

Sasso Marconi 25/11/2019

**PIANO OPERATIVO COMUNALE STRALCIO DENOMINATO "POC ANS_B EX SINUDYNE"
- NOTA ESPLICATIVA/INTEGRATIVA ALLA "ANALISI TRASPORTISTICA" DELL'APRILE
2017 A SEGUITO DI AGGIORNAMENTI PROGETTUALI**

Il presente documento costituisce nota esplicativa ed integrativa alla "Analisi trasportistica" dell'Aprile 2017, in ordine sia agli affinamenti/aggiornamenti progettuali nel frattempo apportati al progetto originario relativo all'intervento urbanistico per il Piano Operativo Comunale stralcio denominato "POC ANS_B EX SINUDYNE", sia alle osservazioni/richieste emerse nel corso della procedura approvativa del medesimo (vedasi in particolare nota ARPAE rif. SINADOC 21938/2019 di cui al protocollo 19628 del 31-07-2019 e richiesta di documenti integrativi Fasc. 8.2.2.7/3/2019 del 16-08-2019 da parte della Città Metropolitana di Bologna).

Sotto il profilo delle ricadute trasportistiche, le principali variazioni rispetto al progetto originario (trattato nella già richiamata "Analisi trasportistica" dell'Aprile 2017) consistono in:

- A. rimodulazione dell'organizzazione interna dei corpi di fabbrica a prevalente destinazione residenziale previsti in fregio a Corso Garibaldi (per complessive 52 unità immobiliari, rispetto alle 54 originariamente previste dal progetto valutato in sede di "Analisi Trasportistica" 2017);
- B. previsione di una rotatoria di progetto all'intersezione tra SS9 Emilia, via dell'Ambiente e via Mazzini, in luogo dell'attuale impianto semaforico a presidio del nodo in questione.

Entrambi gli elementi sopra citati costituiscono fattori migliorativi sotto il profilo della potenziale riduzione degli impatti sul traffico e delle conseguenti ricadute sul livello prestazionale della rete rispetto al progetto originario, in quanto:

- alla riduzione del numero di unità immobiliari residenziali di cui al punto A, corrisponde parimenti una potenziale **riduzione dei flussi addizionali indotti dall'intervento residenziale rispetto al progetto originario**. In particolare, dall'applicazione dei parametri indicati dall'ITE nel *Trip Generation Manual 9th Edition* alla corrispondente categoria residenziale ivi contemplata (v. codice Land Use 220: Apartment, trattato nel Volume 2 del manuale da pag. 332 a 359), si possono stimare i seguenti flussi attratti/generati:

- spostamenti totali (attratti+generati) in giorno feriale medio ~524 (contro i ~546 del progetto originario, vedasi "Analisi Trasportistica" 2017 e in particolare capitolo 3 "Analisi dei flussi di traffico"), di cui:
 - spostamenti attratti: 262;
 - spostamenti generati: 262;
 - spostamenti orari nella fascia oraria di punta AM (08:00-09:00) ~44 (contro i ~46 del progetto originario, vedasi capitolo 3 dell'"Analisi Trasportistica" 2017), di cui:
 - spostamenti attratti: 8;
 - spostamenti generati: 36;
 - spostamenti orari nella fascia oraria di punta PM (17:00-18:00) ~63 (contro i ~66 del progetto originario, vedasi capitolo 3 dell'"Analisi Trasportistica" 2017), di cui:
 - spostamenti attratti: 41;
 - spostamenti generati: 22;
- la previsione di una rotonda (diametro esterno ~41 m al netto dei marciapiedi, innesti a singola corsia) all'intersezione SS9 Emilia/via dell'Ambiente/via Mazzini, costituisce **elemento potenzialmente migliorativo del livello prestazionale e di sicurezza atteso per il nodo** in questione rispetto a quello conseguente all'attuale regolamentazione semaforica (trattato in sede di "Analisi Trasportistica" 2017 al capitolo 4, "Verifica con microsimulatore del livello di performance della rete nell'intorno dell'area di intervento"). Tale assetto del nodo (comunque da sottoporsi a verifiche prestazionali di dettaglio in sede di approfondimenti progettuali connessi alla definizione esecutiva e all'iter approvativo dello stesso) si configura infatti sia come fattore di moderazione del traffico longitudinale lungo la via Emilia, sia come elemento regolatore delle mutue manovre di immissione tra gli assi stradali concorrenti sul nodo (garantendo, in particolare, l'eliminazione delle svolte in sinistra, che costituiscono tipicamente l'elemento più critico delle immissioni stradali a raso).

Per Galileo Ingegneria S.r.L.

Ing. Michele Tarozzi