Industria Ambiente s.r.l.

Allegato 5

Inquadramento viabilistico e traffico

COMUNE DI GENOVA

Progetto

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Progetto di ristrutturazione e ampliamento del centro commerciale esistente “Bisagno” Ambito con Disciplina Urbanistica Speciale n.24 del PUC vigente VIA LUNGOBISAGNO DALMAZIA - GENOVA

Oggetto

Allegato 5

INQUADRAMENTO VIABILISTICO E TRAFFICO

Tavola	Scala	Data
		Febbraio 2022

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

Roberto Faccini
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:

Trasporti Territorio Ambiente srl
Pianificazione, Consulenza, Ingegneria
16124 Genova - Via Caffaro 31 - tel. 0102514880 - fax 0102514853 - e-mail direzione@ttage.it

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

Progetto di ristrutturazione e ampliamento del centro commerciale esistente "Bisagno"-
Inquadramento viabilistico e traffico.

Sommario

1 Il progetto. 2
2 Assetto viabilistico e regolazione del traffico 4
3 Traffico pre-intervento e traffico incrementale generato dall'intervento. 4
3.1 Rilievi del traffico 4
3.2 Traffico incrementale generato dall'intervento. 6
3.2.1 Traffico incrementale generato dalla Struttura Commerciale 6
3.2.2 Traffico incrementale generato dal parcheggio a rotazione 7
3.3 Indicazioni fornite dai dati di traffico. 9

\

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

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.

In questa relazione si considera soltanto il lotto a destinazione commerciale.

Nelle Figure 1.1-3 sono riportate le piante dei due piani e della copertura del Centro commerciale.

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 ed è dotato di 249 p.a. (posti auto).
- Il secondo parcheggio è al piano terra con accessi (ingresso e uscita) su via Lungo Bisagno Dalmazia: i posti auto sono 222
- Al primo piano vi è una terza area di parcheggio con accessi (ingresso e uscita) su via Terpi: la dotazione di parcheggi è pari a 45 p.a.

I parcheggi pertinenziali sono, pertanto, 516.

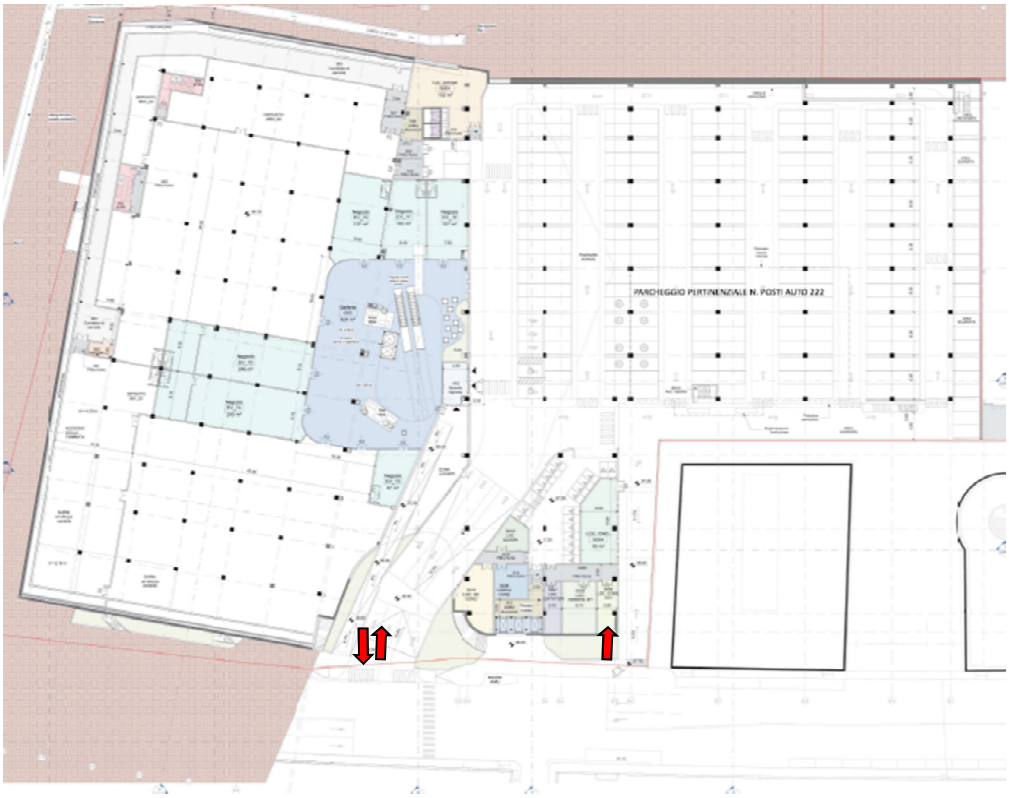


Figura 1.1 Pianta del piano terreno del Centro commerciale con indicazione degli accessi veicolari e del numero di parcheggi

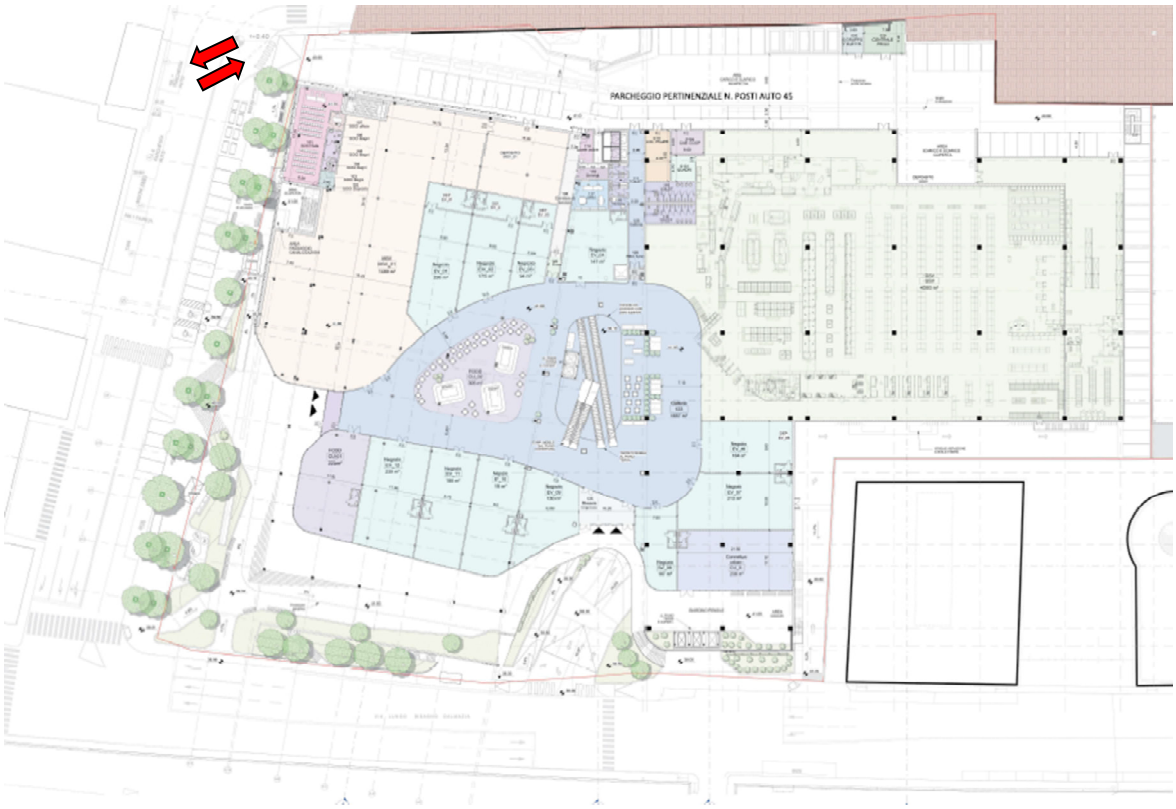


Figura 1.2 Pianta del 1° piano del Centro commerciale con indicazione degli accessi veicolari e del numero di parcheggi

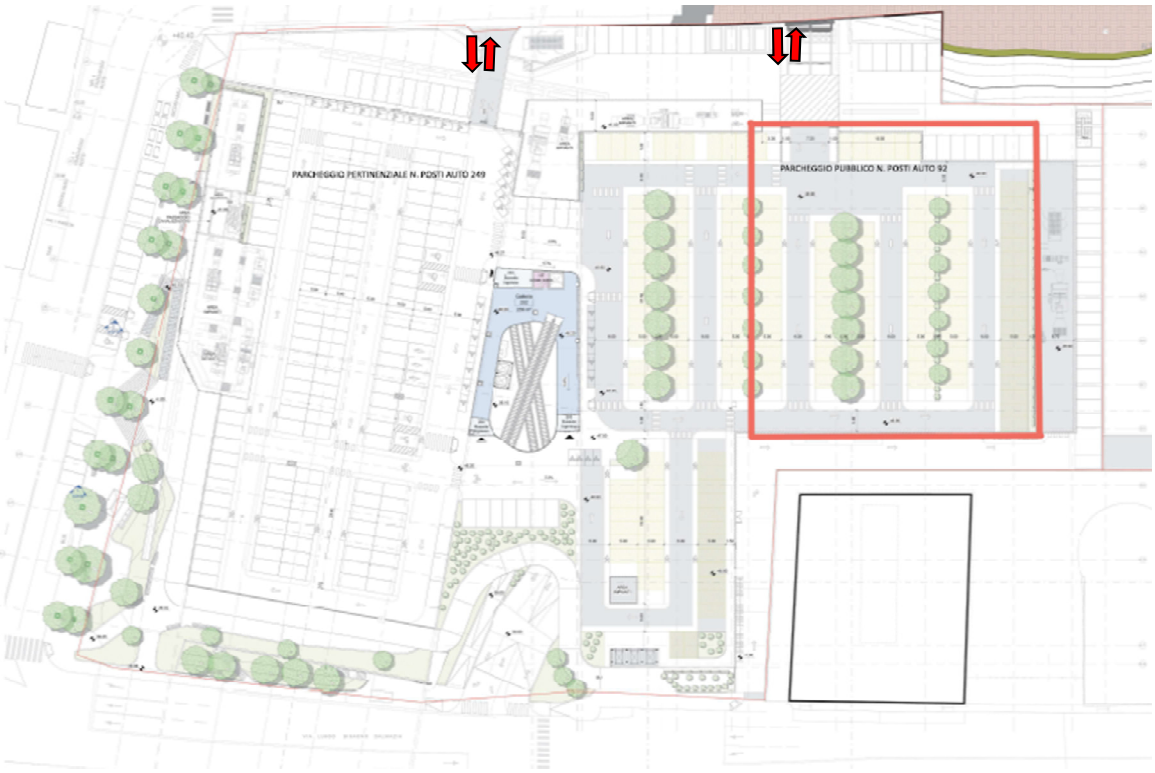


Figura 1.3 Pianta del piano copertura del Centro commerciale con indicazione degli accessi veicolari e del numero di parcheggi

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 (516 p.a. contro 205).

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 con modifica del ciclo)
- 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 con regolazione semaforica coordinata con quella di piazzale Bligny.

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

Le maggiori attrattività e dotazione di parcheggi del nuovo Centro Commerciale rispetto all'attuale e gli altri interventi previsti determinano un incremento del traffico.
Per tale motivo è in corso di predisposizione uno Studio volto a valutare l'impatto dell'intervento sul traffico. Ad oggi è stata realizzata una campagna di rilievi applicando i criteri stabiliti dalle Linee Guida del Comune di Genova ed è stato valutato il traffico incrementale a regime generato dall'intervento; è in corso di implementazione la microsimulazione che fornirà gli elementi decisivi per la valutazione.

3.1 Rilievi del traffico

Per qualificare i volumi di traffico è stata condotta una campagna di rilievi che ha monitorato tutte le sezioni al cordone dell'Area di Studio indicate nella Figura 3.1 nella fascia oraria 7:00-19:59 dei giorni 22 (venerdì), 23 (sabato), 26 (martedì) e 27 (mercoledì) dell'ottobre 2021.

Nel Grafico 3.1 è riportato l'andamento orario della somma degli ingressi veicolari nell'Area di Studio.
Il grafico segnala che l'ora di punta è la 17:00-17:59 del martedì. Valori simili si registrano nell'ora successiva dello stesso giorno e nelle stesse due ore del venerdì.
Il tutti i giorni il traffico è prevalentemente costituito da automobili (68% in termini di numero di veicoli); il 16% è costituito da veicoli commerciali leggeri (prevalentemente furgoni), il 14% da moto (14%) e il 3% da camion e autobus.

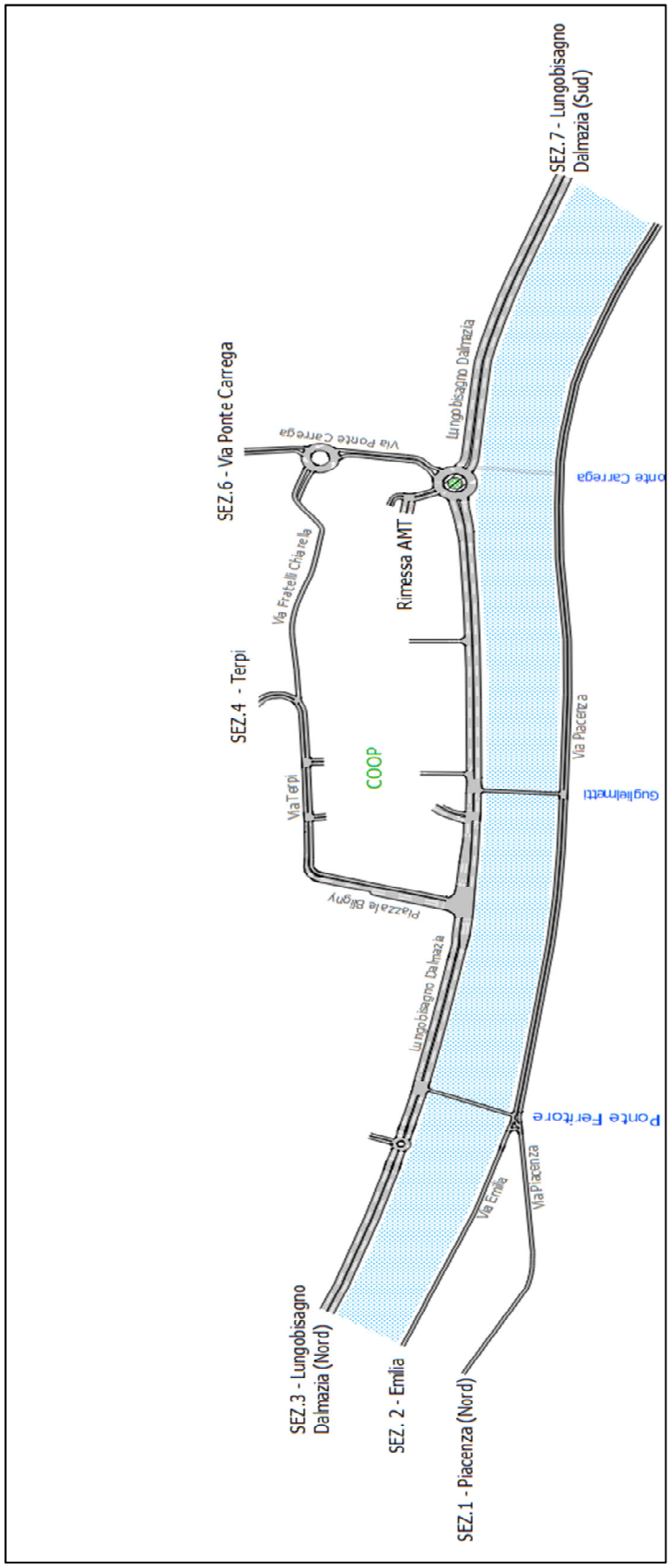


Figura 3.1 Area di Studio con Grafo della viabilità considerata e sezioni al cordone.

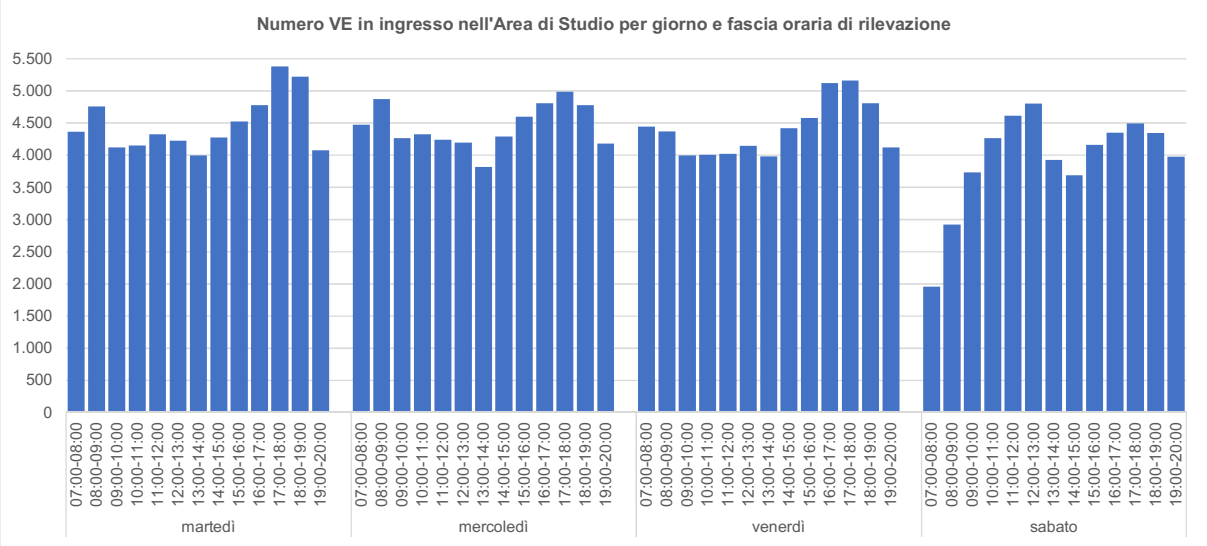


Grafico 3.1

3.2 Traffico incrementale generato dall'intervento.

Il traffico incrementale generato dall'intervento in progetto è costituito da 2 componenti: quello, prevalente e soprattutto automobilistico, generato dalla struttura commerciale e quello generato dal parcheggio di interscambio. Le stime sono prodotte nei paragrafi seguenti.

3.2.1 Traffico incrementale generato dalla Struttura Commerciale

Il traffico incrementale può essere valutato in base al numero di parcheggi pertinenziali previsti dall'intervento, detratti quelli dell'attuale centro commerciale; questi ultimi devono essere sottratti poiché il traffico da essi generato è compreso nel traffico attuale rilevato.

Il metodo era disciplinato da una non più vigente regolamentazione regionale che prevedeva che il traffico orario di punta il **T**raffico orario **I**ncrementale di punta associato alla funzione **C**ommerciale **TIC** può essere prudenzialmente stimato con la formula TIC = PA x TR x β in cui:

PA = Parcheggi pertinenziali della struttura commerciale (nel caso in esame da porre pari a quelli incrementali rispetto all'attuale dotazione) = 525 p.a. (totali pertinenziali della struttura) + 11 p.a. pertinenziali (equivalenti ai 33 p.m.) – 205 p.a. (parcheggi dell'attuale Centro Commerciale) = 331 p.a.

TR = Tasso di rotazione dei Parcheggi = 0,66667 coefficiente che corrisponde all'ipotesi che il parcheggio ruoti in 1,5 ore, valore rappresentativo del tempo medio di permanenza del persone all'interno del Centro Commerciale; tale valore è giustificato dalla considerazione che un grande Centro Commerciale come quello in progetto, oltre ad essere un luogo in cui si effettuano acquisti, è anche un luogo di aggregazione sociale al pari delle principali vie e piazze commerciali urbane

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 415 VE (arrivi+partenze). Si rileva che tale valore non tiene conto della componente di domanda determinata dal traffico di transito che si ferma per acquisti e che, ovviamente, non costituisce traffico incrementale. Non abbiamo elementi per stimare questa componente di traffico; pertanto, pur essendo verosimilmente essa di non piccola dimensione (il Centro Commerciale è localizzato sul principale asse di scorrimento del Bisagno) prudenzialmente la si pone pari al 10%: pertanto il dato di traffico incrementale generato dalla struttura di vendita risulterebbe pari a 415 x 0,9 = 374 VE (arrivi+partenze).

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 di una settimana tipo del periodo invernale desunta dalle medie delle battute di scontrini in alcune strutture di vendita COOP di Genova.

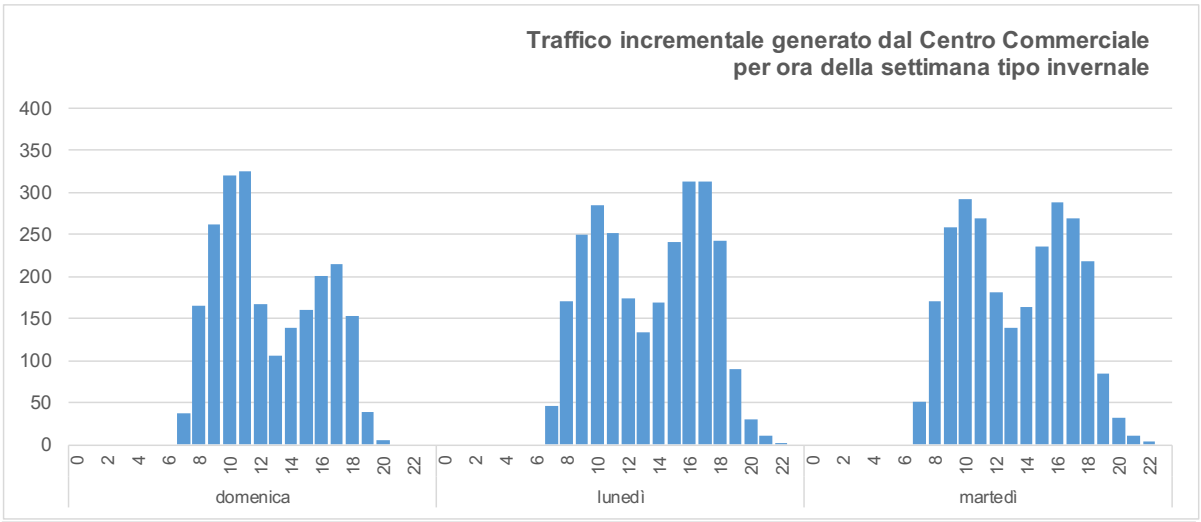
Applicando questa distribuzione al massimo valore di traffico incrementale di punta (374 VE), risultano gli andamenti riportati nei Grafici 3.2-5.

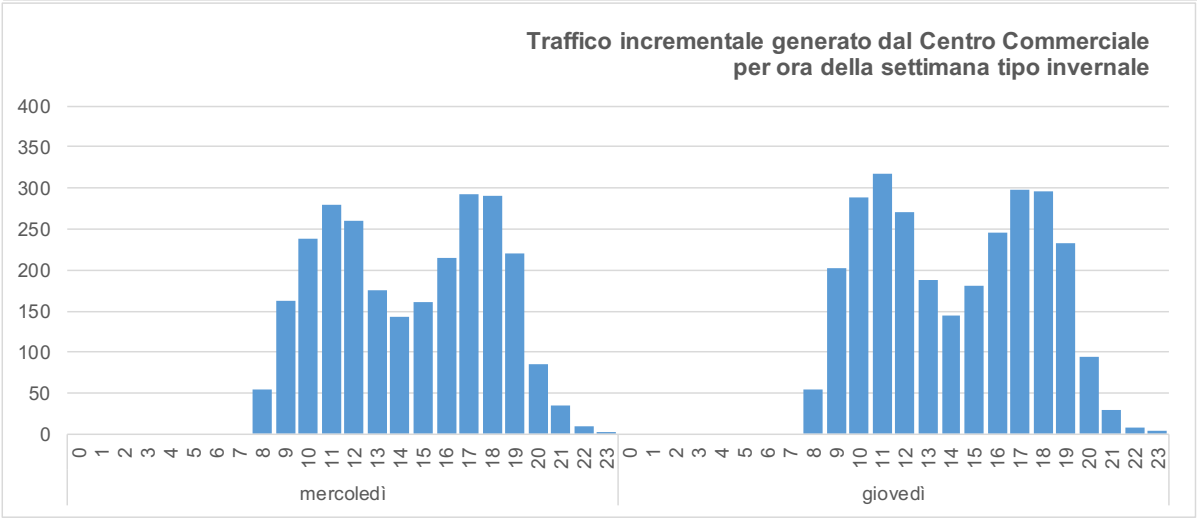
Si nota che il massimo valore (374 VE) è alle ore 12 del sabato. In tutte le altre ore della settimana ha valori inferiori: in particolare nell'ora di punta del traffico totale (17:00-17:59 del martedì, vedi paragrafo 6.4) è pari a 272 VE.

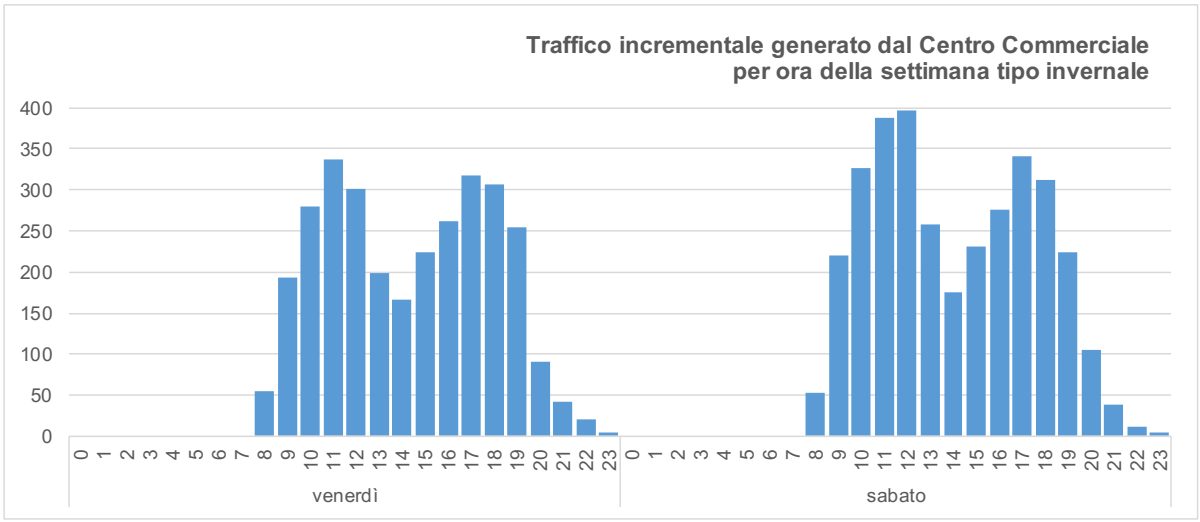
3.2.2 Traffico incrementale generato dal parcheggio a rotazione

Il parcheggio pubblico di interscambio (dotato di 92 posti auto) è pensato per soste prevalentemente medio-lunghe di automobili i cui occupanti lasciano l'auto per recarsi in centro con il mezzo pubblico. In realtà è verosimile l'utilizzo anche da parte di residenti: anche in questo caso le soste sono medio-lunghe.

In base a tali considerazioni si può ipotizzare una sosta diurna media di 6-8 ore e, dunque, un traffico incrementale (arrivi+partenze) di 23-30 auto. Prudenzialmente si assume come massimo traffico incrementale il valore maggiore. Non essendo ipotizzabile un andamento orario si assume una distribuzione lineare costante.







Grafici 3.2-4 Traffico orario incrementale generato dalla struttura commerciale nella settimana tipo invernale.

3.3 Indicazioni fornite dai dati di traffico.

Giorno	Fascia oraria	Ingressi in Area di Studio rilevati	Traffico incrementale generato dal Centro Commerciale
martedì	07:00-08:00	4.363	0
	08:00-09:00	4.759	48
	09:00-10:00	4.124	160
	10:00-11:00	4.148	243
	11:00-12:00	4.327	274
	12:00-13:00	4.222	254
	13:00-14:00	3.998	170
	14:00-15:00	4.275	130
	15:00-16:00	4.525	153
	16:00-17:00	4.780	221
	17:00-18:00	**5.378**	**272**
	18:00-19:00	5.221	252
	19:00-20:00	4.076	204
mercoledì	07:00-08:00	4.475	0
	08:00-09:00	4.873	50
	09:00-10:00	4.266	154
	10:00-11:00	4.324	224
	11:00-12:00	4.243	263
	12:00-13:00	4.193	244
	13:00-14:00	3.819	166
	14:00-15:00	4.291	134
	15:00-16:00	4.597	151
	16:00-17:00	4.808	203
	17:00-18:00	4.991	276
	18:00-19:00	4.778	273
	19:00-20:00	4.178	208
venerdì	07:00-08:00	4.447	0
	08:00-09:00	4.370	51
	09:00-10:00	3.998	182
	10:00-11:00	4.007	264
	11:00-12:00	4.019	317
	12:00-13:00	4.144	284
	13:00-14:00	3.981	186
	14:00-15:00	4.419	157
	15:00-16:00	4.579	211
	16:00-17:00	5.118	247
	17:00-18:00	5.163	299
	18:00-19:00	4.809	289
	19:00-20:00	4.121	240
sabato	07:00-08:00	1.955	0
	08:00-09:00	2.920	50
	09:00-10:00	3.731	208
	10:00-11:00	4.269	307
	11:00-12:00	4.611	365
	12:00-13:00	4.803	374
	13:00-14:00	3.929	243
	14:00-15:00	3.687	165
	15:00-16:00	4.160	218
	16:00-17:00	4.348	260
	17:00-18:00	4.495	320
	18:00-19:00	4.346	294
	19:00-20:00	3.978	210

Tabella 3.1

Componendo i valori di traffico rilevati e stimati ossia:

- Traffico orario rilevato in ingresso nell'Area di Studio (Grafico 3.1)
- Traffico orario incrementale generato dalla struttura commerciale (Grafici 3.2-4)

risultano i valori riportati nella Tabella 3.1, cui si aggiunge il traffico generato dal parcheggio a rotazione posto pari a 30 auto/ora.

Da essi si evince che:

- l'ora di punta è la 17:00-18:00 di martedì; valori prossimi al dato di punta si registrano nell'ora successiva della stessa giornata e nelle stesse due ore del venerdì;
- il traffico incrementale generato dal nuovo Centro Commerciale nell'ora di punta è pari a circa il 5,1% del traffico rilevato nell'Area di studio.
- il traffico incrementale generato dal parcheggio di interscambio è di modesta consistenza;

Pertanto, in attesa di avere più precise indicazioni dallo Studio del traffico e, in particolare, dalle microsimulazioni, è ragionevole ipotizzare che l'impatto dell'intervento in progetto sul traffico di piccola entità.

Genova, 27 febbraio 2021



(ing. Nicola Serafino)