



REGIONE EMILIA ROMAGNA
PROVINCIA DI MODENA

CITTÀ DI CASTELFRANCO EMILIA

PIANO
OPERATIVO
COMUNALE

POC2
VARIANTE

Adottato con Deliberazione di Consiglio Comunale n° 61 del 20/07/2017
Approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n° -- del 25/10/2018

Sindaco

Stefano Reggianini

Assessore all'Urbanistica

Massimiliano Vigarani

Responsabile del procedimento

Dirigente Settore Tecnico e Sviluppo del Territorio

Arch. Bruno Marino

Gruppo di Lavoro

Ufficio Pianificazione Territoriale e Urbanistica

Arch. Valeria Ventura

Ing. Stefania Comini

Arch. Claudia Stanzani

P.O.C. Approvato con Del. C.C. n° 216 del 15/10/2010 (decaduto il 10/11/2015)

P.O.C. 1 approvato con Del. C.C. n° 53 del 06/04/2011 (decaduto il 25/05/2016)

P.O.C. 3 approvato con Del. C.C. n° 123 del 30/10/2012 (decaduto il 30/01/2018)

P.O.C. 2 - I stralcio approvato con Del. C.C. n° 35 del 14/03/2013 (decaduto il 08/05/2018)

P.O.C. 2 - II stralcio approvato con Del. C.C. n° 59 del 28/03/2014

Variante ex art.14bis L.R.20/2000 al P.O.C. approvata con Del. C. C. n° 10 del 29/01/2015

P.O.C. 6 approvato con Decreto del presidente della Provincia n° 175 del 13/11/2017

P.O.C. 7 approvato con Del. C.C. n° 51 del 21/06/2018

P.O.C. 5 approvato con Del. C.C. n° 63 del 26/07/2018

P.O.C. 4 adottato con Del. C.C. n° 62 del 20/07/2017

P.O.C. 8 adottato con Del. C.C. n° 98 del 23/11/2017

P1

**VALUTAZIONE SULLA VIABILITÀ
ambiti 32.1 APC.b e 73 AN**

INDICE

- STRUTTURA DEL DOCUMENTO p. 1
- PARTE A – ambito 32.1 APC.b p. 3
- PARTE B – ambito 73 AN p. 17

STRUTTURA DEL DOCUMENTO

Il presente documento raccoglie le Valutazioni sulla viabilità redatte da professionisti incaricati dalle proprietà degli ambiti 32.1 APC.b e 73 AN.

Il sottoscritto Arch. Bruno Marino, Dirigente del Settore Tecnico e Sviluppo del Territorio, in qualità di Responsabile del Procedimento dichiara che i capitoli costitutivi del presente documento sono conformi agli originali trasmessi in formato digitale e digitalmente sottoscritti dai professionisti che li hanno redatti, assunti agli atti del Comune di Castelfranco Emilia ai protocolli di seguito elencati:

- a) prot. 28829 del 27/06/2017 – Valutazione sulla viabilità redatta dal Dott. Geol. Dallari Pier Luigi – ambito APC.b 32.1;
- b) prot. 28851 del 27/06/2017 – Valutazione sulla viabilità redatta dall'ing. Bursi Francesco – ambito 73 AN.

Il Dirigente del
Settore Tecnico e Sviluppo del Territorio
Dott. Arch. Bruno MARINO

Documento elaborato in formato PDF/A, firmato digitalmente ed
inviato a mezzo PEC ai sensi delle normative vigenti in materia.

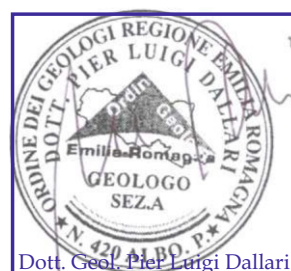
Comune di Castelfranco Emilia

Provincia di Modena

RELAZIONE TECNICA
inerente l'impatto ambientale su
traffico e viabilità di
un nuovo comparto commerciale



**Richiesta di modifica alla seconda variante
al P.O.C. per conversione di una medio - piccola
struttura di vendita dalla tipologia «non
alimentari»
alla tipologia «alimentari».**



Dott. Geol. Pier Luigi Dallari

Giugno 2017
Rif.348/17



GEO GROUP s.r.l. P.IVA 02981500362
Sede Legale: Via C. Costa, 182 - 41123 Modena
Uffici: Via Per Modena, 12 - 41051 Castelnuovo R. (MO)
Tel. 059/3967169 Fax. 059/5332019
info@geogroupmodena.it - www.geogroupmodena.it



Relazione Tecnica inerente l'impatto ambientale su traffico e viabilità di un comparto commerciale di futura realizzazione in un'area posta tra Via Emilia ovest e Via Cartiera, in Comune di Castelfranco Emilia (MO).

Indice del contenuto

1. PREMESSE	3
2. LA RETE VIARIA DI ZONA.....	5
3. ACQUISIZIONE DEI DATI DI TRAFFICO	7
4. RICOSTRUZIONE E DISTRIBUZIONE DEL TRAFFICO ATTUALE.....	7
5. QUADRO DI SINTESI URBANISTICO PROGETTUALE	10
6. STIMA DELL'UTENZA E DEI FLUSSI VEICOLARI INDOTTI DALL'INTERVENTO	11
7. STIMA DEI FLUSSI DI TRAFFICO POST-OPERAM	12
8. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	13

1. PREMESSE

Il presente studio si pone come obiettivo la stima del traffico veicolare che sarà generato ed attratto dall'entrata a regime delle attività previste dalla realizzazione di un Piano Operativo Comunale che prevede la realizzazione di un nuovo comparto commerciale, ubicato in un'area posta tra Via Cartiera e Via Emilia Ovest, nel Comune di Castelfranco Emilia, in Provincia di Modena.

In particolare tale Piano prevede la realizzazione di due edifici commerciali, in un'area sita nella prima periferia del comune di Castelfranco Emilia, in una zona fortemente antropizzata, in cui zone industriali si alternano a zone residenziali e zone agricole, come visibile in Figura 1.1 e 1.2.



Fig. 1.1 - Ripresa aerea generale dell'area di interesse (tratta da Google Earth)



Fig. 1.2 - Ripresa aerea di dettaglio dell'area di interesse (tratta da Bing Maps)

Il presente studio è stato condotto secondo il procedimento descritto di seguito:

- verifica delle caratteristiche dei principali assi viari presenti nella zona nella situazione attuale;
- acquisizione dei dati di traffico nella situazione attuale (a comparto commerciale non ancora realizzato) nei giorni e nelle ore di punta;
- verifica dell'assetto urbanistico di zona;
- valutazione dell'insediamento di progetto in riferimento alle componenti di interesse: edifici e destinazioni d'uso, attività previste, accessi al comparto;
- definizione del bacino d'utenza potenziale sul territorio circostante;
- determinazione dei flussi di veicoli in entrata/uscita al Polo commerciale in progetto e redistribuzione sulle strade afferenti;
- analisi delle caratteristiche della viabilità nell'assetto futuro;
- valutazione complessiva della circolazione di zona con il polo commerciale funzionante a regime.

2. LA RETE VIARIA DI ZONA

L'area di nuovo insediamento sarà ubicata in fregio alla Via Emilia Ovest, in un tratto in cui l'asse storico è stato declassato da Strada Statale a Strada Comunale dall'apertura della tangenziale di Castelfranco Emilia. Dopo l'apertura della tangenziale, nel 2005, tale tratta della Via Emilia è dedicata principalmente al traffico diretto al centro abitato.

Si ritiene che il bacino di utenza per il nuovo Polo commerciale sia costituito dalle aree poste nelle zone limitrofe ad esso, nel raggio di circa 4 - 5 Km, che corrisponde, indicativamente, alle aree da cui il Polo sarà raggiungibile in 5 minuti (velocità media stimata 45 - 50 Km/h); si ritiene, inoltre, che la nuova area commerciale attrarrà parte del traffico già esistente, e normalmente di passaggio, sull'asse viario posto nelle vicinanze. Le strade interessate dal flusso veicolare in esame sono quindi costituite da strade urbane ed extraurbane, mentre l'asse autostradale non sarà influenzato dal traffico indotto dal nuovo polo commerciale.

Il sistema viario principale nella zona, su cui insisteranno i flussi veicolari afferenti l'insediamento in progetto è quindi costituito, allo stato attuale, dai seguenti assi:

- Via Emilia ovest
- Via Cartiera

L'incrocio tra la Via Emilia e la Via Cartiera è regolato a precedenza rispettando la seguente Gerarchia:

- Via Emilia Ovest
- Via Cartiera

- 6 **Relazione tecnica** inerente l'impatto ambientale su traffico e viabilità di un comparto commerciale di futura realizzazione in un'area posta tra Via Cartiera e Via Emilia Ovest, in Comune di Castelfranco Emilia (MO) - **Rif. 348/2017**



Fig. 2.1 - Ripresa fotografica dell'incrocio tra Via Emilia Ovest e Via Cartiera, visto da Via Cartiera

Si riporta la classificazione della viabilità principale della zona in esame nella **Figura 2.2**, tratta dal "Piano generale del traffico urbano" (PGTU) del Comune di Castelfranco Emilia (ed. 2013).

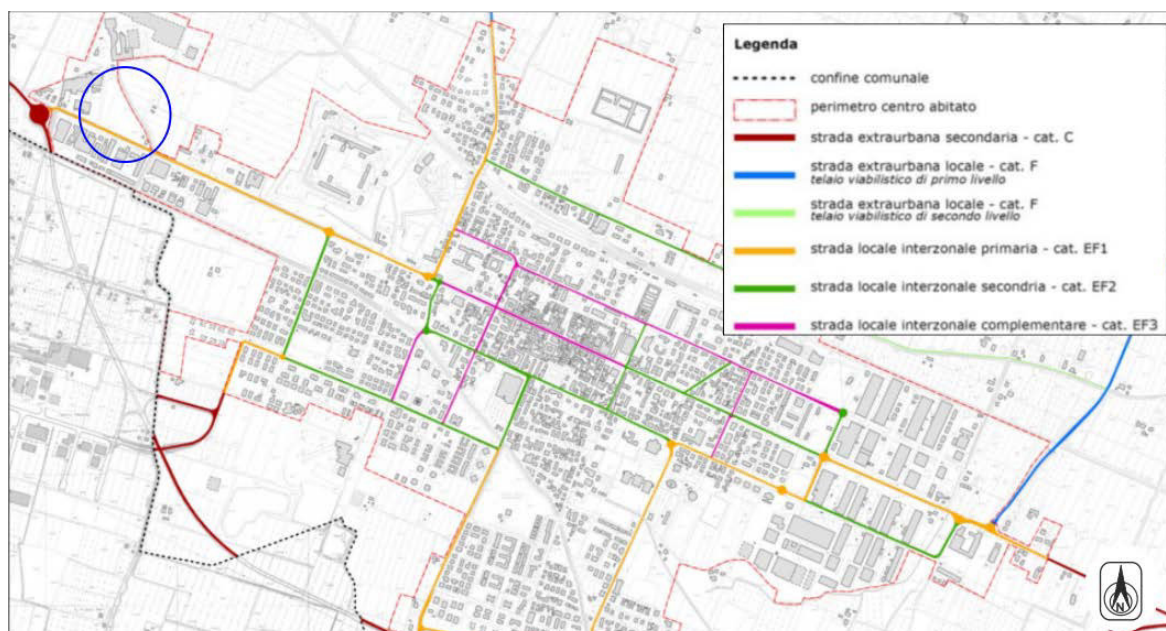


Fig. 2.2 - Classificazione della viabilità principale tratta dal PGTU di Castelfranco Emilia ed ubicazione area di interesse.

Nel PGTU la Via Emilia ovest è classificata come "Strada locale interzonale primaria - cat. EF1".

3. ACQUISIZIONE DEI DATI DI TRAFFICO

La conoscenza dei flussi di traffico veicolare sulle strade che ricadono nella zona dell'area del nuovo insediamento in progetto è elemento essenziale per esprimere una valutazione tecnica sulle condizioni in cui si svolgerà la circolazione al contorno del nuovo Polo commerciale. Dopo aver espresso un giudizio sulla fluidità della circolazione nella situazione senza intervento, si passa a stimare il traffico indotto dalla realizzazione dell'intervento medesimo. Il traffico aggiuntivo viene sommato a quello riferito alla situazione odierna al fine di determinare le condizioni che si registreranno nella viabilità al contorno quando il nuovo polo funzionerà a regime.

Per caratterizzare la situazione del traffico, riferita allo stato attuale, nella viabilità di interesse per l'intervento, si è proceduto ad acquisire i dati di traffico esistenti. In particolare sono stati analizzati i seguenti dati:

- Rilievo del traffico da noi effettuato nell'ora di punta nella fascia oraria pomeridiana (17.30 - 18.30) in data 21/06/2017.
- Rilievo del traffico eseguito per la realizzazione di un nuovo insediamento previsto in corrispondenza della rotatoria tra Via Emilia ovest e la tangenziale (2016).

4. RICOSTRUZIONE E DISTRIBUZIONE DEL TRAFFICO ATTUALE

Obiettivo del presente studio di traffico è quello di verificare la sostenibilità della circolazione veicolare, nella situazione di Polo Commerciale attuato e a regime.

Per verificare tale situazione futura, il traffico è stato suddiviso in due componenti.

La prima componente è costituita dal traffico preesistente alla realizzazione del nuovo insediamento, corrispondente a quello che già oggi insiste nelle arterie al contorno della zona. Per valutare il sistema in condizioni di criticità occorre rappresentare la situazione preesistente, riferendosi al periodo temporale in cui le strade sono sottoposte alla massima pressione veicolare.

Escludendo le punte massime assolute del traffico che si registrano in periodi specifici e limitati, risulta che i flussi veicolari maggiori, nell'area di intervento, si registrano attualmente nei giorni feriali e prefestivi in due specifiche fasce orarie: quella della mattina

dalle 7.30 alle 8.30 e del pomeriggio dalle 17.30 alle 18.30. E' stata qui considerata la sola fascia del pomeriggio poichè si ritiene che i flussi di traffico nelle due fasce orarie di maggior transito siano simili.

La seconda componente di traffico è costituita dai veicoli che afferranno al Polo commerciale: questa componente si stabilizzerà ai valori massimi quando il nuovo insediamento stesso sarà entrato a regime.

Si riporta di seguito la sintesi dei dati rilevati.

Rilievo eseguito su Via Emilia ovest e Via Cartiera in data 21/06/2017

Al fine di ricostruire il carico veicolare che grava attualmente in corrispondenza dei due tratti stradali considerati è stata condotta una campagna di rilevamento nella giornata di mercoledì 21 Giugno 2017, dalle ore 17:30 alle ore 18:30. I rilievi sono stati condotti da tre operatori: uno per monitorare la Via Cartiera, e due per la Via Emilia, uno in ogni senso di marcia, nella posizione riportata in Figura 4.1



Fig. 4.1 - Posizionamento dei punti di rilievo

Il traffico veicolare è stato suddiviso in tre classi: leggero (autovetture dedicate al trasporto passeggeri), commerciale (veicoli merci a 2 assi) e pesante (veicoli merci a 3 o più assi e autobus extraurbani).

Si riportano di seguito i dati di traffico ricavati per ogni Punto di rilievo

Sezione	Direzione	Veicoli leggeri	Veicoli Commerciali	Veicoli pesanti	Veicoli totali
Via Cartiera	Entrambe	22	3	4	29
Via Emilia Ovest	Verso Castelfranco	503	57	2	562
	Verso Modena	392	51	1	444

Rilievo eseguito tra Via Emilia ovest e la Tangenziale nel 2016

I rilievi sono stati condotti da tre operatori: uno sulla Via Emilia ad est della rotonda, uno sulla Via Emilia Ovest e uno sulla Tangenziale, come riportato in figura 4.2



Fig. 4.2 - Posizionamento dei punti di rilievo del 2016

I risultati ottenuti nell'ora di punta (17:30 – 18:30) e nell'ora successiva (18:30 – 19:30) vengono riportati in Figura 4.3.

- 10 **Relazione tecnica** inerente l'impatto ambientale su traffico e viabilità di un comparto commerciale di futura realizzazione in un'area posta tra Via Cartiera e Via Emilia Ovest, in Comune di Castelfranco Emilia (MO) - **Rif. 348/2017**



Fig. 4.3 - Risultato dei rilievi eseguiti

I dati rilevati nel 2016 per la Via Emilia ovest nell'ora di punta sono simili a quelli rilevati per la stessa via e nello stesso orario in corrispondenza del nuovo comparto in progetto.

5. QUADRO DI SINTESI URBANISTICO PROGETTUALE

Il Piano Operativo Comunale costituisce strumento urbanistico attuativo ai sensi dell'art.25 della L.R: 47/78 e s.m.i.. L'area è individuata catastalmente al Foglio 50, mappale 378 del Comune di Castelfranco Emilia.

Il Piano Operativo Comunale prevede la realizzazione di un comparto commerciale con superficie pari a 15.000 metri quadrati, costituita da:

- Edificio A: struttura alimentare con superficie pari a 1.400 metri quadrati;
- Edificio B: struttura alimentare con superficie pari a 1000 metri quadrati e pubblico esercizio - ristorante con superficie coperta pari a 400 metri quadrati.

E' poi prevista un'area parcheggio pubblica a nord e un'area parcheggio privata intorno ai due fabbricati e una strada di accesso a nord - ovest del lotto.

Si riporta, di seguito, il planivolumetrico di progetto del Piano oggetto di studio.



Figura n. 5.1 – Planivolumetrico di progetto del POC.

6. STIMA DELL'UTENZA E DEI FLUSSI VEICOLARI INDOTTI DALL'INTERVENTO

E' stata eseguita una stima del traffico indotto dalle nuove attività previste nel polo commerciale, considerando la destinazione d'uso e la superficie dei vari lotti come riportato nella tabella seguente.

Edificio	Tipo struttura	SV	Traffico indotto nell'ora di punta (n° veicoli)
A	Non alimentare	1350	19
B	Alimentare	1050	37
Totale veicoli attratti			56

Fig. 6.1 - Tabella di calcolo traffico indotto

Dai calcoli eseguiti si desume che il traffico generato dall'esistenza del nuovo comparto sarà costituito da **56 auto in entrata e uscita nell'ora di punta**. Si stima che tale valore rappresenti il massimo numero possibile di autovetture in entrata/uscita all'ora.

- 12 **Relazione tecnica** inerente l'impatto ambientale su traffico e viabilità di un comparto commerciale di futura realizzazione in un'area posta tra Via Cartiera e Via Emilia Ovest, in Comune di Castelfranco Emilia (MO) - **Rif. 348/2017**
-

7. STIMA DEI FLUSSI DI TRAFFICO POST-OPERAM

L'impatto sul traffico derivante dagli incrementi veicolari generati/attratti dal nuovo Polo Commerciale viene valutato con riferimento allo scenario infrastrutturale e circolatorio rispetto alla situazione attuale.

Per quanto riguarda gli effetti sul traffico, bisogna tener presente che gli incrementi indotti, indicati sulla viabilità sono **sovrastimati**, poichè una parte di essi sono da considerare già presenti sulla viabilità urbana; si ritiene infatti che una parte dell'utenza accederà al Polo perche già di passaggio sulla rete viaria presente.

Dal confronto tra i volumi di traffico allo stato attuale e i volumi nello scenario di assetto futuro nell'ora di punta si osserva quanto segue.

- **Via Cartiera:**
 - o Su tale via il traffico veicolare subirà un aumento del 193%. Essa costituisce allo stato attuale una strada molto poco utilizzata
- **Via Emilia Ovest – direzione verso Castelfranco**
 - o Si avrà un aumento del traffico veicolare del 10%
- **Via Emilia Ovest – direzione verso Modena**
 - o Si avrà un aumento del traffico veicolare del 12%

8. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Il presente studio è stato eseguito al fine di stimare il traffico veicolare che sarà generato ed attratto dall'entrata a regime delle attività previste da un comparto commerciale di futura realizzazione in un'area posta tra Via Emilia Ovest e Via Cartiera, in Comune di Castelfranco Emilia (MO)..

Dopo aver valutato le caratteristiche del progetto proposto e la definizione del suo bacino di utenza e aver analizzato il traffico ante operam e post operam, si può concludere quanto esposto di seguito.

La viabilità esistente nell'ora di punta nel sistema viario analizzato non subirà effetti significati dopo la realizzazione del nuovo polo commerciale; è stato, infatti stimato un aumento massimo del numero di veicoli sulla Via Emilia ovest pari al 10 - 12%.

Sulla Via Cartiera è stato invece stimato un aumento del traffico veicolare del 193%, tale dato però dipende dal fatto che allo stato attuale tale strada è molto poco utilizzata.

Parte dei veicoli che saranno attratti dal nuovo comparto sono già presenti e normalmente di passaggio sulle strade considerate.

La realizzazione di una nuova rotatoria, sulla Via Emilia Ovest, in direzione Castelfranco, permetterà di gestire in modo migliore la viabilità in ingresso ed in uscita dall'area.

Alla luce di quanto sopra esposto si ritiene che la realizzazione del nuovo comparto non determini un impatto significativo su viabilità e traffico.

A disposizione per ulteriori chiarimenti cogliamo l'occasione per porgere distinti saluti.

Modena, 23 Giugno 2017

Dott. Geol. Pier Luigi Dallari





COMUNE DI CASTELFRANCO EMILIA
PROVINCIA DI MODENA

PIANO OPERATIVO COMUNALE (P.O.C.)
AMBITO 73 AN "PIUMAZZO KIWI"

**PROPOSTA DI MODIFICA DEL COMPARTO
RISPETTO ALL'ASSETTO URBANISTICO DEFINITO
DALLA SECONDA VARIANTE DI P.O.C.**
(Deliberazione di Consiglio Comunale n. 94 del 12/05/2011)

PROPRIETA'

Coop Alleanza 3.0 S.C. 40055 Villanova di Castenaso (BO) Via Villanova, 29/7 Telefono: 059 892111 C.F. e P.IVA 03503411203	Building S.r.l. 41026 Pavullo nel Frignano Via Giardini Sud, 52 Telefono: 0536 21643 C.F. e P.IVA 03366280364
---	--

COORDINAMENTO

PROGETTISTI

Ing. Francesco Bursi 41121 Modena - Via Torre, 5 Telefono: 339 7751813 E-mail: fbursi@gmail.com C.F. BRSFNC72M20I462U Ing. Francesco Bursi Iscritto all'Ordine degli Ingegneri di Modena al numero 2072	INRES Consulenza, Progettazione, Ingegneria Società Cooperativa www.inres.it 50019 Sesto Fiorentino (FI) - Via Tevere, 60 Telefono: 055 33671 E-mail: inres@inres.coop.it C.F. e P. IVA 00515250488 Ing. Fortunato Della Guerra Iscritto all'Ordine degli Ingegneri di Firenze al numero 5361	 FUNDO Srl 41026 Pavullo nel Frignano - Via Giardini Sud, 52 Telefono: 0536 21643 E-mail: info@fundostudio.it C.F. e P.IVA 03366280364 Arch. Erio Amidei Iscritto all'Ordine degli Architetti di Modena al numero 170
---	--	---

ELABORATO

DATA

NUMERO

RELAZIONE DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Giugno 2017	R.03
---	-------------	-------------

INDICE

PREMESSA

- 1 LA SITUAZIONE ATTUALE DELLA MOBILITÀ**
 - 1.1 Accessibilità**
 - 1.2 Analisi dell'area di studio e della rete stradale principale**
 - 1.3 Viabilità**
 - 1.4 Trasporto pubblico**

- 2 PREVISIONI URBANISTICHE IN RELAZIONE AL TEMA DELLA VIABILITÀ**
 - 2.1 Pianificazione settoriale sovracomunale - PTCP della provincia di Modena**
 - 2.2 Valutazioni e previsione del Piano Strutturale Comunale vigente**
 - 2.3 Valutazioni delle previsione rispetto al Piano Commerciale Comunale**

- 3 L'ATTUAZIONE DELLE PREVISIONI NEL POC ALLA LUCE DELLAPROPOSTA DI VARIANTE**
 - 3.1 Aspetti urbanistici**
 - 3.2 I flussi veicolari nello scenario attuale**
 - 3.3 Domanda di mobilità relativa allo scenario di attuazione del Ambito AN73**
 - 3.4 Revisioni di progetto per l'attuazione dell'Ambito AN73 in relazione al sistema della mobilità**
 - 3.5 Miglioramento delle caratteristiche dell'accessibilità alla fermata TPL e delle piste ciclabili**

- 4 CONCLUSIONI**

1. LA SITUAZIONE ATTUALE DELLA MOBILITÀ

1.1 Accessibilità

L'area interessata dalla Variante di POC si trova in località Piumazzo nel Comune di Castelfranco Emilia. L'area si trova al margine sud ovest dell'abitato e si colloca all'intersezione di due assi della viabilità locale ma che svolgono funzione rispettivamente di accesso al centro urbano (via Muzza Corona) e di pseudo-circonvallazione (via delle Grazie).

Il centro di Piumazzo risulta poi collegato con il sistema della viabilità provinciale di base alla via Emilia verso Nord e alla strada SP 14, che collega S. Cesario a Valsamoggia (ed alla Pedemontana, verso Sud).



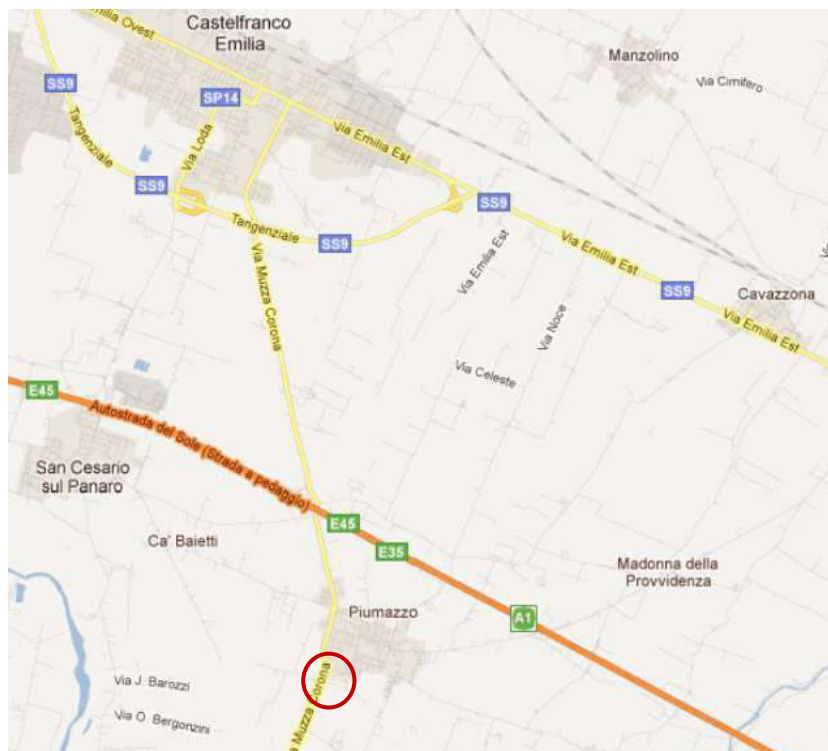
Img. 1.1 – Foto aerea con individuazione dell'area (Fonte Google Earth)

1.2 Analisi dell'area di studio e della rete stradale principale

Come già evidenziato l'area dove è prevista l'intervento urbanistico è localizzata in Provincia di Modena a sud-est dell'abitato di Castelfranco Emilia in località Piumazzo, sull'asse viario di Via Muzza Corona in prossimità dell'intersezione fra Via Muzza Corona e Via delle Grazie.

L'intervento prevede la realizzazione nell'ambito di un complesso commerciale a servizio della frazione, in particolare di una struttura commerciale medio-piccola alimentare e di commercio di vicinato, e di residenza.

Il bacino di utenza dell'attività commerciale è costituito dall'abitato di Piumazzo e dai borghi della campagna adiacente, visto che i centri abitati confinanti sono tutti dotati di attività commerciali almeno della stessa tipologia prevista nel progetto.



Img. 1.2 – Rete stradale più prossima dell’area di studio (Fonte Google Maps)

1.3 Viabilità

L’ambito da attuare, individuato come AN73, si trova ai margini dell’abitato e si caratterizza per la presenza di un edificio dismesso (Ex Kiwi), il PSC consente l’inserimento di funzioni residenziali, terziarie ed in particolare una medio piccola struttura di vendita alimentare.

Tali funzioni sono consentite con l’introduzione della necessità di attuare adeguamenti alla viabilità locale specificatamente dettagliate nella scheda di PSC e in parte già inserite nella scheda di POC Vigente per garantire la funzionalità dalla parte di attività rese insediabili dallo strumento operativo.



Img. 1.3 – Foto aerea con individuazione dell’area interessata dall’intervento

Dallo “Studio di Traffico relativo al PUA del Comparto AN73 (Kiwi) in località Piumazzo” redatto da Prisma s.r.l. Società di Ingegneria, che risulta agli atti ed elaborata per la presentazione del PUA in attuazione al POC Vigente, si possono evincere i dati generali e di dettaglio dello stato di fatto dell’area.

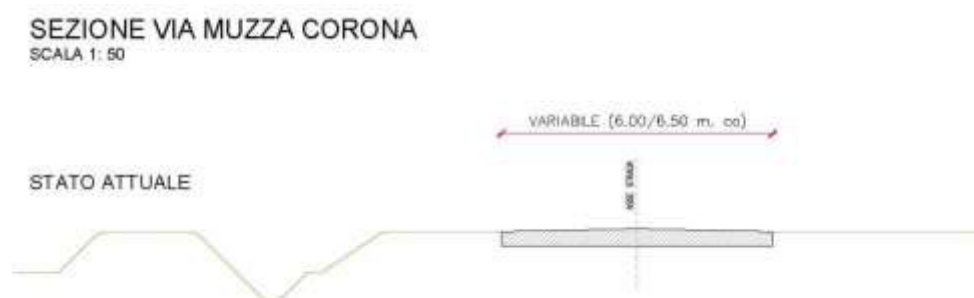
In particolare si evidenzia che l’analisi della rete stradale è stata effettuata in modo:

- approfondito in quella più vicina all’intervento e quindi maggiormente coinvolta dai flussi veicolari indotti;
- generalizzato nelle aree periferiche coinvolte in modo limitato.

Via Muzza Corona

Via Muzza Corona è una strada comunale ha direzione nord-sud e va dall’abitato di Castelfranco Emilia a Bazzano lambendo il lato ovest di Piumazzo, all’intersezione con Via Provanone.

La larghezza della carreggiata è di circa 6,00÷6,50 metri, la strada è dotata di una banchina non pavimentata di larghezza variabile ed è costeggiata sul lato Ovest dal Canale Muzza.



Img. 1.4 –Sezione stradale attuale di Via Muzza Corona



Img. 1.5 – Via Muzza Corona in direzione abitato di Bazzano (Sud)

Via delle Grazie

Via delle Grazie è una strada urbana dell'abitato di Piumazzo, su cui è interdetto il transito dei veicoli pesanti. Si estende in direzione est-ovest partendo da Via Muzza Corona in direzione est verso le aree residenziali e il centro di Piumazzo.

La larghezza della carreggiata è di circa 7,00 metri, sul lato Nord è presente un marciapiede e sul lato Sud una banchina pavimentata.



Img. 1.6 – Via delle Grazie in direzione intersezione con Via Muzza Corona

Intersezione Via Muzza Corona-Via delle Grazie

L'intersezione fra Via Muzza Corona-Via delle Grazie è del tipo a "T" e regolata con semaforo e segnali di dare precedenza in caso di impianto semaforico spento. In particolare le provenienze da Via delle Grazie devono dare la precedenza ai veicoli che transitano su Via Muzza Corona.

Non sono presenti corsie dedicate all'accumulo della svolta a sinistra da Via Muzza Corona verso Via delle Grazie.



Img. 1.7 – Intersezione Via Muzza Corona / Via delle Grazie



Img. 1.8 – Intersezione Via Muzza Corona / Via delle Grazie

1.4 Trasporto pubblico

Attualmente, lungo la via Muzza Corano si attesta una fermata (su ambo i lati) di una delle linee di trasporto pubblico presenti in Provincia di Modena che rappresenta un'opportunità di accessibilità all'Ambito e alla medio piccola struttura di vendita sia per il lavoratori che per i fruitori.



Img. 1.9 - Fermate trasporto lungo via Muzza Corona

2. PREVISIONI URBANISTICHE IN RELAZIONE AL TEMA DELLA VIABILITÀ

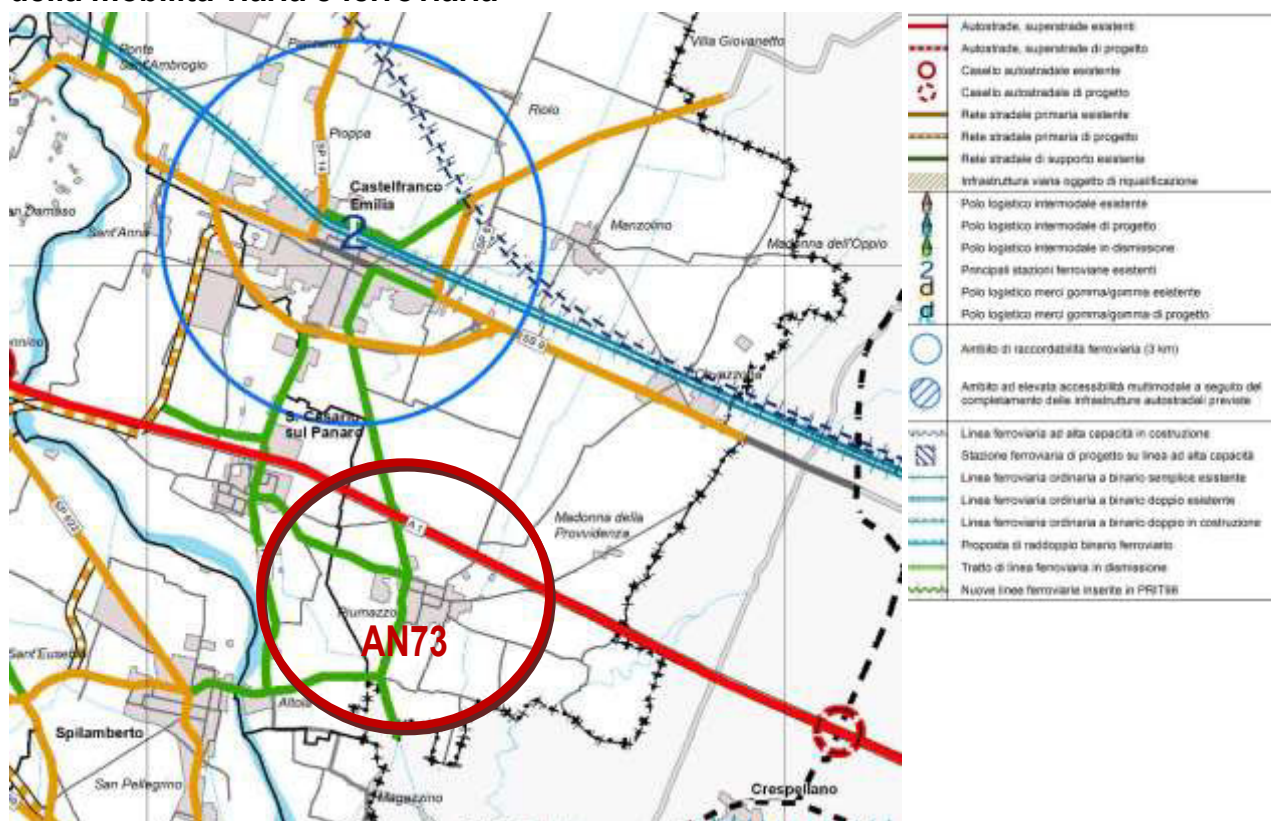
2.1 Pianificazione settoriale sovracomunale - PTCP della provincia di Modena

Come già anticipato in premessa il presente livello di pianificazione s'inserisce in un percorso di attuazione, con l'inserimento nel POC, di previsioni già approvate nel PSC e oggetto dello specifico, per cui è già stata valutata la conformità agli strumenti sovraordinati e gli impatti sul sistema della mobilità sovracomunale, anche attraverso la definizione di obiettivi di qualità e azioni che sono stati inseriti negli strumenti di rango inferiore, anche con prescrizioni da inserire nelle successive fasi di attuazione.

Nelle immagini seguenti sono riportati gli estratti delle Tavole del PTCP della Provincia di Modena relative al tema della mobilità, nello specifico la rete della viabilità, il trasporto pubblico e la rete delle piste ciclabili, dove è evidenziata la rete stradale primaria e quella stradale di supporto, la presenza di un asse della rete stradale di supporto al TPL provinciale e l'analisi della rete esistente e di progetto delle piste ciclabili.

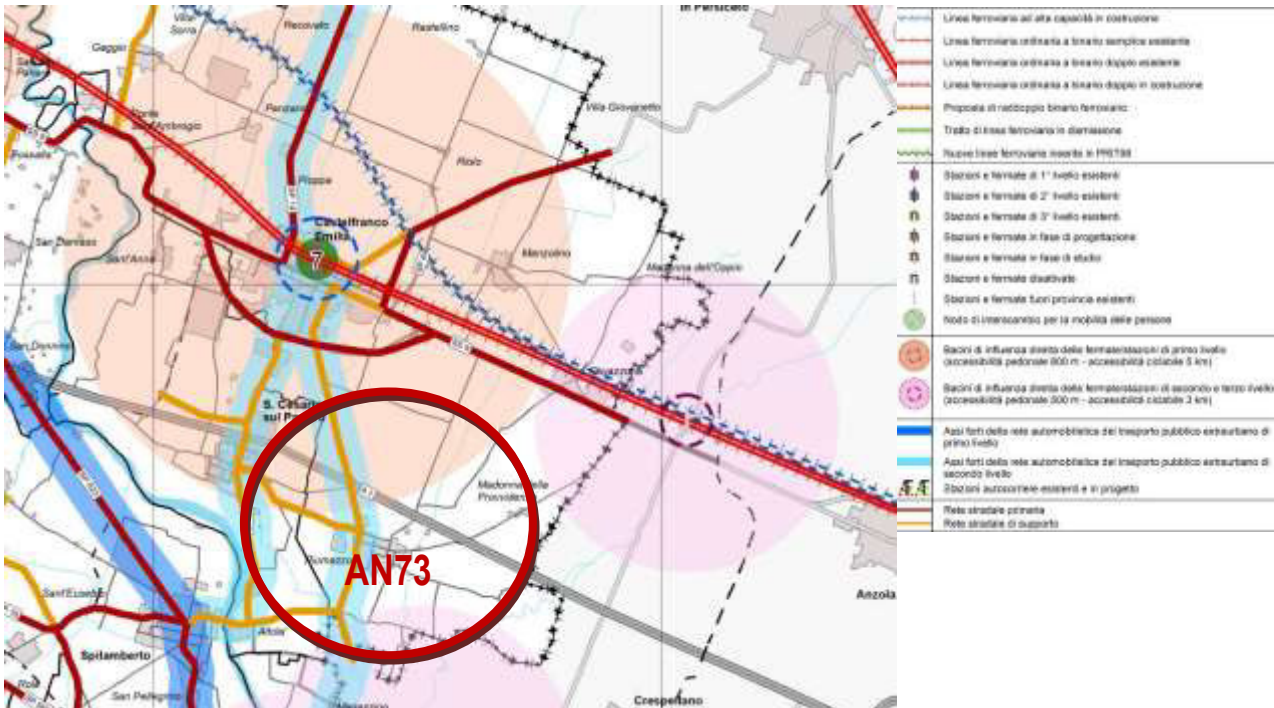
Gli elementi della mobilità individuati nelle tavole del PTCP sono state interamente riportate nel PSC comunale, infatti, nella carta della "Rete delle piste, dei percorsi ciclabili e dei percorsi natura di rango provinciale" del PTCP 2009 della Provincia di Modena, si evidenzia la presenza al margine ovest dell'ambito della rete di primo livello in sede propria di progetto. Tali previsioni sono confermate anche dalla pianificazione comunale nelle tavole di PSC dove è presente la previsione.

Rete della viabilità di rango provinciale e sue relazioni con le altre infrastrutture della mobilità viaria e ferroviaria



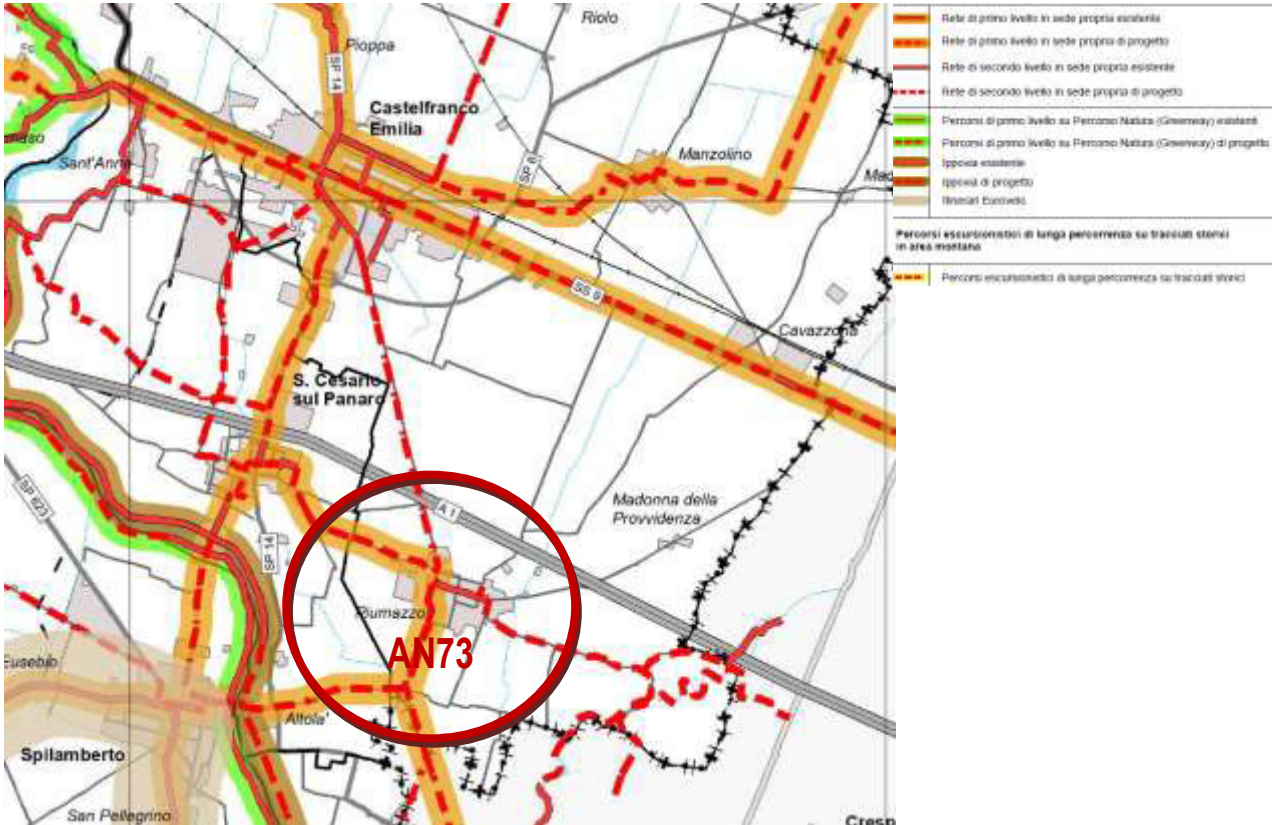
Img. 2.1 - PTCP 2009 della Provincia di Modena - Estratto Tavola n. 5.1

Rete del trasporto pubblico



Img. 2.2 - PTCP 2009 della Provincia di Modena - Estratto Tavola n. 5.1

Rete delle piste, dei percorsi ciclabili e dei percorsi natura di rango provinciale



Img. 2.3 - PTCP 2009 della Provincia di Modena - Estratto Tavola n. 5.3

2.2 Valutazioni e previsione del Piano Strutturale Comunale vigente

All'interno dei contenuti descritti nella Relazione del POC Vigente in Località Piumazzo si tengono in considerazione i carichi urbanistici indotti dalle previsioni complessivamente definite dal piano strutturale, previsioni che determinano la necessità di un ridisegno della viabilità in relazione ai diversi Ambiti inseriti a Piumazzo che si riportano:

“L’ambito produttivo di Piumazzo (70 ANP) realizza il tratto di viabilità da via San Cesario a via dell’Industria, e la rotatoria di innesto di tale viabilità su via San Cesario; l’attuazione dell’ambito prevede inoltre la realizzazione a sud di un breve tratto di via della tecnica per il collegamento del comparto alla viabilità esistente e di progetto (ambiti 65.1 e 65.2 del PSC).

Anche l’attuazione dell’ambito 73 AN (Kiwi) prevede la realizzazione di vari interventi infrastrutturali significativi:

- ***l’adeguamento del tratto di via Muzza Corona prospiciente l’intero ambito;***
- ***la rotatoria su via Muzza all’intersezione di via delle Grazie;***
- ***la realizzazione della pista ciclabile lungo via delle Grazie;***
- ***al limitrofo ambito APC.c 65.2 è demandata la realizzazione della rotatoria su via Muzza Corona in corrispondenza del prolungamento est di via della Tecnica, a servizio della scuola.***

Ad oggi, principalmente per questioni di natura economica e problemi legati alle proprietà interessate, non è in programma la realizzazione del disegno contenuto nel PSC, di un tracciato di circuitazione esterna ad ovest del centro di Piumazzo in variante alla Muzza Corona”. (cfr. pg. 83 - A Relazione - Norme - Schede POC)



Img. 2.4 – estratto dalla relazione del POC Vigente

2.3 Valutazioni delle previsioni rispetto al Piano Commerciale Comunale

Attualmente la definizione delle condizioni di sostenibilità di modifica della rete commerciale è di fatto limitata alle considerazioni di carattere urbanistico rispetto alla sostenibilità delle previsioni. Nello specifico si tratta di una previsione di una medio piccola struttura di vendita alimentare che non necessita di alcun intervento nella pianificazione sovraordinata settoriale (POIC della Provincia di Modena). La previsione rientra pertanto nelle competenze degli strumenti di pianificazione di livello comunale.

Disciplina della rete del commercio al dettaglio - medie e grandi strutture di vendita

Di seguito si riporta un estratto della relazione e norme di POC Vigente.

“Il PSC di Castelfranco Emilia assegna al POC il compito di programmare l’evoluzione dell’offerta di esercizi commerciali al dettaglio, per le tipologie commerciali (medie e grandi strutture di vendita) per le quali la normativa regionale prevede una specifica attività di pianificazione urbanistica (idoneità delle aree) e di programmazione dell’attuazione attraverso il rilascio di autorizzazioni commerciali.

A seguito delle misure di liberalizzazione delle attività economiche, disposte da una serie di disposizioni normative statali (L.n. 148 del 2011, L.n.214 del 2011 (in particolare art.31), L.n. 27 del 2012, L.n. 35 del 2012) sono state abrogate il 31.12.2012 “le disposizioni di pianificazione o programmazione territoriale o temporale autoritativa con prevalente finalità economica o prevalente contenuto economico”.

Sulla base di una ricognizione della situazione esistente e dell’analisi di idoneità urbanistica dei siti esistenti e proposti, la variante al POC definisce le scelte insediative, articolate su tre livelli:

- Ambiti idonei per insediamenti commerciali di rilievo sovracomunale previsti dal POIC 2009-2012
- **Aree urbanisticamente idonee entro ambiti di nuovo insediamento e ambiti urbani consolidati inseriti nella Seconda Variante al POC**
- Aree urbanisticamente idonee per medie e grandi strutture di vendita insediate nel territorio comunale.



Img. 2.5 – estratto dalla Disciplina del Commercio del POC Vigente – Località Piumazzo

DEFINIZIONE NEL POC DELLE AREE URBANISTICAMENTE IDONEE PER MEDIE E GRANDI STRUTTURE DI VENDITA E PROGRAMMAZIONE DELL'ATTUAZIONE DI INTERVENTI ATTRAVERSO IL POC

AREE INSEDIATE, IDONEE PER MEDIE STRUTTURE DI VENDITA

A I

Aree urbanisticamente idonee per medie strutture di vendita nel territorio comunale
 Il POC conferma l'idoneità delle aree insediate con medie strutture di vendita definite con del. C.C. n. 48 del 10.03.2000, con la classificazione tipologica definita ai sensi del D.Lgs. 31.03.1998 n. 114 e dalla L.R. n. 14/1999

- Grande struttura di vendita - alimentare (GA)
- Grande struttura di vendita - non alimentare (G)
- Medio-grande struttura di vendita - alimentare (MGA)
- Medio-grande struttura di vendita - non alimentare (MG)
- Medio-piccola Struttura di Vendita - alimentare (MPA)
- Medio-piccola Struttura di Vendita - non alimentare (MP)

Dalla LEGENDA della Cartografia della Disciplina del Commercio del POC si evidenzia la previsione della medio piccola struttura di vendita di tipo alimentare già inserita nelle previsioni di POC.

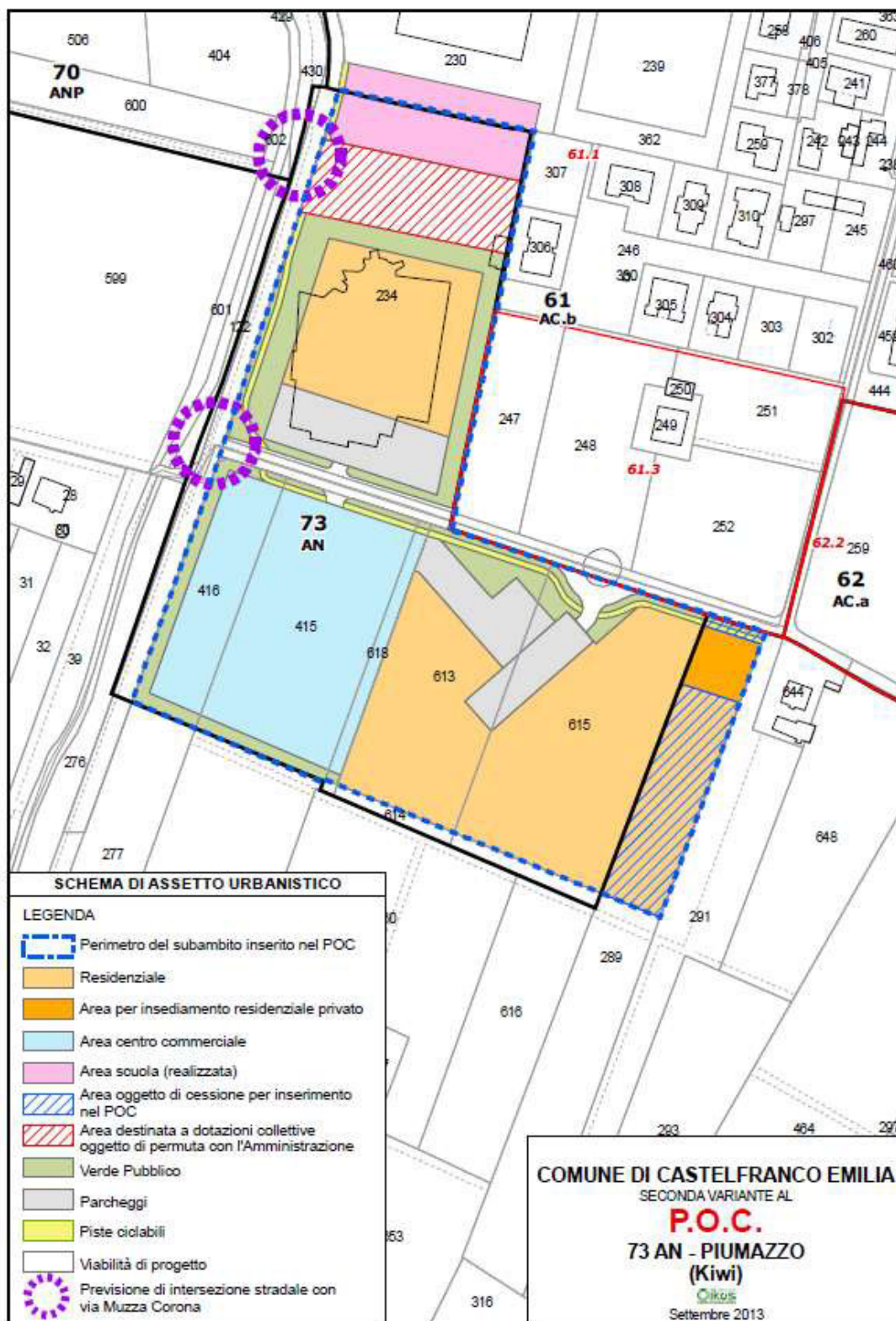
La previsione è localizzata all'interno dell'Ambito AN73 lungo la via delle Grazie

3. L'ATTUAZIONE DELLE PREVISIONI NEL POC ALLA LUCE DELLA PROPOSTA DI VARIANTE

3.1 Aspetti urbanistici

Come si evince dalla relazione urbanistica di accompagnamento alla proposta di Variante, in merito della modifica urbanistica rispetto al POC Vigente si prevedono: la suddivisione in tre area di intervento distinte all'interno del POC, la diversa localizzazione della medio-piccola struttura di vendita alimentare lungo via delle Grazie e la riduzione della potenzialità edificatoria da realizzare in questo POC.

Rispetto al piano vigente, riportato nella figura sottostante, la modifica più rilevante, in termini di impostazione dell'intervento è lo spostamento della medio-piccola struttura di vendita in posizione più defilata rispetto alla strada di riferimento (via Muzza Corona).



Img. 3.1 - Scheda grafica del POC vigente – Aggiornamento Settembre 2013

Questa impostazione, che deriva dalla scelta di articolare gli stralci funzionali del futuro PUA in relazione alle effettive proprietà immobiliari, pur potendo risultare atipica in confronto alle usuali logiche insediative commerciali, comporta alcuni vantaggi quali:

- maggiore integrazione con il tessuto urbano di nuova costituzione;
- maggiore rilevanza dell'accessibilità ciclo pedonale;
- minore impatto, determinato dalla necessità di ritrovare all'interno dello stesso lotto commerciale i parametri di verde pubblico e di superficie permeabile.

Lo schema viabilistico, rispetto alla configurazione di POC, è rimasto immutato nella previsione della formazione della rotatoria all'incrocio tra via Muzza Corona e via delle Grazie, mentre è variato nella parte più interna a livello di distribuzione puntuale (definizione di dettaglio comunque demandata al PUA).

È prevista la formazione di un percorso ciclopedonale in fregio alla via delle Grazie.



Img. 3.2 – Schema dell'articolazione delle superfici fondiarie (colore blu) e di cessione (colore rosso)

Alla luce del nuovo schema Urbanistico, le verifiche degli impatti sul sistema della mobilità partono sia dalle considerazioni d'insieme, relative alle potenzialità urbanistica contenuta nel PSC, sia dalla verifica della sostenibilità e le specifiche condizioni della realizzazione per stralci.

In sintesi si riporta quanto previsto dalla variante di POC evidenziando una sostanziale diminuzione delle previsioni:

	POC 2011-2014	Proposta di variante 2017
Sc massima insediabile ad esclusione dell'area "Maccaferri	13.567 m ²	6.797 m ²
Sc area Coop Alleanza 3.0 S.C. da destinarsi a uso commerciale (medio piccola struttura di vendita alimentare)		2.550 m ²
Sc area Building S.r.l. da destinarsi a usi residenziale e parzialmente commerciale, direzionale e terziario		4.247 m ²

3.2 I flussi veicolari nello scenario attuale

Le analisi condotte sul traffico nello scenario attuale hanno avuto come obiettivo la ricostruzione di un quadro dei flussi veicolari nella situazione attuale ante-operam, per effettuare le opportune analisi e valutazioni per le necessarie verifiche sulla rete stradale. Di seguito vengono descritte le indagini effettuate ed i principali risultati ottenuti.

I conteggi classificati nelle sezioni di rilievo

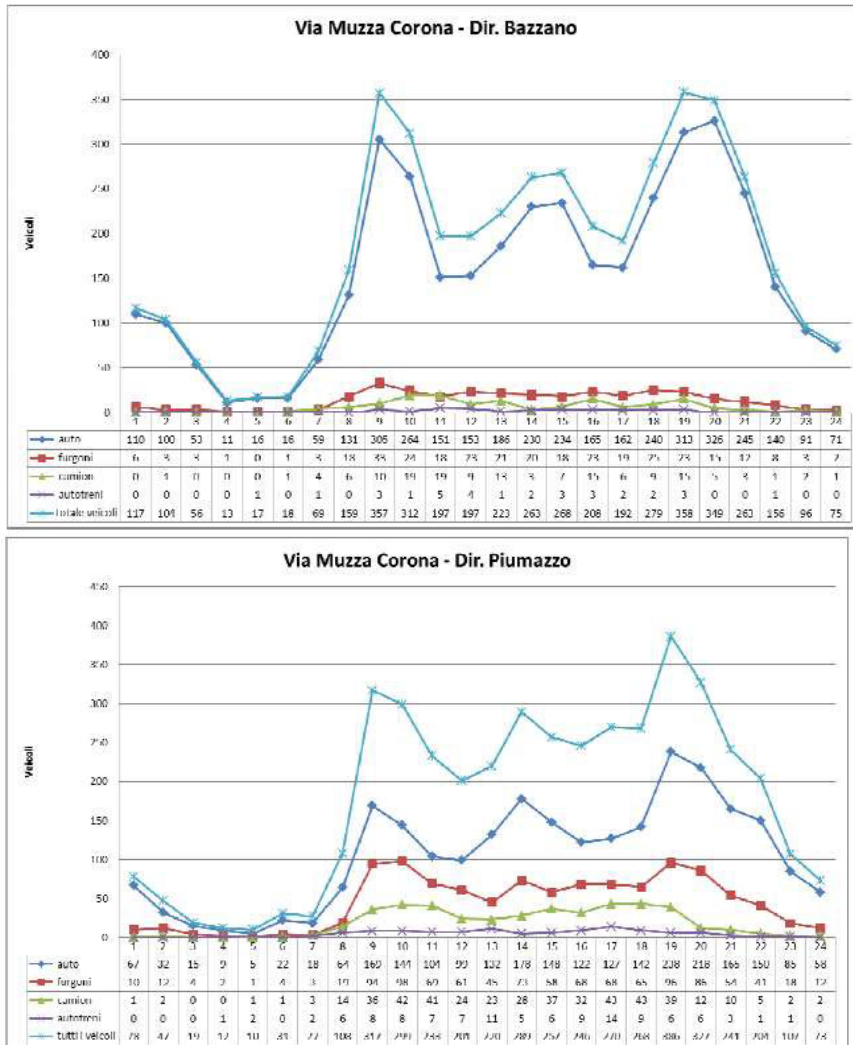
Le analisi sono state svolte sui conteggi automatici della durata di 24 ore effettuati per conto del Comune di Castelfranco Emilia in occasione della redazione del POC vigente. Nella immagine successiva è riportata la localizzazione delle sezioni di misura.



Img. 3.3 - Sezioni di rilievo di traffico fornite dal Comune di Castelfranco Emilia

Nelle immagini successive sono riportate le distribuzioni dei flussi veicolari in una giornata tipo disaggregati per fascia oraria. Si evidenzia che le ore di punta:

- per i veicoli leggeri si registrano fra le 8.00 e le 9.00 del mattino e fra le 18.00 e le 19.00 della sera
- per i veicoli pesanti si registra fra le 15.00 e le 17.00 del pomeriggio.



Img. 3.4 – Curve di distribuzione giornaliera dei flussi dei veicoli (Rilievi del 21/11/2008)

I conteggi integrativi manuali

Le analisi dei flussi veicolari sono state integrate con conteggi manuali della matrice dei movimenti dei veicoli transitanti nelle sezioni in prossimità dell'incrocio fra Via Muzza Corona e Via delle Grazie.

La sessione di rilievo è stata svolta durante il giorno 4 novembre 2011. Nelle pagine seguenti sono riportati le elaborazioni dei risultati del conteggio manuale nelle sezioni A, B, C.



Img. 3.5 - Localizzazione della sezione di conteggio manuale

ATTUALE 8-9

RAMO	
A	Via Muzza-Corona Nord
B	Via Muzza-Corona Sud
C	Via delle Grazie

Ora punta 8-9	destinazione				
leggeri	Rami	A	B	C	TOT.
origine	A	0	214	12	226
	B	228	0	36	264
	C	14	156	0	170
	TOT.	242	370	48	660

Ora punta 8-9	destinazione				
pesanti	Rami	A	B	C	TOT.
origine	A	0	12	0	12
	B	20	0	0	20
	C	0	4	0	4
	TOT.	20	16	0	36

Ora punta 8-9	destinazione				
equivalenti	Rami	A	B	C	TOT.
origine	A	0	238	12	250
	B	268	0	36	304
	C	14	164	0	178
	TOT.	282	402	48	732

Tab. 3.6 – Ora di punta del mattino - Conteggi manuali (Fonte: Rilievi del 05 novembre 2011)

ATTUALE 18-19

RAMO	
A	Via Muzza-Corona Nord
B	Via Muzza-Corona Sud
C	Via delle Grazie

Ora punta 18-19	destinazione				
leggeri	Rami	A	B	C	TOT.
origine	A	0	251	15	266
	B	235	0	172	407
	C	13	40	0	53
	TOT.	249	290	187	726

Ora punta 18-19	destinazione				
pesanti	Rami	A	B	C	TOT.
origine	A	0	22	0	22
	B	13	0	4	18
	C	0	0	0	0
	TOT.	13	22	4	40

Ora punta 18-19	destinazione				
equivalenti	Rami	A	B	C	TOT.
origine	A	0	295	15	310
	B	262	0	180	442
	C	13	40	0	53
	TOT.	275	334	196	805

Tab. 3.7 – Ora di punta della sera - Conteggi manuali (Fonte: Rilievi del 05 novembre 2011)

Dai rilievi dei flussi effettuati sull'intersezione è emerso che:

- circa il 40% dei veicoli leggeri provenienti da Via Muzza Corona Sud (Sez. B dir. Castelfranco Emilia) voltano a destra in Via delle Grazie;
- circa il 95% dei veicoli provenienti da Via Muzza Corona Nord Sud (A dir. Bazzano) proseguono in direzione Sud ciò evidenzia che Via delle Grazie è utilizzata per l'accesso all'abitato di Piumazzo, mentre i veicoli transitanti nelle sezione A sono per la maggior parte di attraversamento.

3.3 - Domanda di mobilità relativa allo scenario di attuazione del Ambito AN73

Gli scenari insediativi futuri e stime di traffico indotto

La costruzione di uno scenario futuro ha lo scopo di consentire la verifica degli effetti conseguenti l'attuazione dell'intervento in progetto nell'ambito di un quadro complessivo che tenga conto anche della possibile evoluzione della situazione nell'area urbana in cui esso si inserisce.

Relativamente ai flussi di traffico generati e attratti dal nuovo insediamento si è considerato il potenziale di attrazione delle diverse attività che sono previste nel comparto, sotto forma di movimenti giornalieri e nell'ora di punta.

Per il calcolo del carico urbanistico si è fatto riferimento alle tipologie di destinazioni d'uso inserite nel progetto, vale a dire residenza e commercio, caratterizzati con opportuni coefficienti che mettono in relazione il peso urbanistico con le quantità di flussi di traffico potenzialmente generati.

Il quadro è stato completato considerando anche l'attuazione dei comparti vicini a quello oggetto di studio, cioè il Produttivo ANP 70, la Residenza AC.a 62.2 e AC.b 61.3.

Le tabelle 3.10 e 3.11 mostrano la quantificazione dei flussi di traffico indotti per lo scenario di riferimento suddiviso per ingressi e uscite nell'ora di punta e nei differenti periodi della giornata tipo (ora di punta, periodo diurno e periodo notturno).

Destinazioni d'uso	ORA DI PUNTA 8-9		ORA DI PUNTA 18-19		DIURNO		NOTTURNO		GIORNO	
	LEGGERI	PESANTI	LEGGERI	PESANTI	LEGGERI	PESANTI	LEGGERI	PESANTI	LEGGERI	PESANTI
Produttivo ANP 70	84	9	16	7	428	55	7	0	489	55
Residenza AC.a 62.2	3	0	72	0	256	0	12	0	268	0
Residenza AC.b 61.3	2	0	46	0	163	0	7	0	170	0
Terziario AN 73	12	0	8	0	123	0	2	0	126	0
Commerciale AN 73	17	1	75	0	635	3	0	0	638	3
Residenza AN 73	4	0	79	0	279	0	13	0	291	0
TOTALE	123	9	296	7	1.883	58	41	0	1.982	58

Tab. 3.8 – Spostamenti veicolari generati dall'attuazione del comparto in ingresso

Destinazioni d'uso	ORA DI PUNTA 8-9		ORA DI PUNTA 18-19		DIURNO		NOTTURNO		GIORNO	
	LEGGERI	PESANTI	LEGGERI	PESANTI	LEGGERI	PESANTI	LEGGERI	PESANTI	LEGGERI	PESANTI
Produttivo ANP 70	15	6	89	7	434	55	0	0	489	55
Residenza AC.a 62.2	78	0	9	0	263	0	4	0	268	0
Residenza AC.b 61.3	50	0	6	0	168	0	3	0	170	0
Terziario AN 73	10	0	7	0	117	0	8	0	126	0
Commerciale AN 73	1	0	54	0	635	3	0	0	638	3
Residenza AN 73	85	0	10	0	287	0	4	0	291	0
TOTALE	239	7	176	7	1.904	58	19	0	1.982	58

Tab. 3.9 – Spostamenti veicolari generati dall'attuazione del comparto in uscita

Il carico urbanistico complessivo giornaliero dato dall'attuazione di tutti i comparti considerati (An 73, ANP 70, AC.a 62.2 e AC.b 61.3) produce dunque un flusso giornaliero di autoveicoli generati-attratti stimato di 3.964 spostamenti/giorno (1.982 in entrata e altrettanti in uscita).

- L'incidenza del traffico pesante dei flussi prodotti dalle attività del comparto AN 73 è trascurabile.
- Nell'ora di punta della giornata, che avviene al pomeriggio tra le 18 e le 19, vengono generati 303 spostamenti di veicoli in ingresso al comparto e 183 in uscita.

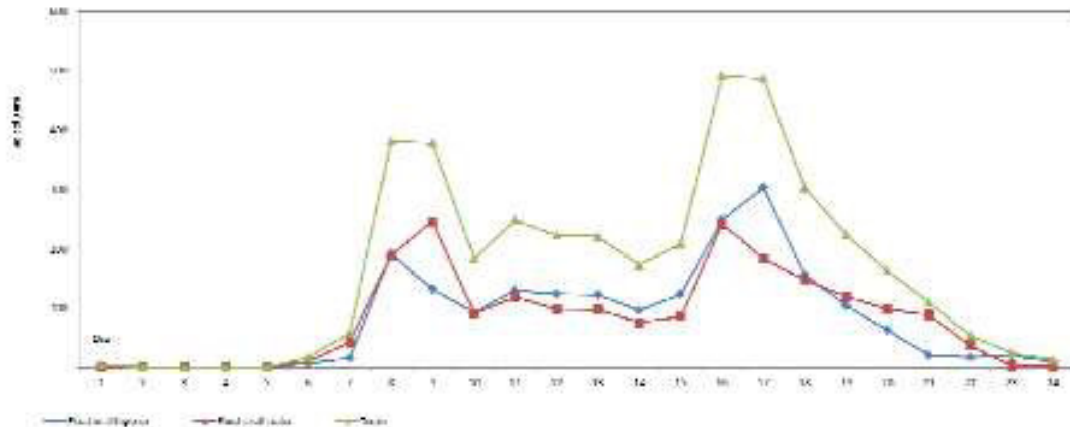


Grafico 3.10 – Andamento grafico della distribuzione giornaliera degli ingressi e delle uscite

3.4 Previsioni di progetto per l'attuazione dell'Ambito AN73 in relazione al sistema della mobilità

Organizzazione della circolazione

L'accessibilità al comparto AN 73 è garantita da Via Muzza Corona e da Via delle Grazie, strade coerenti con tali funzioni.

In generale l'assetto previsto dalla schema urbanistico del POC prevede di intervenire nelle due intersezioni stradali con via Muzza Corona.

Nel POC riferito al comparto AN 73 è prevista la realizzazione della sola rotonda in corrispondenza dell'intersezione con Via delle Grazie che favorirà i flussi veicolari di transito oltre a quelli previsti con l'attuazione del comparto: ci troviamo, pertanto, all'interno di uno scenario transitorio rispetto agli scenari della mobilità definitivi, anche se si sottolinea che i dati dei flussi sono stati computati con lo scenario di riferimento definitivo.

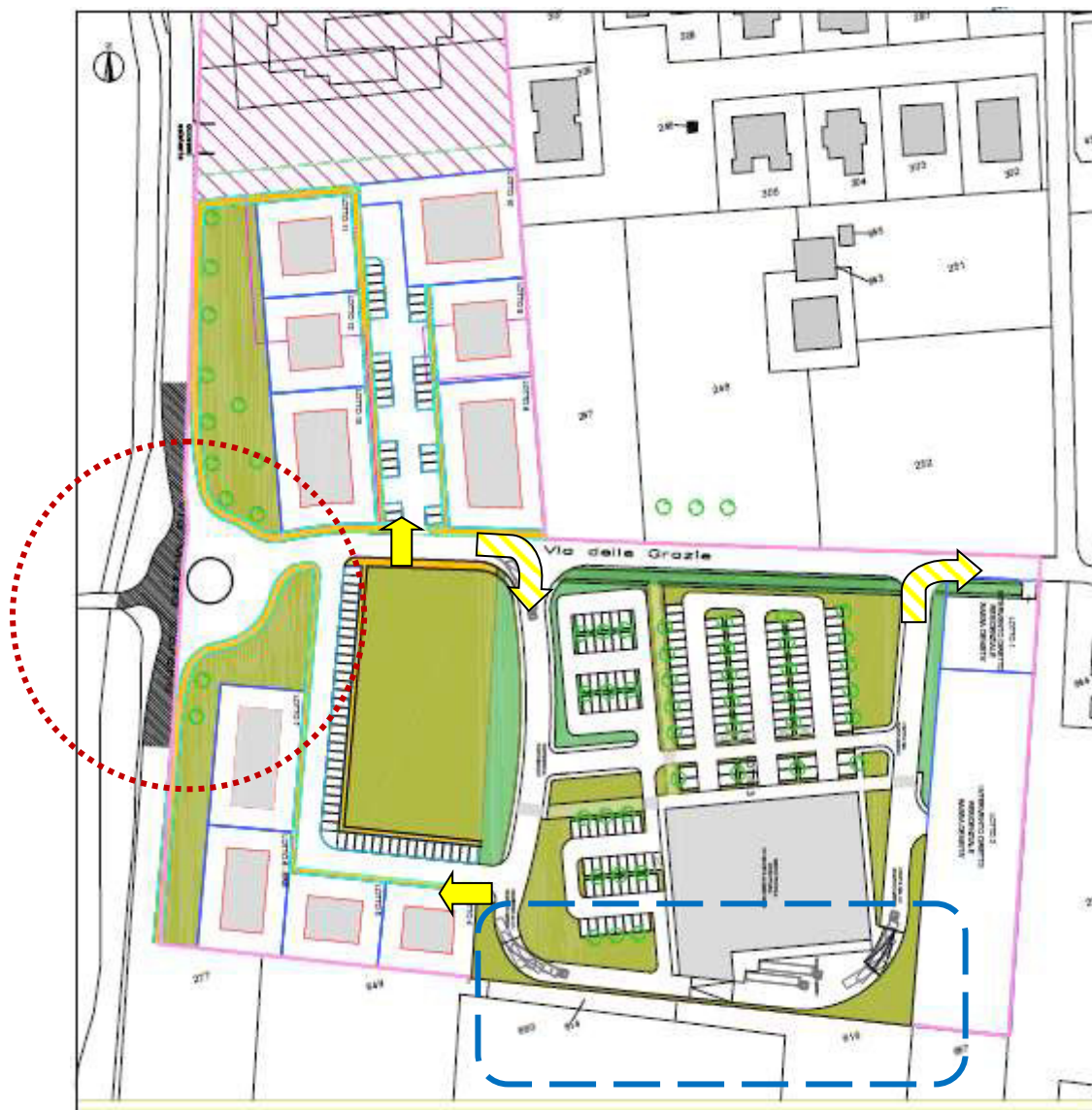
L'accesso agli edifici residenziali che si inseriscono nell'ambito di POC in attuazione, avviene tramite un ingresso localizzato su Via delle Grazie per l'ambito di recupero dell'edificio ex Kiwi e suo parcheggio di pertinenza. L'attuazione di questo sub ambito dovrà inoltre mantenere (come previsto dalla scheda di POC vigente) **l'adeguamento del tratto di via Muzza Corona prospiciente l'Ambito stesso.**

Per le aree residenziali ubicate a Sud di via delle Grazie è prevista una accesso dallo spazio commerciale ed uno da via delle Grazie stessa al fine di garantire una migliore connessione del tessuto urbano.

Anche allo spazio commerciale si accede con due strade da via delle Grazie, in modo da non creare interferenze e rendere il traffico veicolare più fluido.





Le manovre di ingresso e uscita dell'utenza destinata alle attività commerciali sono organizzate in modo da rendere minima l'interferenza fra i flussi veicolari in transito e quelli destinati nell'area di pertinenza - zona di carico e scarico, posta in area ad esclusivo utilizzo della struttura.

Di seguito si riporta uno schema di massima dell'organizzazione dei flussi.



Img.3.11 Schema funzionamento viabilità del nuovo Progetto dell'Ambito

LEGENDA

-  Previsione rotondina all'intersezione tra via Muzza Corona e via delle Grazie
-  Area a circolazione esclusiva destinata a carico e scarico merci
-  Previsione ingressi alle aree a destinazione residenziali del Sub Ambiti A
-  Previsione ingressi e uscite per traffico pesante

In conclusione, l'analisi e il confronto fra l'aumento dei flussi veicolari sulla rete stradale e la capacità di questa di accogliere i carichi aggiuntivi prodotti dal comparto non evidenzia criticità di natura funzionale, la rete in esame con i flussi veicolari dello scenario futuro continuerà ad offrire livelli di servizio della rete accettabili.

Gli interventi previsti nel progetto sulla rete stradale migliorano la sicurezza e il deflusso dei veicoli, in particolare con la realizzazione della nuova rotatoria all'incrocio tra via Muzza Corona e via delle Grazie.

È necessario evidenziare che il traffico generato dall'attuazione del nuovo comparto è da ritenersi del tutto simile per quantità e natura a quello già esistente nel territorio, infatti la natura degli insediamenti in progetto va a inserirsi in un territorio in cui è già presente un tessuto urbanizzato e, nello specifico, la variante al POC non fa che riorganizzare le funzioni già insediabili a destinazione commerciale e riduce l'attuazione della potenzialità edificatoria già consentita nel POC vigente.

I flussi veicolari nell'ora di punta attuale sommati a quelli indotti nello scenario futuro con l'intervento AN 73 realizzato e completamente attuati anche i comparti adiacenti (il Produttivo ANP 70, la Residenza AC.a 62.2 e AC.b 61.3) sono compatibili con le caratteristiche geometriche di via Muzza Corona.

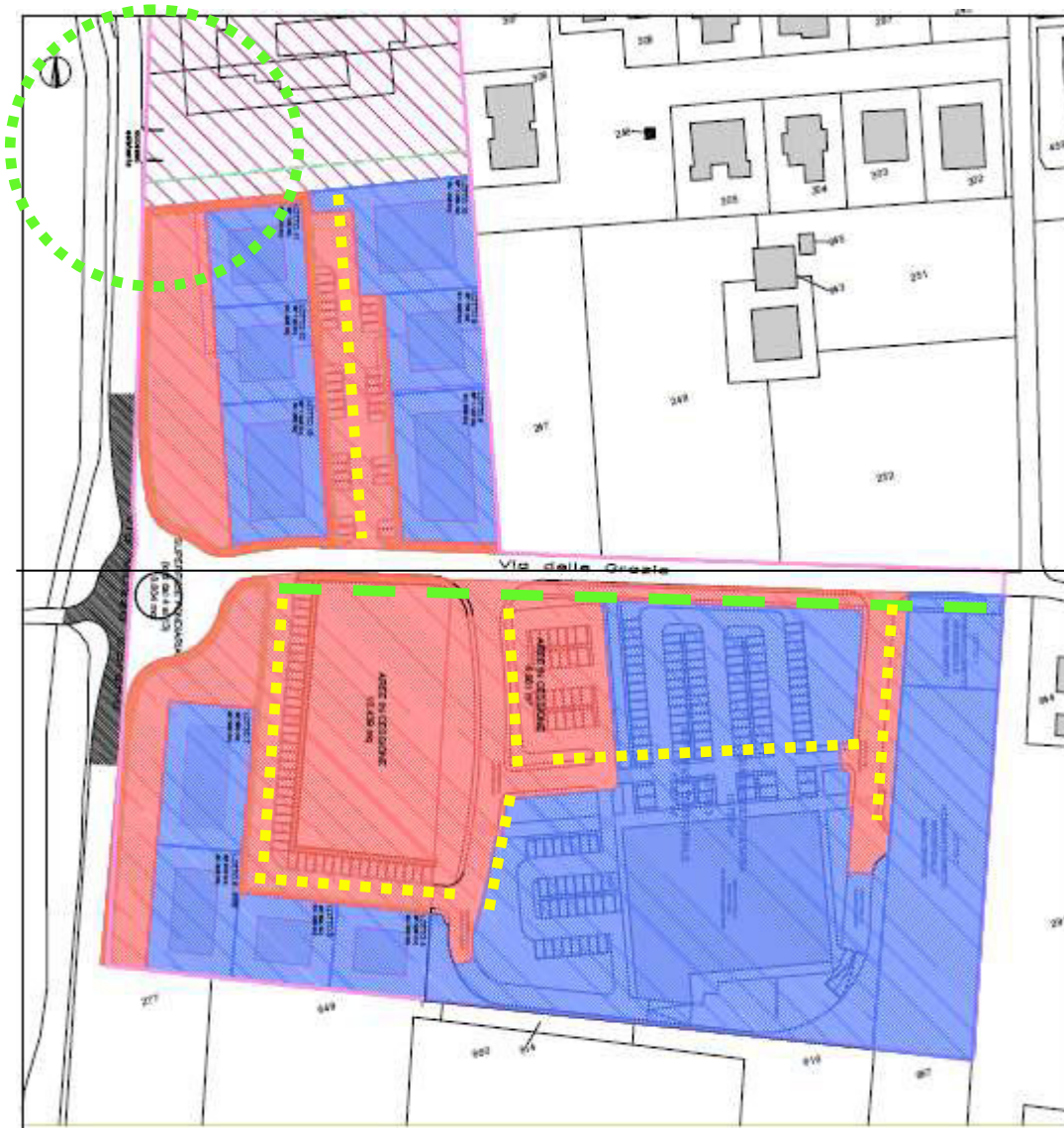
Relativamente all'organizzazione delle intersezioni, le rotatorie dovranno essere idonee a smaltire i flussi di traffico stimati nello scenario futuro, pertanto la verifica del dimensionamento delle specifiche geometrie stradali deve essere attuata conformemente a quanto previsto in sede di PUA e di progetto esecutivo.

3.5 Miglioramento delle caratteristiche dell'accessibilità alla fermata TPL e delle piste ciclabili

Le funzioni introdotte nell'Ambito AN73 sia quelle legate al commercio al servizio della località di Piumazzo sia quelle di carattere residenziale, prevedono la necessità non solo di garantire il sistema della viabilità, ma anche il miglioramento e l'integrazione delle reti della mobilità sostenibile.

Significa, come del resto previsto anche negli strumenti urbanistici sovraordinati al POC, da un lato favorire l'accesso al sistema del TPL e quindi rendere accessibili in sicurezza le fermate del Bus, dall'altro garantire la presenza di un'adeguata rete di percorsi pedonali e di piste ciclabili.

L'Attuazione dell'Ambito AN73 dovrà garantire la realizzazione di una pista ciclabile per tutta la parte dell'Ambito prospiciente via delle Grazie.



Img.3.12 Schema mobilità sostenibile del nuovo Progetto dell'Ambito

LEGENDA



Previsione rotondella all'intersezione tra via Muzza Corona e via delle Grazie di competenza di altro Ambito - Ambito AN 70.



Asse ciclabile su via delle Grazie



Assi su cui prevedere la realizzazione di percorsi protetti per pedoni

4. CONCLUSIONI

L'analisi e il confronto fra l'aumento dei flussi veicolari sulla rete stradale e la sua capacità di accogliere i carichi aggiuntivi prodotti dall'Ambito, non evidenzia criticità di natura funzionale: la rete in esame con i flussi veicolari dello scenario futuro continuerà ad offrire livelli accettabili di servizio della rete.

Gli interventi previsti nel progetto sulla rete stradale migliorano la sicurezza e il deflusso dei veicoli. È necessario evidenziare che il traffico generato dall'attuazione del nuovo Ambito è da ritenersi del tutto simile per quantità e natura a quello già esistente nel territorio. Si tenga inoltre presente che, rispetto al POC vigente già approvato, lo schema urbanistico varia in modo non significativo andando inoltre a diminuire significativamente le previsioni insediative. Alla luce di ciò il citato studio del traffico redatto per le previsioni del POC vigente risulta senza dubbio verificato anche per la Variante di POC in questione.

I flussi veicolari nell'ora di punta attuale sommati a quelli indotti nello scenario futuro con l'intervento AN 73 realizzato e completamente attuati anche i comparti adiacenti (il Produttivo ANP 70, la Residenza AC.a 62.2 e AC.b 61.3) sono compatibili con le caratteristiche geometriche di via Muzza Corona.

Relativamente all'organizzazione delle intersezioni, dovranno essere realizzate rotonde idonee a smaltire i flussi di traffico stimati nello scenario futuro.

In considerazione di quanto sopra esposto si può quindi ribadire che:

- l'area interessata s'inserisce all'interno di un percorso attuativo rispetto ad un quadro di pianificazione e di accordi che ne hanno già valutato la sostenibilità sul sistema generale della mobilità, in quanto si tratta di un incremento con caratteristiche di integrazione del sistema insediativo locale per il quale sono già state valutate in sede di PSC le necessarie integrazioni e i miglioramenti del sistema della mobilità;
- le previsioni del POC Vigente sono attuabili attraverso la realizzazione di prescrizioni che migliorano i flussi di traffico, la sicurezza e lo sviluppo della mobilità sostenibile;
- nella specifica variante, pur nel rispetto del quadro di sostenibilità delle previsioni per l'intera località, si prevede la necessità di realizzare la rotonda all'incrocio tra via Muzza Corona e via delle Grazie come primo elemento della riqualificazione del sistema della viabilità di accesso da Sud a Piumazzo e di percorrenza da e verso ovest nella direttrice della viabilità di collegamento con la Via Emilia / Bologna, con miglioramento per la scorrevolezza (eliminazione del semaforo) e della sicurezza;
- dovranno essere progettati con cura gli accessi alle aree residenziali e al centro commerciale in attuazione degli schemi progettuali proposti;
- per la mobilità dolce si prevede la realizzazione sul lato sud di via delle Grazie di una pista ciclabile in sede propria. Sono inoltre da prevedere percorsi protetti per il pedoni sulle direttrici di accesso ai comparti al fine di agevolare la fruizione del TPL che prevede lungo via Muzza Corona, in prossimità dei nuovi insediamenti, una fermata bidirezionale della rete del trasporto provinciale.



Dott. Ing. Francesco Bursi