

**BORGO TOSSIGNANO • CASALFIUMANESE • CASTEL DEL RIO • CASTEL GUELFO •
CASTEL SAN PIETRO TERME • DOZZA • FONTANELICE • IMOLA • MEDICINA • MORDANO**

COMUNE DI IMOLA

| | |
|----------------------------------|-------------------------------------|
| Sindaco | Manuela Sangiorgi |
| Assessore all'Urbanistica | Massimiliano Minorchio |
| Segretario Comunale | Andrea Fanti |
| Dirigente | Bruno Marino |
| Adozione | Delibera C.C. n. 184 del 21/12/2017 |
| Approvazione | Delibera C.C. |

POC
2017-2022

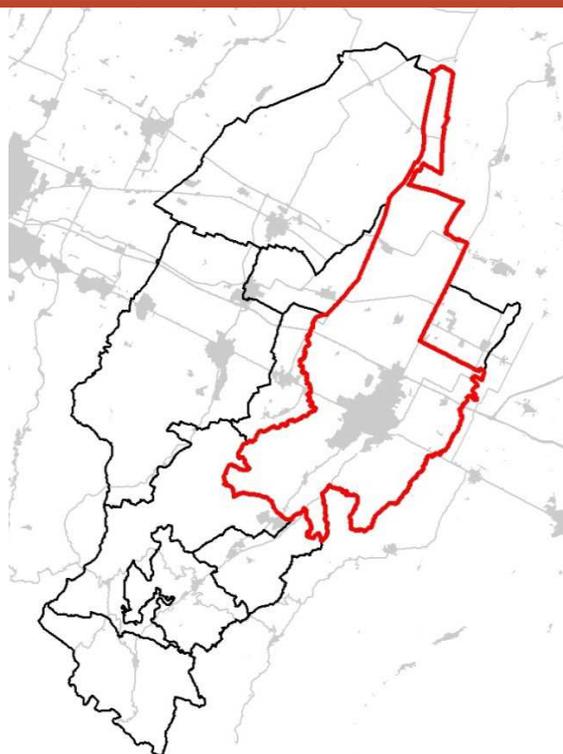
DOCUMENTO
DI VALSAT

ALLEGATO 3 – MATRICE TRAFFICO

**AGGIORNATO A SEGUITO
DELLE CONTRODEDUZIONI**

PROGETTO POC
Comune di Imola
Servizio
Pianificazione, Edilizia Privata e Ambiente

ELABORAZIONE CARTOGRAFICA
Ufficio di Piano Federato



INDICE

| | |
|---|---------------------------|
| Ambito AR.4: R13A EX PEMPA Ambito AR.5: R13B VIA CESENA – VIA SERRAGLIO Ambito AR.10: VIA DI VITTORIO | Area Blu spa |
| Ambito ANS_C2.5: CARLINA MONTANARA | |
| Ambito ASP_AN2.9: LASIE | |
| Ambito AR.11: COOP CERAMICA | |
| Ambito AR.14: SILVIO ALVISI | |
| Ambito ASP_AN2.9: LASIE | Dott. Maurizio Castellari |



Comune di Imola



Ufficio Unificato
Mobilità

Ing. Alfredo Drufuca
Ing. Arch. Daniela Bittini

Matrice traffico *Valutazioni di* *Impatto-* *aggiornamento*

| | |
|------------|-----------------------------------|
| N.1 | AMBITO AR.14 SILVIO ALVISI |
| | St 14.800 mq |
| | Su residenziale 3500 mq |
| | Alloggi teorici 49 |
| | Su altri usi 700 mq |

In termini di sostenibilità generale il comparto si colloca a distanze molto contenute rispetto ai principali poli attrattori: stazione ferroviaria (1,9 km), centro (1,2 km), ospedale (1,4 km), centro commerciale (1,2 km), polo scolastico Guicciardini (1,6 km).

Si tratta cioè di distanze ancora ragionevolmente pedonali e più che comodamente ciclabili, con conseguente positivo effetto di contenimento della necessità d'uso dell'auto individuale.

Risulta pertanto opportuna la concentrazione di pesi urbanistici in un'area caratterizzata da un tale profilo di accessibilità.

In termini locali, sulla base delle superfici previste, attribuendo il 50% della superficie per altri usi a commercio e il restante 50% a terziario, si ottengono i seguenti carichi di traffico nell'ora di punta del mattino (auto/ora):

- 47 veicoli in uscita, 9 veicoli in ingresso

flussi che verranno a sommarsi a quelli esistenti generati dal complesso scolastico.

Rispetto al dimensionamento originario, il traffico generato si è pertanto ridotto di 50 veicoli in ingresso e di 10 veicoli in uscita

Nello schema grafico seguente sono riportati i carichi di traffico misurati in corrispondenza del nodo semaforizzato D'Agostino/Saffi.

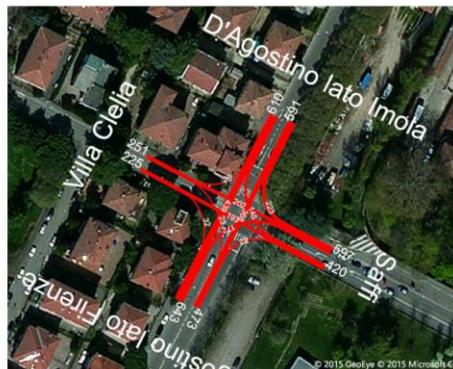
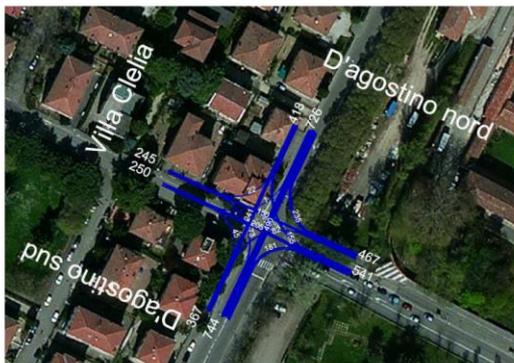
I carichi di traffico correnti sulla via D'Agostino, per quanto non intensissimi, giustificano appieno la necessità di attrezzare il nodo di immissione secondo le modalità indicate (vedi schema seguente), eventualmente anche ipotizzando la possibile installazione di un impianto semaforico.

CONTEGGI MATTINA - ORA DI PUNTA 8.00-9.00

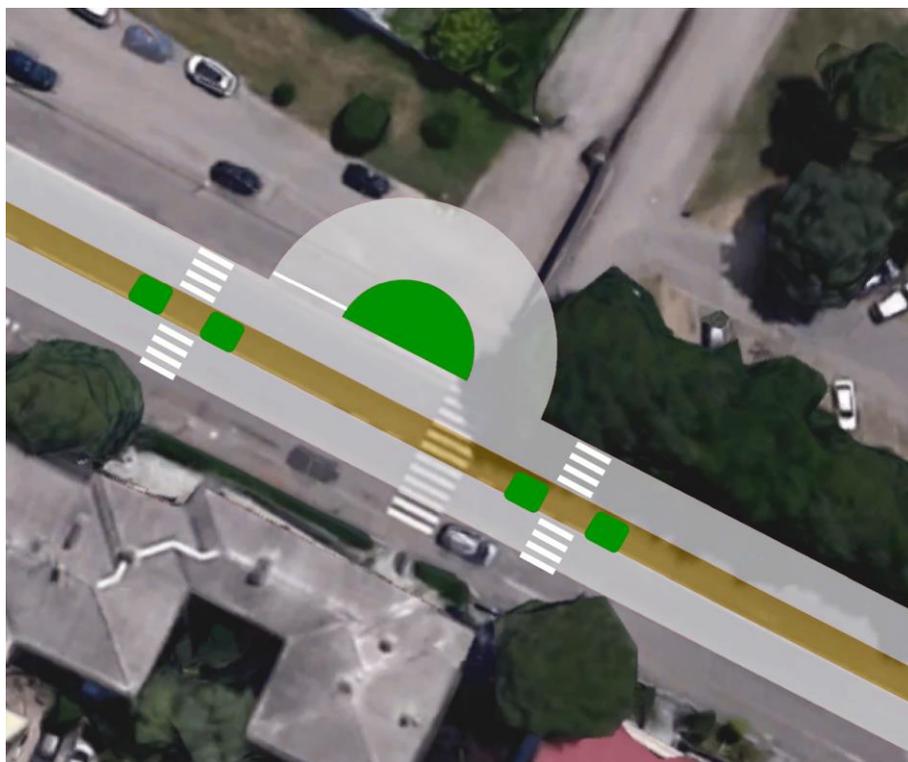
| | D'Agostino lato Imola | Villa Clelia | D'Agostino lato Firenze | Saffi | totali |
|-------------------------|-----------------------|--------------|-------------------------|-------|--------|
| D'Agostino lato Imola | 0 | 22 | 241 | 155 | 418 |
| Villa Clelia | 1 | 0 | 45 | 205 | 251 |
| D'Agostino lato Firenze | 490 | 73 | 0 | 181 | 744 |
| Saffi | 235 | 150 | 82 | 0 | 467 |
| totali | 726 | 245 | 368 | 541 | 1880 |

CONTEGGI SERA - ORA DI PUNTA 17.45-18.45

| | D'Agostino lato Imola | Villa Clelia | D'Agostino lato Firenze | Saffi | totali |
|-------------------------|-----------------------|--------------|-------------------------|-------|--------|
| D'Agostino lato Imola | 0 | 26 | 439 | 145 | 610 |
| Villa Clelia | 0 | 0 | 32 | 193 | 225 |
| D'Agostino lato Firenze | 368 | 23 | 0 | 82 | 473 |
| Saffi | 223 | 202 | 172 | 0 | 597 |
| totali | 591 | 251 | 643 | 420 | 1905 |



La quota –prevalente- di flussi diretti a nord verso il semaforo con via Saffi può contare su margini di capacità di quest’ultimo impianto relativamente ridotti e richiede di operare gli interventi di potenziamento previsti dal PGTU.



| | |
|-----|------------------------------------|
| N.2 | AMBITO AR.4 R13A EX PEMPA |
| N.4 | AMBITO AR.2 R9 FONDERIA EX CIR |
| N.5 | AR.5 R13B VIA CESENA-VIA SERRAGLIO |
| N.6 | AR.10 VIA DI VITTORIO |

Gli ambiti in oggetto ricadono tutti nel comparto nord ferrovia, all'interno del bacino di diretta influenza della stazione ferroviaria.

Essi presentano pertanto, in una logica di città metropolitana, un eccellente profilo di accessibilità dato dalla presenza del Servizio Ferroviario Metropolitano e Regionale e si prestano pertanto a ospitare funzioni anche di alto potenziale attrattivo e con elevate densità.

Dal punto di vista locale invece possono disporre di una maglia stradale poco adeguata e che già oggi presenta evidenti segni di sofferenza.

Su questo specifico aspetto è stato svolto un approfondito studio, che considera tutti i nuovi pesi insediativi previsti, e precisamente:

| AMBITO | | | | RESIDENZIALE | | ALTRE UTILIZZAZIONI | |
|--------|---------|-----------------|---------|--------------|-----------|---------------------|---------|
| | | | | Su (m2) | Residenti | Su (m2) | Addetti |
| AR3 | ex R10 | del Lavoro | | 5500 | 167 | 1000 | 25 |
| R | 12 A | Conor | attuato | 0 | 0 | 1600 | 40 |
| R | 12 B | Conor | attuato | 3900 | 118 | 0 | 0 |
| AR4 | ex R13A | Ex Pempa | | 0 | 0 | 3000 | 75 |
| AR5 | ex R13B | Ex Pempa | | 279 | 8 | 0 | 0 |
| AR6 | ex R13C | Ex Pempa | | 537 | 16 | 348 | 9 |
| AR7 | ex R14 | Molino Poiano | | 7250 | 220 | 0 | 0 |
| | AR.10 | Via Di Vittorio | | 799 | 24 | 0 | 0 |
| V | 11 | Ex Cogne | attuato | 23100 | 700 | 11297 | 282 |
| N | 8 | Nord Ferrovia | | 19690 | 597 | 1500 | 38 |
| N | 9 | Coop Trasporti | attuato | 0 | 0 | 27000 | 675 |

I carichi di traffico stimati a fronte di tali pesi sono i seguenti:

| AMBITO | | | | ORA DI PUNTA DEL | | ORA DI PUNTA | |
|---------------|---------|-----------------|--|------------------|---------------|---------------|---------------|
| | | | | Auto generate | Auto attratte | Auto generate | Auto attratte |
| AR3 | ex R10 | del Lavoro | | 42 | 21 | 19 | 25 |
| AR4 | ex R13A | Ex Pempa | | 0 | 64 | 32 | 0 |
| AR5 | ex R13B | Ex Pempa | | 2 | 0 | 0 | 1 |
| AR6 | ex R13C | Ex Pempa | | 4 | 7 | 5 | 2 |
| AR7 | ex R14 | Molino Poiano | | 55 | 0 | 11 | 33 |
| AR.10 | AR.10 | Via Di Vittorio | | 6 | 0 | 1 | 4 |
| N | 8 | Nord Ferrovia | | 149 | 32 | 46 | 90 |
| TOTALI | | | | 258 | 124 | 114 | 155 |

Rispetto al dimensionamento originario, sulla cui base si è svolto lo studio di impatto a seguito riportato, il traffico generato si è ridotto di 257 veicoli nella punta del mattino e di 166 veicoli nella punta serale, cioè di circa il 40%.

Lo studio ha consentito di individuare e dimensionare sia gli interventi generali di riassetto e potenziamento della maglia stradale del comparto, sia le indicazioni per migliorare le immissioni locali degli ambiti per i quali già era disponibile un disegno planivolumetrico.

Gli esiti dello studio, al quale senz'altro si rimanda per ogni altro approfondimento, sono riassumibili nelle seguenti affermazioni, tratte dal capitolo conclusivo:

“Dall’esercizio di simulazione effettuato lo schema ipotizzato di assetto della viabilità dell’area nord risulta in grado di far fronte agli incrementi di carico conseguenti alla realizzazione dei nuovi carichi urbanistici previsti per i diversi ambiti.”

[...]

Condizione che rende possibile tale giudizio positivo [...] è il prolungamento di via don Sturzo, che consente di ottenere un significativo alleggerimento della domanda sulle relazioni est-ovest”.

| | |
|---|-----------------------------------|
| N.7 | ANS C2.5 CARLINA MONTANARA |
| St 167.953 mq | |
| Su residenziale privata (CEP) 13.191 mq | |
| Su residenziale pubblica (CEC) 3.481 mq | |
| Alloggi teorici 234 | |

L'ambito si colloca a sud del quartiere Pedagna, del quale dovrebbe costituire, assieme all'adiacente ambito, l'ultima espansione urbanistica.

La collocazione dell'ambito, per quanto periferica, consente in ogni caso di contenere le distanze per i principali poli attrattori entro i 5/6 km, cioè entro limiti della ciclabilità.

Da qui l'importanza di completare e potenziare i collegamenti ciclabili con il centro, così come previsti dal PGTU vigente.

In ogni caso la destinazione d'uso delle superfici, esclusivamente residenziale, e la parallela assenza di funzioni attrattive risulta essere coerente con i profili di accessibilità del comparto.

Le dimensioni dell'intervento richiederanno di poter estendere ad esso la copertura del servizio di trasporto pubblico, che dovrà pertanto poter programmare e realizzare in modo efficace una estensione dei servizi già presenti: il disegno urbanistico dovrà di conseguenza garantire tale possibilità.

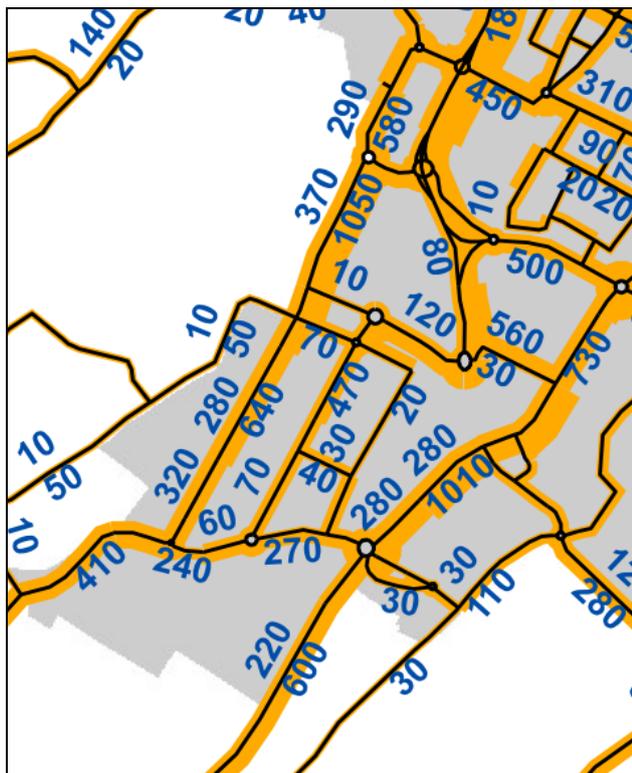
Ciò premesso, è anche evidente come una quota rilevante di mobilità generata sarà comunque servita dall'auto privata, quota che potrà tuttavia contare sul completamento dell'asse attrezzato.

I carichi stimati per l'ora di punta del mattino sono infatti i seguenti:

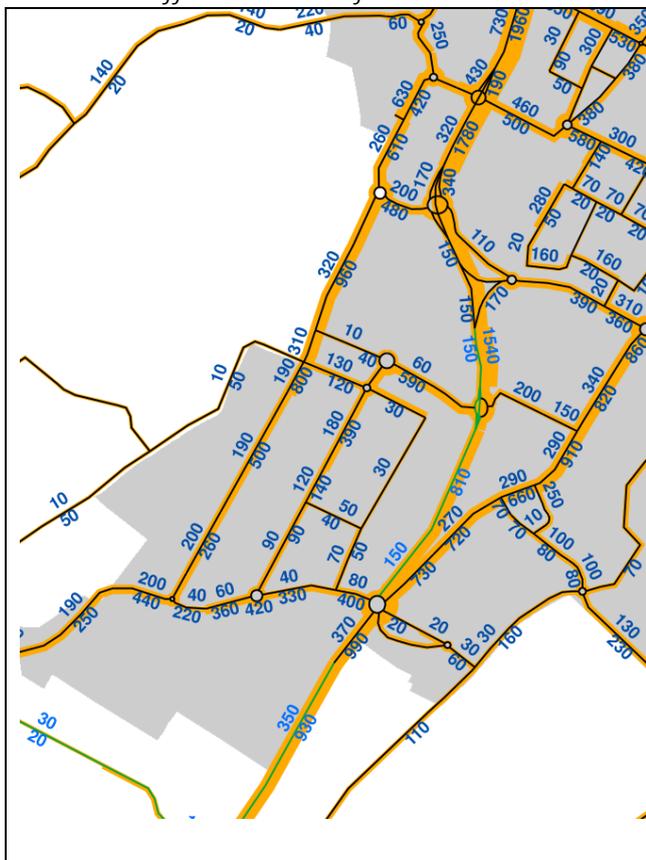
- 119 veicoli in uscita, 13 veicoli in ingresso.

Rispetto al dimensionamento originario, sulla cui base si è svolto lo studio di impatto a seguito riportato, il traffico generato si è ridotto di 126 veicoli complessivi nella punta del mattino, in pratica dimezzandosi.

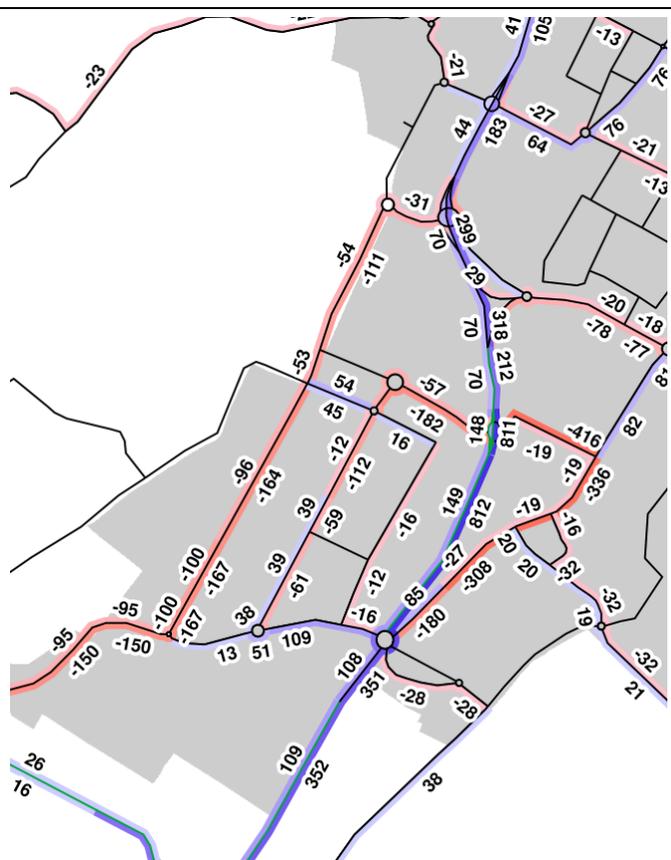
L'adeguatezza di tale intervento è stata valutata applicando il modello di simulazione; i flussi stimati con la nuova espansione e il prolungamento dell'asse attrezzato evidenziano l'efficacia di quest'ultimo nel servire i carichi generati oltre che nell'alleggerire la rete viaria dell'intero comparto.



Flussi di traffico – stato di fatto



Flussi di traffico – scenario futuro



Variazione nei flussi di traffico

| | |
|--------------------------------------|-----------------------------|
| N.8 | ASP_AN2.9 LASIE |
| St 81.435 mq | |
| SU produttiva 23.950 mq | |
| SU commerciale 6.400 mq | |
| N.9 | ASP_AN2.7 SELICE A14 |
| St 75.322 mq | |
| Su commerciale e terziaria 24.532 mq | |

Gli ambiti in questione sono direttamente serviti dal casello autostradale, mentre distano notevolmente dalla stazione ferroviaria e dai servizi urbanistici per i residenti.

Il loro profili di accessibilità sono pertanto perfettamente coerenti con le destinazioni d'uso – produttive e commerciali- loro assegnate.

I flussi di traffico generati nell'ora di punta del mattino sono i seguenti:

- 685 veicoli equivalenti in ingresso, 264 veicoli equivalenti in uscita.

Il traffico generato investirà in primo luogo la rotonda dell'autostrada, che tuttavia presenta ancora buoni margini di capacità residua.

Il carico attuale complessivamente entrante in rotonda è infatti dell'ordine dei 2500 veic/h, mentre la capacità di un dispositivo dimensionato come quello in oggetto è stimabile nell'ordine dei 3500 veic/h.

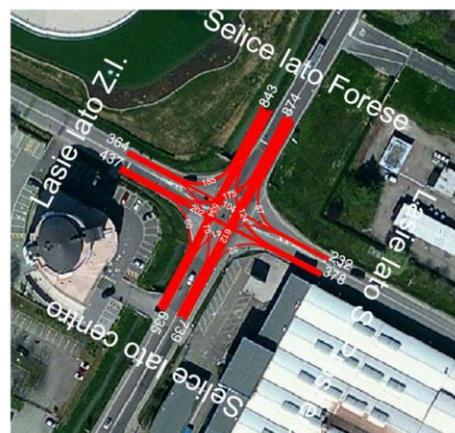
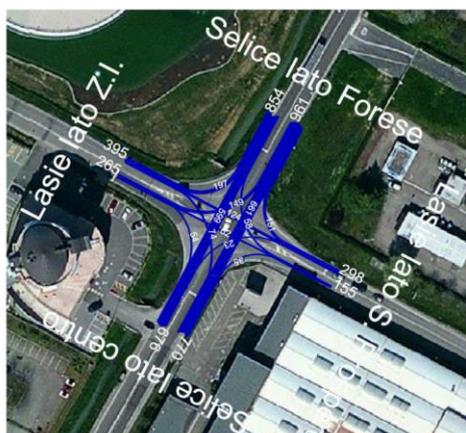
Più critico dovrebbe risultare l'impatto sull'intersezione Lasie-Selice, anche se la prevista sostituzione dell'incrocio semaforizzato con una rotonda, la possibilità di 'scaricare' parte del traffico verso via Lughese e il potenziamento della via Molino Rosso offrono la capacità necessaria per gestirlo.

CONTEGGI MATTINA - ORA DI PUNTA 8.00-9.00

| | Lasie lato Z.I. | Selice lato centro | Lasie lato S. Prospero | Selice lato Forese | |
|------------------------|-----------------|--------------------|------------------------|--------------------|-------------|
| Lasie lato Z.I. | 0 | 54 | 62 | 149 | 265 |
| Selice lato centro | 74 | 0 | 35 | 661 | 770 |
| Lasie lato S. Prospero | 124 | 23 | 0 | 151 | 298 |
| Selice lato Forese | 197 | 599 | 58 | 0 | 854 |
| totali | 395 | 676 | 155 | 961 | 2187 |

CONTEGGI SERA - ORA DI PUNTA 17.45-18.45

| | Lasie lato Z.I. | Selice lato centro | Lasie lato S. Prospero | Selice lato Forese | |
|------------------------|-----------------|--------------------|------------------------|--------------------|-------------|
| Lasie lato Z.I. | 0 | 60 | 202 | 175 | 437 |
| Selice lato centro | 75 | 0 | 52 | 612 | 739 |
| Lasie lato S. Prospero | 104 | 41 | 0 | 87 | 232 |
| Selice lato Forese | 185 | 534 | 124 | 0 | 843 |
| totali | 364 | 635 | 378 | 874 | 2251 |



| |
|---|
| AR.11 COOP CERAMICA |
| Superficie territoriale 29.000 mq |
| Su terziaria 8.000 mq di cui massimo 5.500 mq per usi commerciali |
| |

L'intervento insiste su un'area immediatamente adiacente alla stazione ferroviaria, e presenta pertanto un profilo di accessibilità adatto per insediamenti residenziali a elevata densità e terziario attrattivo.

In tali ambiti le destinazioni commerciali dovrebbero essere marginali ed essenzialmente intese come servizi diretti alle residenze e/o di supporto agli utenti della stazione ferroviaria.

Le destinazioni d'uso previste nell'attuale convenzione prevedono tuttavia una quota di superficie utile a destinazione commerciale (5500 mq), poco coerente pertanto con le caratteristiche di accessibilità dell'ambito, mentre la restante parte, destinata a direzionale, altro terziario e ricettivo, è invece con queste ultime coerente.

In termini di traffico indotto, le quantità sopra elencate generano nell'ora di punta del mattino le seguenti quantità:

- 108 veicoli equivalenti in ingresso, 14 veicoli equivalenti in uscita

Si tratta di valori destinati a incidere negativamente sulla via Marconi e sui due nodi semaforizzati adiacenti al punto di immissione del comparto, e in particolare su via I Maggio, incrocio che già oggi non presenta margini significativi di capacità residua.

L'incrocio di via Costa potrà invece sfruttare la nuova viabilità di accesso alla stazione, con conseguente riduzione/eliminazione delle manovre oggi presenti.

Un problema maggiore è da attendersi durante la punta serale, in particolare del venerdì sera, quando al normale traffico di punta del rientro si sovrapporrebbe quello generato dalle attività commerciali.

Si tratta di 128 veic/h per il solo commerciale¹, cui aggiungere circa 35 veicoli generati dalle funzioni direzionali e ricettive; sono valori non elevatissimi ma comunque tali da ridurre ulteriormente la già modesta funzionalità residua della circonvallazione nord di Imola.

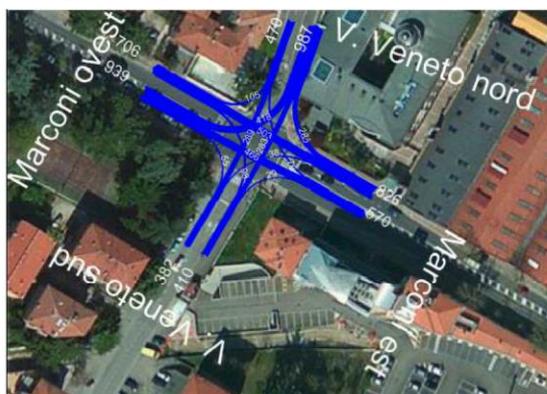
Questo significa che parte delle funzioni attuali di asse primario di distribuzione urbana sarebbero assorbite da quelle di accesso alle nuove attività insediate, con conseguente parallelo ricarico delle assi alternative (in primis circonvallazione sud e via del Lavoro); anche perché, come già si è

¹ Nel calcolare il traffico generato dalle attività commerciali si è applicata una riduzione del 20% per tener conto della quota di utenti che già transitava lungo la circonvallazione.

sottolineato, le funzioni commerciali, contrariamente a quelle direzionali o residenziali, non potrebbero sfruttare l'alternativa fornita dal servizio ferroviario all'uso dell'auto privata.

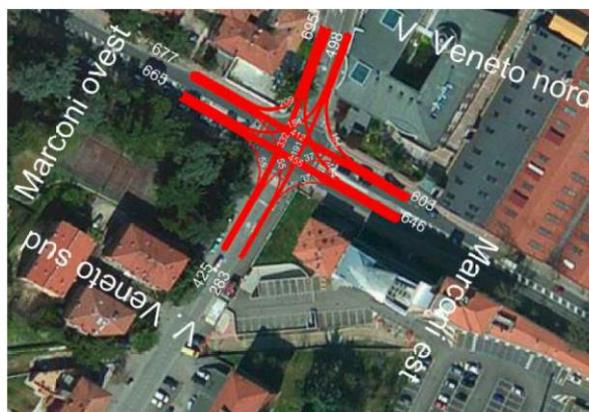
CONTEGGI MATTINA - ORA DI PUNTA 8.00-9.00

| | V. Veneto nord | Marconi ovest | V. Veneto sud | Marconi est | totali |
|----------------|----------------|---------------|---------------|-------------|--------|
| V. Veneto nord | - | 105 | 289 | 76 | 470 |
| Marconi ovest | 418 | - | 55 | 465 | 939 |
| V. Veneto sud | 283 | 98 | - | 29 | 410 |
| Marconi est | 285 | 503 | 38 | - | 826 |
| totali | 987 | 706 | 383 | 570 | 2645 |



CONTEGGI SERA - ORA DI PUNTA 17.45-18.45

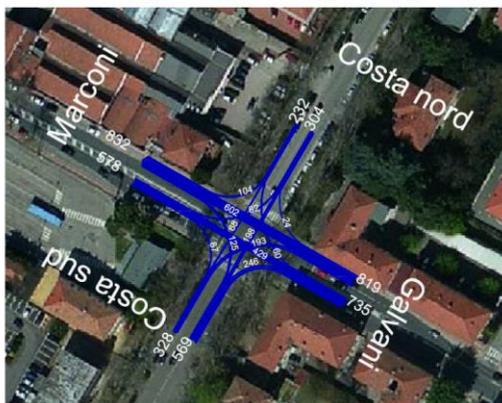
| | V. Veneto nord | Marconi ovest | V. Veneto sud | Marconi est | totali |
|----------------|----------------|---------------|---------------|-------------|--------|
| V. Veneto nord | - | 209 | 332 | 154 | 695 |
| Marconi ovest | 154 | - | 55 | 455 | 665 |
| V. Veneto sud | 191 | 55 | - | 37 | 283 |
| Marconi est | 154 | 412 | 37 | - | 603 |
| totali | 498 | 677 | 425 | 646 | 2246 |



FLUSSI DI TRAFFICO DELLE ORE DI PUNTA

CONTEGGI MATTINA - ORA DI PUNTA 8.00-9.00

| | Costa nord | Marconi | Costa sud | Galvani | totali |
|------------|------------|---------|-----------|---------|--------|
| Costa nord | - | 125 | 82 | 72 | 280 |
| Marconi | 82 | - | 67 | 429 | 578 |
| Costa sud | 198 | 125 | - | 246 | 569 |
| Galvani | 24 | 602 | 193 | - | 819 |
| totali | 304 | 853 | 342 | 747 | 2246 |



CONTEGGI SERA - ORA DI PUNTA 17.45-18.45

| | Costa nord | Marconi | Costa sud | Galvani | totali |
|------------|------------|---------|-----------|---------|--------|
| Costa nord | - | 58 | 63 | 39 | 159 |
| Marconi | 67 | - | 67 | 540 | 675 |
| Costa sud | 24 | 77 | - | 227 | 328 |
| Galvani | 43 | 525 | 140 | - | 708 |
| totali | 135 | 660 | 270 | 805 | 1870 |





INTEGRAZIONE ALLA VALSAT

Ambito ASP_AN2.9 Lasie

Comparti acustico, atmosferico e traffico

Committente:

Zini Elio

Via I Maggio 47

40026 Imola (BO)

Imola 24 Aprile 2019



5. IMPATTO DEL TRAFFICO

Flussi di traffico previsti nei diversi scenari di esercizio

Per verificare gli impatti sul traffico veicolare relativamente all'attuazione dei Piani Particolareggiati previsti nelle aree denominate ASP_AN2.7, ASP_AN2.9, APF.6 definite dal PSC nella porzione di territorio compresa tra l'asse autostradale A14, la via Lasie e la S.P.610 Selice a Imola è stato effettuato uno studio della viabilità.

Le valutazioni hanno avuto il fine di individuare eventuali criticità del sistema dal punto di vista della circolazione, nella convinzione che la buona organizzazione di essa, quindi con un traffico fluido, garantisca oltre alla scorrevolezza anche maggior sicurezza per gli utenti.

Le analisi sono state effettuate con l'ausilio di un microsimulatore dinamico che ha riprodotto realisticamente il deflusso dei singoli veicoli ed ha fornito come output, relativamente al periodo di simulazione, importanti parametri di valutazione come il numero di veicoli defluiti su ciascun itinerario, i tempi di percorrenza, i ritardi rispetto a condizioni di deflusso ideali, la lunghezza media e massima delle code formatesi.

Per determinare il livello di servizio delle intersezioni relative al comparto edilizio è stata effettuata una campagna di rilievo delle manovre di svolta nelle due intersezioni prossime alle strutture nell'ora di punta mattutina (7.30-9.00) e pomeridiana (17.00-19.00) di giornate feriali medie e nella fascia serale (22.00-23.00) del venerdì e del sabato nelle quali si è ritenuto più gravoso l'impatto da traffico.

In secondo luogo in base alle dimensioni, alle destinazioni d'uso delle aree ed attraverso l'utilizzo di parametri comparativi di realtà territoriali sperimentate, si è provveduto a stimare i movimenti veicolari attratti e generati ad essi associati nelle fasce orarie di punta considerate ed a sovrapporli ai carichi attuali.

E' stata successivamente definita una situazione **Post Operam – scenario 1** che ha previsto:

- L'attuazione parziale del PSC con la realizzazione dei 3 comparti rispettivamente denominati ASP_AN2.9, ASP_AN2.7, APF.6.
- La modifica dell'offerta viaria con l'esecuzione di:
 - due nuovi assi stradali rinominati Asse nord-sud (di collegamento tra la via Selice e la via Lasie) ed Asse Trasversale (di connessione tra l'Asse nordsud e la via Lasie);
 - tre nuove rotatorie rispettivamente localizzate nelle seguenti intersezioni:
 - Selice – Asse nord-sud
 - Asse Trasversale – Asse nord-sud

- Lasie – Asse nord-sud

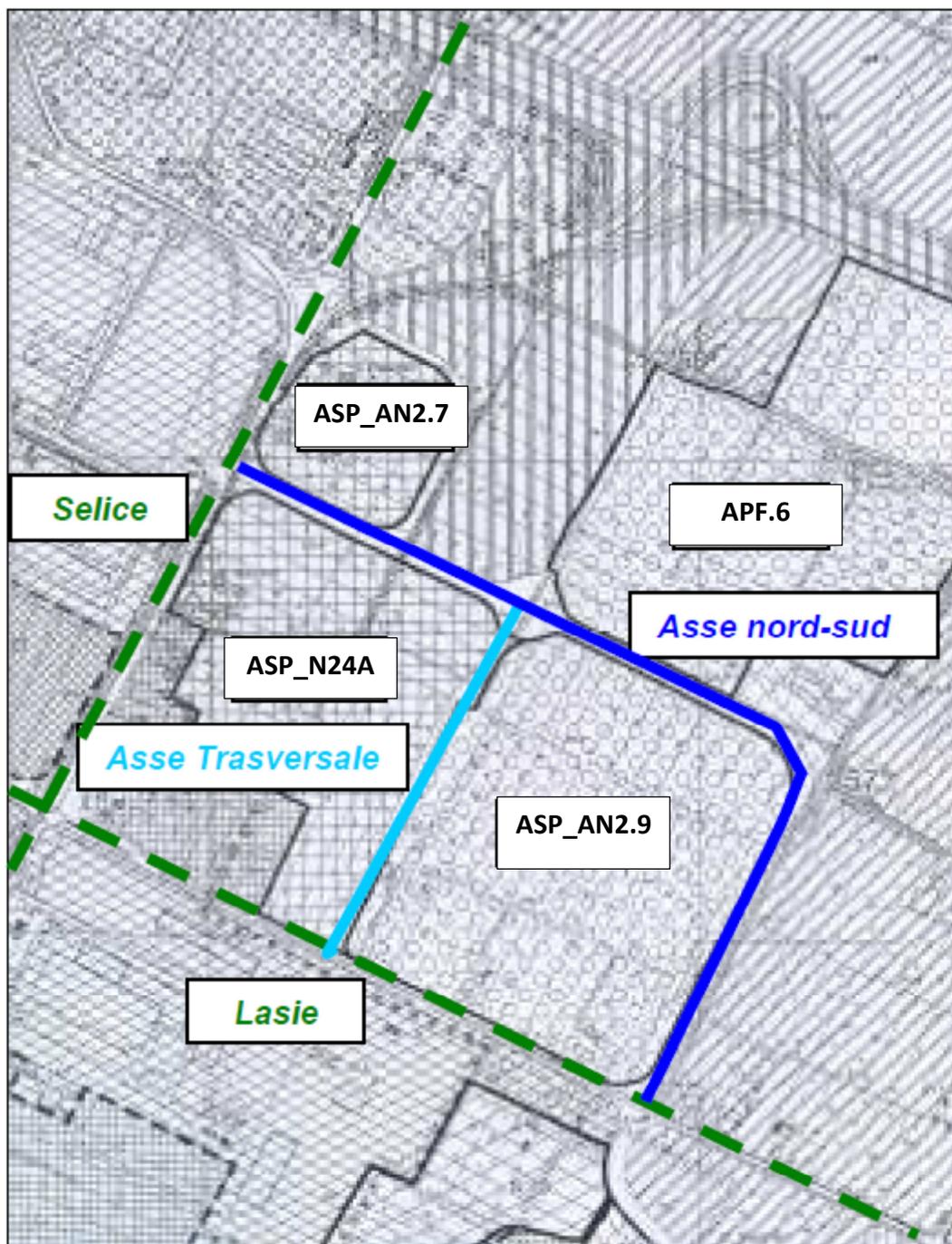


Figura 9. Ubicazione viabilità di progetto

- risistemazione delle sezioni stradali, come da progetto del Comune di Imola (2 corsie di marcia, marciapiede, pista ciclabile protetta su di un lato), dei tratti:
 - via Lasie (tra R Lasie ed R3)
 - via Selice (tra R Lasie ed R1);
- due tratti stradali a 4 corsie (spartitraffico centrale, piste ciclabili ai lati):

- via Selice (tra la rotatoria dell'A14 e la rotatoria R1)
- Asse nord-sud (tra le rotatorie R1 e R2).

L'analisi dei Livelli di Servizio (L.d.S.) ha indicato un funzionamento accettabile per tutte le manovre analizzate ed in particolare i ritardi massimi verificabili superiori ai 30 sec. si avranno solamente nella manovra:

- in uscita dall'Asse nord-sud verso la Selice al pomeriggio (con ritardi pari a 38,6 s e code massime mediamente lunghe 47 m) dovuti alla forte conflittualità con i veicoli transitanti sulla via Selice.

Si riporta di seguito la tabella riassuntiva dei risultati delle simulazioni, relativamente ai Livelli di Servizio delle intersezioni analizzate nei differenti scenari ipotizzati.

| Scenari | ANTE OPERAM | | | | POST OPERAM scenario 1 | | | | POST OPERAM scenario 2 | | | |
|---------------------------------|----------------|-------------------|---------------------|--------------------|------------------------|-------------------|---------------------|--------------------|------------------------|-------------------|---------------------|--------------------|
| | L.d.S. mattina | L.d.S. pomeriggio | L.d.S. venerdì sera | L.d.S. sabato sera | L.d.S. mattina | L.d.S. pomeriggio | L.d.S. venerdì sera | L.d.S. sabato sera | L.d.S. mattina | L.d.S. pomeriggio | L.d.S. venerdì sera | L.d.S. sabato sera |
| Selice - Molino Rosso | B | B | A | A | B | B | A | A | A | B | A | A |
| Selice - Lasie | D | D | C | C | B | C | A | A | B | D | A | B |
| Lasie - Asse nord-sud | / | / | / | / | A | A | A | A | A | B | A | A |
| Selice - Asse nord-sud | / | / | / | / | A | C | A | A | A | A | A | A |
| Asse nord-sud - Asse Traversale | / | / | / | / | A | B | A | B | A | B | A | C |
| Lasie - Asse Traversale | / | / | / | / | A | A | A | A | A | D | A | B |

L'esame delle elaborazioni dati ha consentito infine di esprimere alcune importanti considerazioni e valutazioni conclusive:

- la realizzazione di qualsiasi insediamento umano: commerciale, produttivo, industriale, etc., rappresenta un evento alterativo dell'equilibrio circolatorio; peraltro va considerato che se da un lato risulta impossibile immaginare attività umane prive di rilasci ad impatto nullo, è pur vero che un'accurata pianificazione può condurre alla minimizzazione degli effetti negativi e tendere ad ottenere complessivamente un bilancio sostenibile;
- risulta quindi innegabile l'aumento del numero di veicoli che si sposteranno lungo le strade situate in prossimità del "complesso ASP N24A, ASP_AN2.7, ASP_AN2.9, APF.6", ma le caratteristiche dei flussi delle stesse ed in particolare la progettazione dei nuovi nodi di innesto stradali sulla viabilità principale, consentiranno l'accesso in sicurezza alle lottizzazioni e garantiranno ugualmente un impatto di traffico compatibile con la rete viabilistica. Analizzando, infatti, gli scenari di traffico futuri risulterà che il delta di traffico indotto dal progetto sarà

accettabile avendo distribuito i carichi di adduzione sia sulla direttrice di via Selice (S.P.610) che sulla via Lasie, attraverso l'utilizzo multiplo di accessi tra loro alternativi, e facilitando gli innesti/uscite degli autoveicoli sulla viabilità primaria;

- la valutazione dell'incidenza degli interventi futuri previsti per la viabilità, legata alle aree compartimentali, garantisce condizioni più che sopportabili per il traffico: i Livelli di Servizio delle intersezioni nell'ipotesi progettuale considerata sono risultati tutti entro i valori di ammissibilità minima (classe D) e l'analisi in termini di rapporto tra la capacità della rete stradale ed i flussi esistenti incrementati della stima di quelli derivanti dagli interventi previsti ha evidenziato valori nelle sezioni viarie entro il livello di tolleranza desiderato ($F/C < 0,8$);

- in conclusione lo studio effettuato degli scenari Post Operam ha indicato l'adeguatezza delle intersezioni e delle sezioni viarie di accesso ai nuovi insediamenti, quindi la sostanziale "tenuta" del sistema considerato: questo aspetto va letto sia in termini di idoneità dimensionale che di regolazione della rete portante rispetto ai flussi ed ai carichi urbanistici vagliati; non si verificheranno perciò criticità connesse ne a fenomeni di congestione ne di accodamenti persistenti.