c_d969.Comune di Genova - Prot. 02/08/2021.0277704.E

COMUNE DI GENOVA

Progetto

PROGETTO UNITARIO

PUC 2015 - Ambito con Disciplina Urbanistica Speciale n.24

PROGETTO UNITARIO RIQUALIFICAZIONE COMPLESSO DELLE EX-OFFICINE GUGLIELMETTI

VIA LUNGOBISAGNO DALMAZIA - GENOVA

Oggetto

INQUADRAMENTO VIABILISTICO E TRAFFICO

Tavola	Scala	Data
		Luglio 2021

Soggetto proponente - proprietario:

TALEA S.p.A. con Socio Unico
SEDE LEGALE: Corso Ricci n. 211R - SAVONA (SV)
SEDE AMMINISTRATIVA: via Val Lerone n. 30 - GENOVA (GE)
CF/P.IVA: 02535130963

TALEA Soc. di Gestione Immobiliare s.p.a.
Sede Legale: con Socio unico
SAVONA - Corso A. Ricci, 211 R
Sede Amministrativa:
ARENZANO (GE) - Via Val Lerone, 30
C.F.: 02535130963 - P.I.: 01254800095

Progettista:

Ing. Nicola Serafino
Via San Nazaro 40/9 - Genova (GE)

ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI GENOVA
DOTT. ING. SERAFINO NICOLA LIDO
N° 5905

c_d969.Comune di Genova - Prot. 02/08/2021.0277704.E

Progetto Unitario di riqualificazione del complesso delle ex officine Guglielmetti localizzate a Genova in Valbisagno, in via Lungobisagno Dalmazia civ. 63A, 27R,73, 75 - P.le Bligny 5b – Via Terpi 1
Inquadramento viabilistico e traffico.

Sommario

1 Il progetto. 2
2 Assetto viabilistico e regolazione del traffico 3
3 Traffico pre-intervento e traffico incrementale generato dall'intervento. 4
3.1 Premessa 4
3.2 Traffico rilevato nel 2018 4
3.3 Traffico incrementale generato dal Centro commerciale 5
3.4 Traffico incrementale generato dalla Rimessa 8
3.5 Traffico totale 8
4 Sintetica qualificazione del funzionamento del sistema come risultante dallo Studio 2018 8

Via San Nazaro 40/9
16145 Genova
Tel: 039 335 6576 884
P.IVA: 03081860102
CF: SRFNCL52E01H456B
SDI: M5UXCR1
nicola.serafino@ingpec.eu
nicola.serafino@gmail.com
Ordine degli Ingegneri della provincia di Genova, Sezione A, n. 5905

c_d969.Comune di Genova - Prot. 02/08/2021.0277704.E

1 Il progetto.

Il complesso immobiliare in progetto è articolato in due lotti:

- Uno, a destinazione commerciale, prevede la ristrutturazione e l'ampliamento del Centro commerciale esistente denominato "Bisagno". Nella nuova configurazione il Centro commerciale avrà una SNV (superficie netta di vendita) di 9.341 mq.
- L'altro, a destinazione produttiva, prevede la realizzazione di una Officina e Rimessa dell'azienda di trasporto pubblico urbano (AMT), con 114 stalli per autobus di diversa lunghezza.

Nelle figure 1-3 sono riportate le piante dei due piani e della copertura del Centro commerciale e della Rimessa.

Gli esercizi del Centro commerciale sono distribuiti su 2 piani (terra e primo).

I parcheggi pertinenziali del commercio sono distribuiti su 3 piani:

- Il maggiore è in copertura con accessi (ingresso e uscita) su via Terpi: le superfici di parcamento pertinenziali sono pari a 7.435 mq con 265 p.a. (posti auto) e 50 mq con 11 p.m. (posti moto).
- Il secondo parcheggio è al piano terra con accessi (ingresso e uscita) su via Lungo Bisagno Dalmazia: le superfici di parcamento pertinenziali sono pari a 6.202 mq con 215 p.a. e 213 mq con 22 p.m.
- Al primo piano vi è una terza area di parcheggio con accessi (ingresso e uscita) su via Lungo Bisagno Dalmazia: la dotazione di parcheggi è pari a 45 p.a..

I parcheggi pertinenziali sono, pertanto, 525 p.a. e 33 p.m.

E', inoltre, previsto un parcheggio pubblico di interscambio di 92 p.a. sulla copertura dell'edificio commerciale con accesso carrabile da via Terpi.

Il Centro commerciale in progetto sostituisce l'attuale, che è piuttosto datato quanto a configurazione e servizi per la clientela. Rispetto all'attuale prevede un incremento della SNV (9.341 mq contro 5.386 mq) e una maggiore dotazione di parcheggi (525 p.a. e 33 p.m. contro 205 p.a.).

Gli stalli dei bus della Rimessa sono su due piani (piano terra e copertura); gli accessi sono al piano terra con ingresso dall'esistente rotatoria all'intersezione tra le vie Lungo Bisagno Dalmazia e Fossato di Montesignano [rotatoria Bricoman] e uscita su via Lungo Bisagno Dalmazia; il piano copertura è collegato al piano terra con rampa interna.

Gli accessi veicolari su via Lungo Bisagno Dalmazia del Centro commerciale e della Rimessa AMT sono separati (vedi figura 1).

c_d969.Comune di Genova - Prot. 02/08/2021.0277704.E

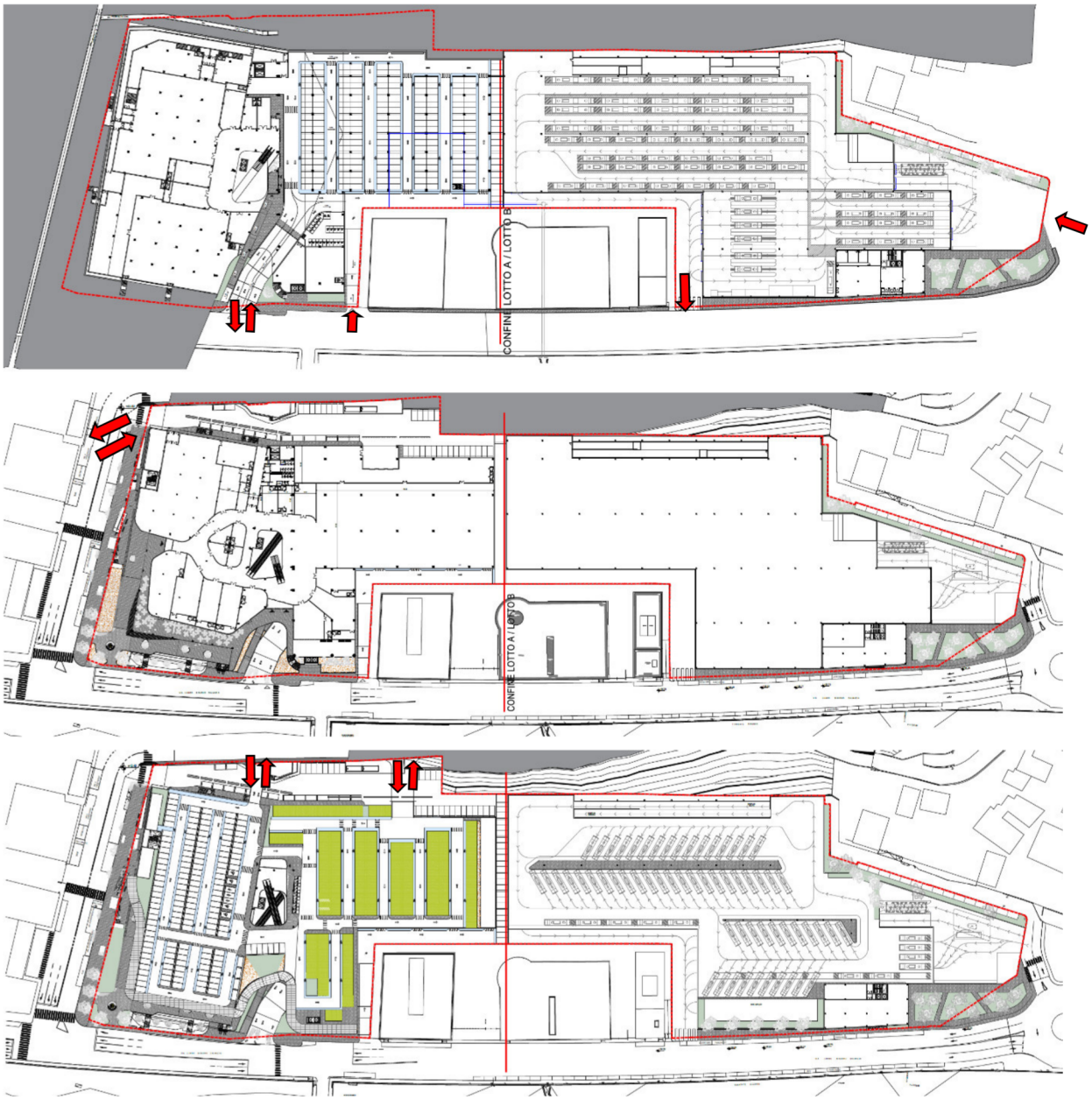


Figure 1-3 Piante di piano terra, primo piano e copertura del Centro commerciale e della rimessa AMT con indicazione degli accessi veicolari

2 Assetto viabilistico e regolazione del traffico

Il progetto mantiene l'attuale assetto viabilistico su cui implementa una differente regolazione del traffico.

Per la principale intersezione (piazzale Bligny – via Lungo Bisagno Dalmazia) sono da considerarsi due soluzioni del regolazione del traffico:

- mantenimento dell'attuale regolazione semaforica (eventualmente modificandone il ciclo)

c_d969.Comune di Genova - Prot. 02/08/2021.0277704.E

- sua sostituzione con una rotatoria.

Altri interventi di regolazione del traffico riguardano l'ottimizzazione degli accessi su Lungo Bisagno Dalmazia (in uscita per Sud e in entrata da Nord) del parcheggio al piano terra del Centro commerciale e della Rimessa. Le soluzioni da adottare sono relazionate a quella dell'intersezione piazzale Bligny – via Lungo Bisagno Dalmazia e sono da studiare con l'ausilio della microsimulazione del traffico tenuto conto della diversa intensità del traffico (molto modesta quella generata dalla Rimessa e piuttosto rilevante quella generata dal parcheggio del Centro commerciale).

3 Traffico pre-intervento e traffico incrementale generato dall'intervento.

3.1 Premessa

Le maggiori attrattività e dotazione di parcheggi del nuovo Centro commerciale rispetto all'attuale determinano un incremento del traffico.

Per tale motivo, nel 2018, a supporto dell'elaborazione del progetto, Talea aveva realizzato uno Studio volto a valutare l'impatto sul traffico determinato dall'intervento, come in allora configurato; si precisa che quella configurazione (diversa da quella prevista dal nuovo progetto) prevedeva:

- una maggiore dotazione di parcheggi pertinenziali: 594 p.a. + 40 p.m. contro 525 p.a. + 33 p.m.
- una maggiore dotazione di parcheggi pubblici: 182 p.a. + 3 p.m. contro 92 p.a.
- 115 parcheggi pertinenziali della funzione produttiva, contro i 114 stalli per autobus; quest'ultimo valore pur essendo notevolmente maggiore (in termini di veicoli equivalenti) dell'altro determina un minore traffico nell'ora di punta, poiché in essa gli arrivi/partenze degli autobus alla/dalla rimessa sono di trascurabile dimensione, come di seguito esposto.

Assumendo la dotazione di parcheggi quale indicatore del traffico incrementale generato dall'intervento risulta che, nella nuova configurazione del progetto il traffico incrementale sarebbe sensibilmente minore di quello considerato nello Studio 2018.

Pertanto, ipotizzando, in prima approssimazione e in attesa di acquisire nuovi dati di traffico, che il traffico attuale (ossia del 2021) pre-intervento sia sostanzialmente uguale a quello del 2018, le risultanze dello Studio 2018 possono essere considerate significative ai fini delle preliminari valutazioni oggetto di questa relazione.

Di seguito sono esposti i dati e le stime salienti riferite a traffico rilevato nel 2018 e traffico incrementale generato dal Centro commerciale e dalla Rimessa, sì da qualificare le verosimili condizioni di traffico di punta.

Quindi sono sinteticamente richiamati le risultanze dello Studio 2018.

3.2 Traffico rilevato nel 2018

Per qualificare i volumi di traffico nel 2018 era stata condotta una campagna di rilievi dei transiti veicolari

c_d969.Comune di Genova - Prot. 02/08/2021.0277704.E

estesa a tutta la principale viabilità interna all'Area di Studio, individuata in applicazione delle Linee Guida Comunali.

Nella sezione più carica (quella di Via Lungo Bisagno Dalmazia a sud dell'intersezione semaforica di piazzale Bligny) la rilevazione è stata effettuata nella fascia oraria 7.00-19.59 di 4 giorni consecutivi (da mercoledì a sabato). In questa sezione [Grafici 1-4]:

- le punte di traffico si verificavano nelle prime ore del mattino dei giorni feriali [massimo valore orario registrato = 3.020 VE (flusso bidirezionale) del venerdì];
- nel corso della giornata feriale il flusso veicolare era piuttosto stabile, con accentuazione nel secondo pomeriggio (17.00-18.29): il massimo pomeridiano si registrava nell'intervallo 17.00-17.59 di mercoledì con 2.580 VE;
- sabato i volumi si riducevano sensibilmente e cambiava la distribuzione oraria del traffico: l'ora di punta era la 11.00-11.59 in cui si registrava un flusso bidirezionale dell'ordine di 2.340 VE/ora.

Si confermava, inoltre, la larga prevalenza della componente automobilistica e una significativa componente di motocicli; sostanzialmente trascurabile era la componente di traffico pesante.

Si rileva che i valori registrati sono di contenuta dimensione rispetto alle caratteristiche della strada.

Le impedenze, con conseguente formazione di code, sono essenzialmente determinate dall'intersezione di piazzale Bligny.

3.3 Traffico incrementale generato dal Centro commerciale

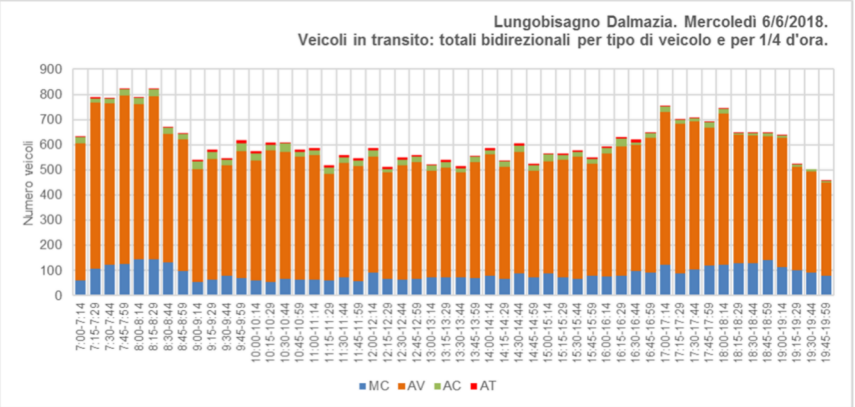
Il traffico incrementale generato dall'intervento in progetto è costituito da due componenti: quello, prevalente e soprattutto automobilistico, generato dal Centro commerciale e quello di autobus generato dalla Rimessa.

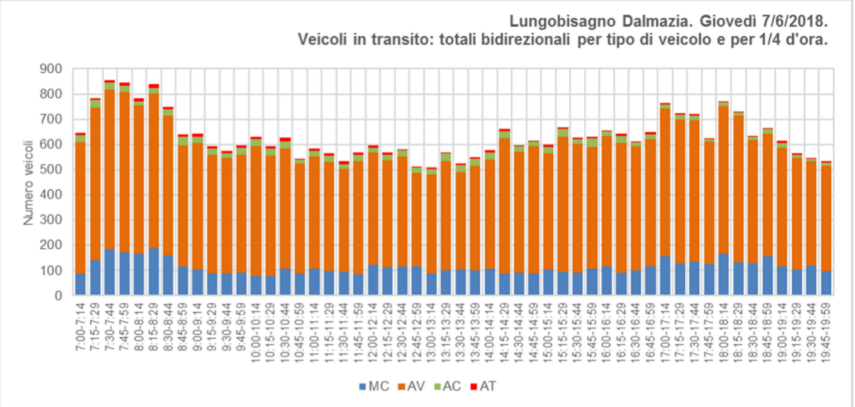
Il primo può, in prima approssimazione, essere valutato in base al numero di parcheggi previsti dall'intervento, detratti quelli dell'attuale Centro commerciale.
Nel giorno di punta il Traffico orario Incrementale di punta associato alla funzione Commerciale TIC può essere prudenzialmente stimato con la formula TIC = PI x TR x β in cui:

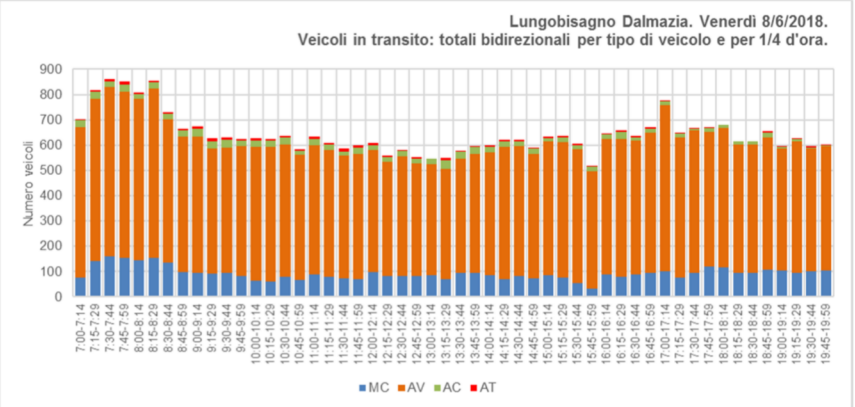
PI = Parcheggi incrementali rispetto all'attuale dotazione
TR = Tasso di rotazione dei Parcheggi = 0,66667 (si assume che il parcheggio ruoti in 1,5 ore)
β = Coefficiente che tiene conto della direzionalità dei flussi = 2, poiché i flussi sono da considerarsi sia in arrivo che in partenza)

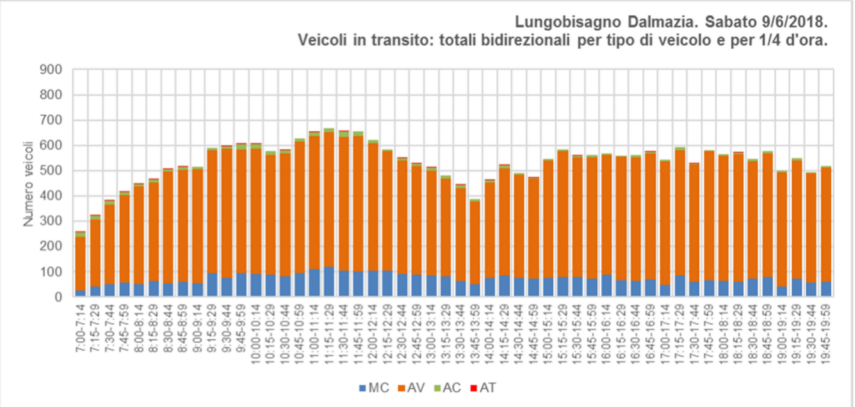
In base alle ipotesi sopra definite risulterebbe un traffico incrementale di punta pari a 441 VE (arrivi+partenze).

c_d969.Comune di Genova - Prot. 02/08/2021.0277704.E









Grafici 1-4

Andamento dei flussi bidirezionali per ¼ d'ora e tipo di veicolo su Lungo Bisagno Dalmazia.

Rilevazioni 2018 effettuate nella Sezione antistante il Centro commerciale.

c_d969.Comune di Genova - Prot. 02/08/2021.0277704.E

Si rileva che tale valore è molto prudenziale poiché:

- è riferito all'ora di punta del giorno di punta
- non tiene conto della componente di domanda determinata dal traffico di transito che si ferma per acquisti (e che, ovviamente, non costituisce traffico incrementale),
- discende dall'applicazione di un criterio di stima del traffico incrementale più conservativo di quello previsto dalla regolamentazione regionale (che è basato sulla dimensione della superficie di vendita).

Stimato il valore del traffico incrementale di punta occorre individuare l'ora in cui esso si colloca e stimare i corrispondenti valori di massimo traffico incrementale nelle altre ore della giornata.

A tale fine si può fare riferimento alla distribuzione della clientela nel corso della giornata tipo feriale desunta dalle medie delle battute di scontrini in alcune strutture di vendita COOP di Genova: la distribuzione è quella schematicamente indicata nel Grafico 5.

Applicando questa distribuzione al massimo valore di traffico incrementale di punta, risulta l'andamento riportato nel Grafico 6.

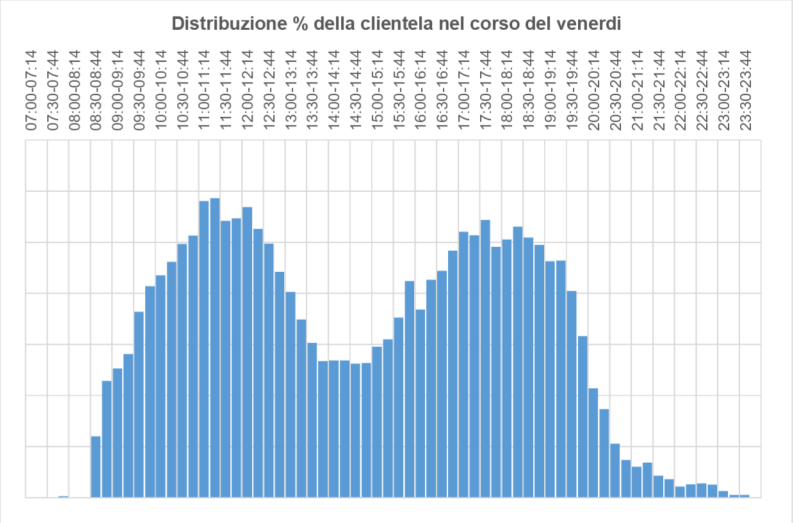


Grafico 5

Distribuzione per ¼ d'ora del numero di scontrini battuti in alcuni punti di vendita della COOP (valori mediati sui punti di vendita rilevati

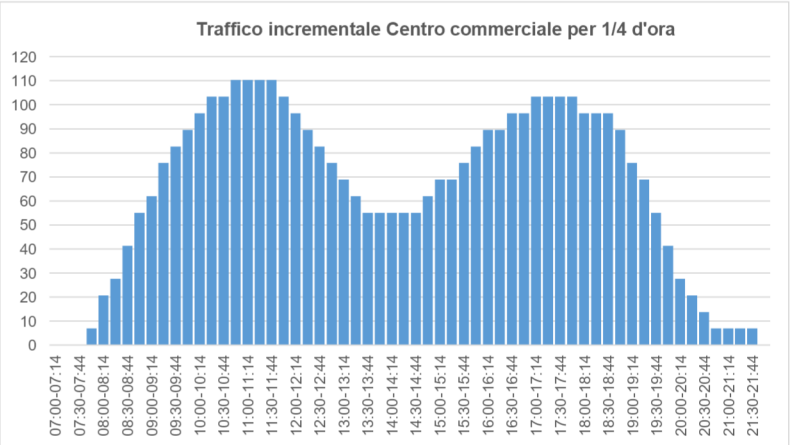


Grafico 6

Stima del massimo traffico incrementale generato dal Centro commerciale per ¼ d'ora

c_d969.Comune di Genova - Prot. 02/08/2021.0277704.E

3.4 Traffico incrementale generato dalla Rimessa

Le entrate e le uscite degli autobus sono determinate dai turni macchina. In base agli attuali turni macchina di AMT e tenuto conto della capacità della Rimessa risultano le stime di traffico (entrate e uscite degli autobus nella/dalla Rimessa) riportate nel Grafico 7.

Si nota che tali andamenti sono molto diversi da quelli delle altre componenti di traffico prima esaminate e che i valori numerici sono piccoli.

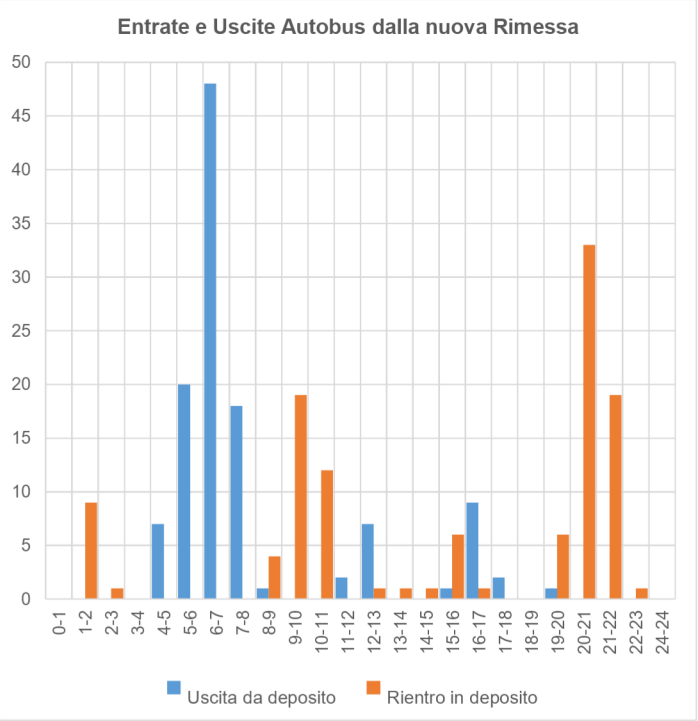


Grafico 7
Stime di ingressi e uscite nella/dalla Rimessa per ora del giorno feriale

3.5 Traffico totale

Considerando globalmente i dati sopra esposti risulta che:

- Il traffico generato dalla Rimessa è di trascurabile entità in tutta la giornata, in particolare nelle fasce orarie di maggiore traffico.
- L'ora di punta della giornata è la 7.30-8.29 con 3.055 VE (traffico bidirezionale)
- Questa ora, tuttavia, è caratterizzata da una trascurabile incidenza del traffico incrementale generato dal Centro commerciale. Considerando soltanto le ore in cui questa componente è di non trascurabile dimensione, risulta che l'ora di punta è la 16.45-17.44 in cui sono stimati.
- In questa fascia oraria risultano:
  - ✓ 2.539 VE di traffico pre-intervento (87,3% del totale)
  - ✓ 358 VE generati dal Centro commerciale (12,3% del totale)
  - ✓ 12 VE (corrispondenti a 4 autobus) generati dalla Rimessa (0,4% del totale)

  per un totale di 2.909 VE.

  A questa fascia oraria può essere riferita la valutazione di impatto.

4 Sintetica qualificazione del funzionamento del sistema come risultante dallo Studio 2018

Per valutare le prestazioni del sistema, a supporto dello Studio 2018 era stata prodotta una

c_d969.Comune di Genova - Prot. 02/08/2021.0277704.E

microsimulazione estesa all'intera Area di Studio. La microsimulazione forniva le seguenti principali indicazioni:

- Lo sviluppo delle code risultava generalmente basso. Solo in 3 sezioni era di significativa dimensione:
  - ✓ *Via Adamoli* ⇒ *Lungo Bisagno Dalmazia* all'intersezione Via Adamoli - Via Lungo Bisagno Dalmazia - Ponte Feritore
  - ✓ *Lungo Bisagno Dalmazia Nord* ⇒ *Rotatoria Bligny*
  - ✓ *Lungo Bisagno Dalmazia Sud* ⇒ *Rotatoria Bligny* all'intersezione Via Lungo Bisagno Dalmazia - Ponte Guglielmetti
- Le velocità medie istantanee computate nelle sezioni principali erano nell'intorno di 30 km/ora. Sono valori che, pur essendo influenzati (in riduzione) da perturbazioni locali e dalla presenza di semafori e rotatorie, segnalano una mediamente accettabile scorrevolezza del traffico.
- Il LoS risultava pari a C, valore accettabile in ambito urbano.
- La visione del filmato prodotto dal microsimulatore confermava una buona scorrevolezza dei flussi.

In base a quanto sopra esposto relativamente ai dati di traffico, queste indicazioni sono verosimilmente valide anche per il nuovo scenario progettuale.

Genova, 29 luglio 2021

ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI GENOVA
DOTT. ING.
SERAFINO
NICOLA LIDO
N° 5905

(ing. Nicola Serafino)