot.n.92919 del 23.09.2015 la fase preliminare del procedimento di VAS per il piano di cui all'oggetto;

-Il Coordinatore del NUCV ha avviato con nota prot.n.97536 del 05.10.2015, la fase di consultazione dei Soggetti Competenti in Materia Ambientale e disposto in 90 giorni, quindi entro il 4 gennaio 2016, il termine per l'eventuale invio di osservazioni/contributi ;

-Il Coordinatore ha proceduto a riunire il NUCV nelle seguenti date:

-16.11.2015 ore 10.00 -1° Conferenza dei Servizi avente per oggetto "Illustrazione del percorso di Vas-Esselunga"

-03.12.2015 ore 15:30 -2°Conferenza dei Servizi "avente per oggetto "Raccolta dei Contributi"

-02.02.2016 ore 15:30 -3°Conferenza dei Servizi "Predisposizione documento contributi" "Parere fase preliminare"

-Il Coordinatore ha provveduto a inviare al NUCV con nota prot.n.1944 del 08.01.2016 le osservazioni/contributi trasmessi dai Soggetti Competenti in materia Ambientale;

-Il coordinatore ha convocato la seduta del NUCV per il giorno 02.02.2016 ed ha raccolto le osservazioni/contributi pervenuti dai componenti del NUCV di cui al verbale predisposto in pari data;

-In data 10 febbraio 2016 è pervenuto il contributo da parte del Settore Mobilità Urbana e Infrastrutture;

Esaminati

-I documenti predisposti dal proponente:

Documento Preliminare di VAS che si compone di :Elenco elaborati Rev. 1; Relazione Rev.1; Planimetria Sol. A Rev 1;Planimetria Sol. B Rev. 1;Fotopiano Sol. A Rev. 1;Fotopiano Sol. B Rev. 1.

Esprime a voti unanimi dei presenti

I componenti del NUCV dopo ampia discussione osservano quanto segue:

Aria - Qualità dell'aria, clima acustico

Nel quadro conoscitivo al Capitolo 4.1.2.6 del Documento preliminare "Centraline fisse della qualità dell'aria" si evidenziano le criticità relativamente al livello di NO₂ sulla centralina del viale Carducci ed al cap. 4.2.2.5 la criticità dei livelli acustici lungo l'asse viario del Viale Petrarca, legate entrambe al traffico veicolare attuale.

La Regione Toscana ha adottato un nuovo provvedimento che prevede una diversa identificazione delle aree di superamento e i Comuni soggetti a predisposizione di Piani di Azione Comunale-PAC-(D.G.R.T n.1182 del 09.12.2015).

Anche se i dati mostrano un continuo miglioramento, l'area urbana di Livorno viene individuata come area di superamento per NO₂ ed il Comune di Livorno è tenuto alla elaborazione ed all'approvazione del PAC per l'NO₂ entro 180 giorni dall'approvazione della suddetta Delibera di G.R.T.

Nella Valutazione degli Effetti indotti Cap. 5.1.2, si riporta che *"a livello locale si assisterà ad un incremento dei flussi veicolari lungo le direttricima si ritiene... che tale incremento dei flussi veicolari sarà compensato dalla riduzione delle emissioni unitarie associate al rinnovo del parco veicolare... Le emissioni complessive determinate dal prodotto dei flussi veicolari per le emissioni dei veicoli risulteranno pertanto... sostanzialmente inalterate."*

Recenti studi hanno però evidenziato l'incidenza delle nuove tecnologie di abbattimento delle polveri sottili per i veicoli diesel che, a fronte di questa performance ambientale sul PM₁₀, e a parità di emissioni complessive di ossidi di azoto (NO + NO₂), presentano minori emissioni di NO, ma maggiori livelli di emissione di NO₂. La stima della quota di biossido di azoto direttamente emessa dalle nuove motorizzazioni è significativamente aumentata per le motorizzazioni da Euro 3 a Euro 5 inclusa, persino se confrontata con le vetture Euro 0. Solo a partire dalle omologazioni Euro 6 la U.E. si è impegnata ad adottare valori di emissione più stringenti per le emissioni degli NO_x.

Si suggerisce pertanto di valutare in maniera approfondita gli effetti del possibile incremento di emissioni di NO₂ ed eventuali interventi di mitigazione.

Si suggerisce inoltre di contemplare interventi di mitigazione delle emissioni rumorose in fase di cantiere ed in fase di esercizio sugli assi viari maggiormente interessati, in particolare del Viale Petrarca in cui si prevede un incremento di traffico del 7% ma anche di Via Torino con possibile incremento del 39%.

Rifiuti

Analizzato il Cap. 5.3.3 Gestione dei rifiuti solidi, **si richiede che nel Rapporto Ambientale sia condotto un approfondimento relativamente alla modalità di raccolta del multimateriale (leggero e/o pesante)**

Commercio

Si rileva l'esistenza di alcune inesattezze su parametri economici e attinenti al commercio che dovranno essere oggetto di una specifica verifica per le eventuali correzioni nell'ambito del Rapporto Ambientale.

Si richiede di approfondire l'analisi e gli esiti compresi gli effetti, che si produrranno

sulle attività commerciali di vicinato con particolare riferimento alle modalità con cui si intende operare l'integrazione e lo sviluppo sinergico delle stesse.

Economia

Dalla lettura dei dati specificatamente socio-economici emerge una non omogeneità del dato di partenza e l'assenza di proiezioni future in merito ai valori economici in gioco e di riferimento della variante. Inoltre la ricostruzione dello stato attuale non è stata condotta fino ai nostri giorni e quindi non tiene conto di importanti trasformazioni urbanistiche commerciali che sono state attuate negli ultimi anni.

Appare come fondamentale sviluppare un'analisi su indicatori certi riferiti soprattutto alla domanda-offerta che dovranno essere parte di un market test.

Verde

La nuova struttura di vendita, perseguendo un inserimento ambientale rispettoso del contesto, scelte architettoniche sostenibili e la cura del verde, insieme alla riqualificazione del tratto stradale di Viale Petrarca, Via Torino e Via Ferraris, concorrerà alla rigenerazione urbana, architettonica e paesaggistica dell'intero quartiere, si realizzerà anche mediante la previsione, all'interno del lotto di edificazione della nuova grande struttura di vendita, di una vasta area a verde (circa 5.000 m2).

Si chiede di approfondire quali saranno le strategie di intervento sull'assetto vegetazionale conclusivo e come le scelte progettuali porteranno un deciso miglioramento delle condizioni vegetazionali di contesto quantificando e qualificando i possibili incrementi degli elementi arborei ed arbustivi.

Inoltre poiché viene affermato che la nuova area verde potrebbe svolgere importanti funzioni ecologico-ambientali costituendo un fondamentale elemento di presenza ecologica ed ambientale d'ambito, dando continuità ecosistemica ed ecologica al sistema naturale e vegetazionale della zona (integrato con gli altri due giardini pubblici localizzati nel contesto) e contribuendo in modo sostanziale a mitigare gli effetti di degrado.....) e poiché si dice che nell'ipotesi infine in cui si preveda la destinazione a verde attrezzato, tale ambito a verde potrebbe svolgere per il quartiere un'importante funzione sociale e ricreativa, divenendo per la popolazione locale un vero e proprio spazio urbano, dai caratteri ambientali di pregio, fruibile e al servizio della collettività.

Si chiede di approfondire come si prevede di incrementare nella zona di intervento i possibili impatti significativi sull'ambiente naturale, descrivendo in particolar modo gli effetti attesi sulla biodiversità locale ed evidenziando, le possibilità progettuali atte a creare corridoi ecologici con i Parchi urbani pubblici e con la vegetazione stradale lungo il viale Petrarca.

Sentito infine l'Ufficio Arredo Urbano, si rileva come nella stesura del Rapporto Ambientale sia necessario approfondire gli aspetti legati agli arredi urbani a servizio della collettività.

Statistica

Si rileva che nel Documento preliminare in esame è presente una discontinuità dei dati con una migliorabile qualità delle fonti di reperimento. La zona di analisi varia di volta in volta e vi è la necessità di informazioni da ottimizzare e completare (a solo titolo di esempio non esaustivo si cita il dato sull'andamento demografico non aggiornato). Inoltre

appaiono come dati poco rappresentativi quelli di partenza che hanno condotto alla stima del traffico attuale.

Quindi in sostanza si ritiene di dover migliorare tutto l'approccio inerente i dati di input utilizzati per varie analisi tematiche.

Mobilità Urbana

Il documento in oggetto è molto strutturato ed elaborato, soprattutto per la parte relativa alla mobilità ed all'assetto viabilistico di progetto, assumendo di fatto già i connotati del Rapporto Ambientale.

La circostanza, pur non agevolando la possibilità di sviluppare in termini propositivi e valutativi preliminari l'idea progettuale, rende comunque possibile fornire alcuni spunti di riflessione per il miglioramento di alcuni aspetti del documento.

Una prima doverosa osservazione riguarda la campagna di indagini svolte sulle infrastrutture e relative intersezioni del comparto, svolta nella unica giornata di VEN. 13 FEBBRAIO 2015, risultando quella del giorno successivo non significativa a detta degli stessi proponenti. Appurato che l'intersezione di maggior carico e significatività è senza dubbio quella semaforizzata del Viale Alfieri con Via Torino, e senza poter pretendere una estesa campagna di indagini come quella svolta per la determinazione del TGM delle vie o arterie principali, si chiede **la ripetizione delle indagini solo in quella arteria e intersezione in un week-end primaverile/estivo**. Si ha infatti motivo di ritenere che possa assumere un certo rilievo anche il dato di traffico della giornata pre-festiva in orario tarda mattina e/o tardo pomeriggio.

Relativamente alla restituzione dei dati trasportistici prodotti dalla simulazione nelle soluzioni progettuali proposte [SOL. A (con rotatoria) e SOL. B (con regolazione semaforica)] si richiede che, oltre al raffronto con (SOL. ATTUALE + INDOTTO), palesemente insostenibile, sia fatta una **comparazione diretta con (SOL. ATTUALE) in modo da apprezzare per comparazione diretta le modificazioni introdotte dalle diverse soluzioni di progetto** (situazioni differenziate con intervento eseguito) rispetto alle situazione attuale senza intervento. A riguardo si evidenzia una non congruenza dei dati riportati nel GRAFO FLUSSI TRAFFICI della (SOL. ATTUALE + INDOTTO - pag. 209) relativamente alla carreggiata S del Viale Alfieri rispetto ad analogo grafico senza traffico indotto di pag. 171.

Inoltre, a riguardo della assegnazione dei traffici e della distribuzione dei flussi indotti "ex novo" stimati nel misura del 66% del totale, operata proporzionalmente alle entità dei "valori circolatori rilevati e della manovre effettuate" come risultanti dalle attività di rilievo sul campo (vd pag. 206), si chiede di operare un approfondimento del criterio adottato, risultando di difficile comprensione assimilare la capacità attrattiva/generativa del comparto dopo l'esecuzione dell'intervento a quella precedente, senza una attenta analisi delle aggiuntive componenti O/D indotte.

Inoltre, relativamente alle diverse soluzioni proposte ed all'orientamento preferenziale che emerge per la SOL. A (con rotatoria), si richiede di **valutare l'effetto positivo conseguibile con una possibile sincronizzazione delle due intersezioni semaforiche della SOL. B** (con semaforo) - poste ad una distanza di c.a. 150 mt e quindi in grado di funzionare come unico sistema di regolazione del segmento stradale prospiciente il comparto in esame - in modo da poter considerare una rivalutazione di tale ipotesi nell'ottica di non alterare l'assetto complessivo di regolazione unicamente semaforico dell'asse cittadino.

Pur prendendo atto, senza poter entrare nel merito, delle "rassicuranti" risultanze numeriche degli applicativi utilizzati per il calcolo delle grandezze trasportistiche - in particolare delle riserve di capacità e dei livelli di servizio dei rami delle rotatorie - si fa notare che **l'assenza di tratti di intreccio in corona nelle microrotatorie a cinque rami determina fattori di conflitto ineliminabili e possibili congestioni**, oltre a rendere difficile le deviazioni in dx per immissione/uscita dalle rampe parcheggio, come pure la **limitatezza dei tratti di intreccio della rotatoria compatta** a tre rami sul Viale Alfieri determina significativi **decadimenti dei livelli di servizio e riduzione della velocità di attraversamento dell'area dell'intersezione**.

A corollario della osservazione suesposta si sottopone all'attenzione del proponente **l'opportunità di valutare anche una terza ipotesi progettuale**, che non è stata presa in esame o non è stata poi sviluppata, e che potremmo individuare nella **(SOL. C)**, consistente nel **possibile funzionamento a pseudo-rotatoria dell'intero comparto**, lasciando la carreggiata S nella attuale posizione, modificando la geometria del tracciato della carreggiata N in modo da poter intercettare su quest'ultima rami in deviazione monodirezionali su via Torino e Via Ferraris - rispettivamente di accesso e di uscita dai parcheggi - e chiudendola sul lato E con una bretella di nuova realizzazione parallela a Via Napoli, su area di proprietà in adiacenza alla corsia riservata ai veicoli commerciali.

Autorità Competente

Dr. Leonardo Gonnelli

IL DIRIGENTE / RESPONSABILE

GONNELLI LEONARDO / ArubaPEC

S.p.A.

