

Sommario

<u>1</u>	<u>PREMESSA</u>	2
<u>2</u>	<u>INQUADRAMENTO TERRITORIALE</u>	5
<u>3</u>	<u>INQUADRAMENTO LOCALE</u>	5
<u>4</u>	<u>ANALISI DEGLI SCENARI</u>	6
<u>5</u>	<u>SCENARIO ATTUALE</u>	7
<u>6</u>	<u>STIMA DEI VEICOLI INDOTTI</u>	8
<u>7</u>	<u>STIMA DEI LIVELLI DI SERVIZIO: LA METODOLOGIA DI VERIFICA DEGLI ARCHI STRADALI</u>	10
<u>8</u>	<u>SCENARIO A PROGETTO</u>	12
<u>9</u>	<u>CONCLUSIONI</u>	12

ALLEGATI

- Tavola – Analisi dei Flussi Veicolari RILEVATI
- Tavola – Analisi dei Flussi Veicolari a PROGETTO

1. PREMESSA

L'area oggetto del presente studio è situata ad ovest del capoluogo, nella zona di insediamento commerciale denominata "L2-Strada statale n. 231". L'intervento prevede la realizzazione di un Parco Commerciale di Medie Strutture di Vendita di superficie territoriale complessiva pari a mq 44.902 ed una superficie di vendita di mq 7.860, ripartito in base alla definizione e ai parametri stabiliti dalla Regione Piemonte con la D.C.R. n. 59-10831 del 24 marzo 2006 come segue:

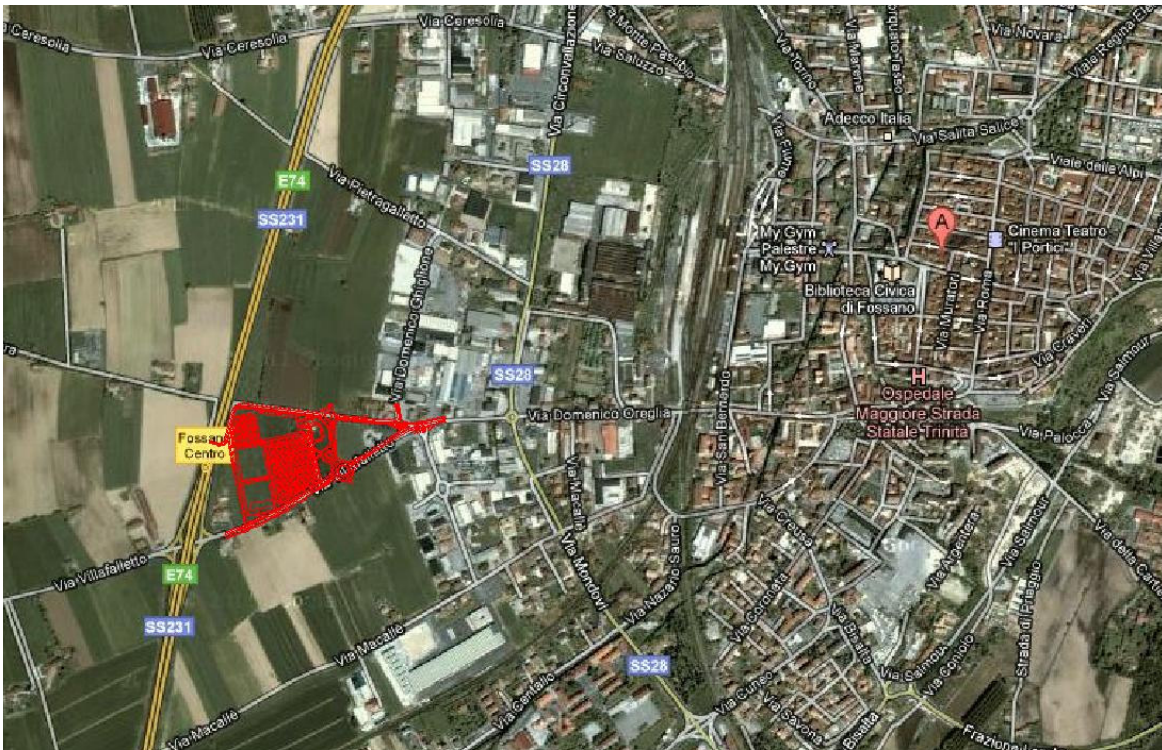
Fabbricato A - M-SE4: mq 2.500 di vendita;

Fabbricato B - M-CC composto da: M-SAM4 mq 2.480 di vendita; esercizio di vicinato: mq 20 di vendita; esercizio di somministrazione: mq 60 di superficie;

Fabbricato C - M-SE4: mq 2.500 di vendita;

Fabbricato D - Esercizio di somministrazione: mq 1000 (SLP) e 500 di somministr.

La localizzazione “L2-Strada statale n. 231” era già prevista ed individuata ai sensi della precedente programmazione urbanistico-commerciale (D.C.R. n. 563-13414 del 29/10/1999 e della D.C.C. n. 83 del 27/07/2007) e confermata nel suo perimetro originario in sede di edizione del progetto definitivo del nuovo P.R.G. (D.C.C. n. 2 del 18/01/2006) e successivamente nell’adeguamento alla D.C.R. n. 59-10831 del 24/03/2006.



Individuazione dell'area oggetto di intervento

In seguito alla Conferenza di Servizi tenutasi il 25/05/2004 (Del. n.6958/17.1 del 01/06/2004) era già stata rilasciata un'autorizzazione amministrativa per l'attivazione di un centro commerciale classico (tipologia G-CC2) della superficie complessiva di mq 17.124 ed una superficie di vendita di mq 8.286 così suddiviso:

- G-SM1: mq 4.310 di vendita;
- M-SE3: mq 1.575 di vendita;
- M-SE3: mq 901 di vendita;
- Esercizio di galleria: mq 1.501 di vendita.

Le analisi effettuate allora per la Valutazione di Impatto sulla Viabilità portarono a considerare soddisfatti i criteri richiesti dalla normativa urbanistico-commerciale vigente e ad escludere la possibilità che il progetto del Centro Commerciale producesse esternalità negative sul traffico del comune di Fossano sia per la viabilità immediatamente prossima all'area di intervento sia per il più esteso sistema viabilistico dell'agglomerato urbano.

Rispetto all'insediamento commerciale (G-CC2) proposto dalla società Fossano Futura S.r.l. e già autorizzato con la Delibera di Conferenza dei Servizi Regionale nel 2004, si prevede, con l'attuale progetto, un insediamento meno impattante dal punto di vista del carico di traffico indotto; in particolare, se il centro commerciale autorizzato generava 1083 veicoli/ora in ingresso e uscita dal comparto in esame nell'ora di punta, il Parco commerciale ne genera **636 v/h**, pertanto poco più della metà dei veicoli generati rispetto alla proposta del centro commerciale.

E' lecito considerare che l'impatto sulla viabilità generato dal Parco Commerciale in progetto sia decisamente meno consistente rispetto alla soluzione con il centro commerciale proposta nel 2004.

Tuttavia possono esserci state nel frattempo delle modificazioni alle condizioni al contorno, ovvero:

1. Modifiche dei parametri di traffico attuale;
2. Realizzazione di nuove infrastrutture viarie o potenziamento di quelle esistenti;
3. Realizzazione di nuovi poli di attrazione nelle aree limitrofe (insediamenti commerciali, produttivi, ecc....)
4. Allineamento a strumenti di pianificazione e di progettazione pubblici su scala più ampia (Progetto Unitario di Coordinamento, Piano Urbano del Traffico, ecc...).

Per quello che riguarda l'impostazione della base dati per rispondere ai primi tre punti, nei mesi di Marzo-Aprile si è effettuata una campagna di rilevazione dei flussi, per la rilevazione

dell'arco stradale su Via Villafalletto, poiché tale viabilità rappresenta l'asse su cui si assesta il parco commerciale in progetto, per la prima fase di avvio.

Per quello che riguarda il quarto punto, si sono tenuti come riferimento i dati previsti dal **Progetto Unitario di Coordinamento** redatto dal Comune di Fossano per il riconoscimento della Localizzazione L2 e per il coordinamento degli interventi di infrastrutturazione tra i vari soggetti che opereranno nell'ambito della Localizzazione.

Il P.U.C. è stato approvato dalla Provincia di Cuneo in data e definitivamente recepito dal Comune di Fossano con D.C.C. n° del

Come base di partenza del presente studio, si assumeranno i dati di traffico desunti dallo scenario pertinente del Progetto unitario di Coordinamento e della relativa allegata Valutazione di Impatto sulla Viabilità (Scenario n° 3a) per quello che riguarda la scala più vasta; questi dati verranno meglio precisati con la rilevazione condotta da Geomark su Via Villafalletto di cui si è parlato poc'anzi.

Lo studio pertanto è stato articolato in due parti:

- la prima parte fornisce un'analisi dettagliata volta a caratterizzare l'attuale grado di accessibilità all'area oggetto di intervento in riferimento all'assetto viario, al regime di circolazione e alla definizione della base di dati di traffico circolante sulla rete interessata;
- la seconda parte dello studio è finalizzata invece alla stima dei flussi di traffico aggiuntivi generati dal nuovo insediamento proposto e alla verifica del funzionamento della rete stradale attuale e in progetto, in relazione allo scenario di domanda e di offerta.

Per l'analisi di impatto si assumono pertanto come dati di partenza: il progetto del nuovo parco commerciale (per la stima dei flussi indotti ai sensi della D.C.R. 59-10831/06), i dati dal Progetto Unitario di Coordinamento, le relative connessioni con la viabilità esistente, le rilevazioni effettuate sul territorio e i dati demografici e dell'offerta commerciale della città di Fossano.

Sulla base dei dati suddetti si sviluppa il modello dello "stato di fatto" della distribuzione del traffico nelle zone pertinenti all'insediamento, derivante appunto dal sorgere del nuovo insediamento nell'area attuale.

Il modello rappresentativo della viabilità attuale, viene successivamente implementato con le previsioni di distribuzione del traffico veicolare in base al carico integrativo derivante dall'insediamento che porta all'elaborazione del modello dello "stato a progetto".

2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il comune di Fossano è ubicato in provincia di Cuneo in posizione baricentrica rispetto al territorio provinciale; il capoluogo dista circa 24 km da Cuneo.

Grazie alla collocazione geografica ed alla struttura viaria e ferroviaria, Fossano è un importante snodo della rete di comunicazione regionale, essendo posto all'incrocio delle direttrici Torino-Savona-Imperia ed Asti-Cuneo-valichi alpini del Cuneese.

Elementi fondamentali del sistema viario e ferroviario convergente su Fossano sono:

sistema viario

- autostrada Torino-Savona;
- S.S. 28 (classificata S.P. 428 nel tratto in Genola fino alla zona Michelin di Fossano) che determina con la S.S. 20 l'asse Torino-Fossano-Imperia;
- S.S. 231 che realizza il collegamento (fondamentale per la provincia di Cuneo) Cuneo-Fossano-Alba-Asti;
- S.P. 165 detta "Reale", che collega Fossano con Carmagnola;
- Altre strade provinciali che si dipartono a raggiera da Fossano verso i capoluoghi dei Comuni limitrofi.

La facile accessibilità, la buona qualità e la varietà dell'offerta commerciale, il livello di servizi di pubblico interesse e le diversificate occasioni occupazionali, sono elementi importanti su cui può contare la città per esercitare un'attrazione commerciale dall'esterno.

3. INQUADRAMENTO LOCALE

L'area su cui sorgerà il Parco Commerciale si trova nella parte sud-ovest di Fossano, all'interno della Localizzazione L2, a sua volta oggetto di Progetto Unitario di Coordinamento.

L'area di intervento è compresa tra via Villafalletto, la Strada Statale SS 231 e la strada Vicinale di Santa Chiara; attualmente è interamente destinata a coltivo con porzioni di terreno incolto. Al suo interno una cascina abbandonata di imminente demolizione denominata "Cascina Bassa" a margine di Strada Vicinale di S. Chiara. L'area si presenta pianeggiante ed è classificata dagli strumenti urbanistici vigenti quale area a potenziale vocazione commerciale.

A differenza della SS 231, la Tangenziale Ovest di Fossano, individuata come Strada extraurbana principale in base alle definizioni del Nuovo Codice della Strada, via Villafalletto viene indicata come strada di collegamento locale, e in particolare come strada principale urbana o di quartiere.

Via Villafalletto è l'asse principale di collegamento tra il comune di Fossano e il comune di Villafalletto e gli altri Comuni che si collocano su quest'asse.

Nei pressi dell'area di intervento, Via Villafalletto è una strada extraurbana secondaria a una corsia per senso di marcia e di buona capacità veicolare che collega Via Circonvallazione tramite intersezione a rotatoria, con lo svincolo con la tangenziale di Fossano e proseguendo, con i comuni di Villafalletto, Costigliole di Saluzzo, Busca, ecc.... ed è viabilità di accesso diretto all'aeroporto "Levaldigi".

A delimitare l'angolo sud-ovest del terreno su cui insiste il progetto troviamo l'intersezione di via Villafalletto con la Tangenziale Ovest di Fossano. Ad essa via Villafalletto è raccordata tramite uno svincolo a quattro bracci che creano quattro intersezioni a perpendicolo su via Villafalletto con possibilità d'uscita in entrambe le direzioni, Fossano e Villafalletto, e con la possibilità di ingresso sulla Tangenziale in direzione di Cuneo o di Alba-Bra.

La strada Vicinale di Santa Chiara è una strada interpodereale molto stretta: il progetto del parco commerciale ne prevede l'ampliamento a una corsia per senso di marcia e relative banchine.

4. ANALISI DEGLI SCENARI

Gli scenari analizzati sono essenzialmente due:

- lo scenario attuale
- lo scenario a progetto.

Nello scenario attuale vengono considerati i flussi rilevati nella condizione attuale dell'area e dei servizi ad essa connessi, con le urbanizzazioni presenti sul territorio.

Come anticipato in precedenza, per costruire il modello di base (scenario attuale), ci si è avvalsi di una rilevazione del traffico in loco (Via Villafalletto) per l'inquadramento a livello strettamente locale mentre per i flussi su scala più ampia (Via Circonvallazione, Via Mondovì, Via Oreglia, ecc...) ci si è avvalsi dei dati estrapolati dalla Valutazione di Impatto sulla Viabilità allegata al Progetto unitario di Coordinamento per il riconoscimento e la programmazione degli interventi all'interno della Localizzazione L2, nell'ipotesi che ad attivazione del parco

commerciale, pertanto in uno scenario a breve termine, non risulti ancora realizzato lo svincolo sulla S.S.231 all'altezza di Via Torino (direttrice per Savigliano).

Nello scenario a progetto sono considerati sia i flussi generati sia la nuova viabilità prevista per l'attività insediata nell'area oggetto di studio sommati agli attuali in maniera da avere la situazione completa dei flussi viabilistici che insisteranno sul tratto di viabilità interessata dal futuro parco commerciale.

5. SCENARIO ATTUALE

Ai sensi dell'art. 26 della D.C.R. n. 59-10831 del 24.03.2006, le rilevazioni del traffico ordinario sono state condotte assumendo sia il maggior valore su base oraria stimato tra le ore 17.00 e le ore 19.00 del venerdì e del sabato sia il maggior valore rilevato nell'arco di quattro settimane consecutive.

Più in dettaglio, questa è stata la campagna di rilevazione condotta:

- ven 25 e sab 26 marzo 2011 dalle 17.00 alle 19.00;
- ven 01 e sab 02 aprile 2011 dalle 17.00 alle 19.00;
- ven 08 e sab 09 aprile 2011 dalle 17.00 alle 19.00;
- ven 15 e sab 16 aprile 2011 dalle 17.00 alle 19.00.

La condizione peggiore è risultata verificarsi nella giornata di **venerdì 8 aprile 2011 tra le ore 18.00 e le ore 19.00.**

I flussi attuali rilevati risultano quindi essere pari a 498 v/h provenienti da Fossano centro (direzione Ovest) e di 265 v/h provenienti dalla tangenziale (SS 231) e dai comuni limitrofi (direzione Est).

Da un confronto con il dato storico risalente ai rilevamenti del 2004, si nota come il flusso in entrata verso il centro di Fossano e proveniente dalla tangenziale (Uscita Fossano Centro) e dai comuni che si attestano su questa direttrice si sia mantenuto pressoché inalterato (274 v/h).

Il dato che ha subito una maggiore variazione è quello relativo al flusso dei veicoli in uscita da Fossano. I primi rilevamenti effettuati nel 2004 fotografavano la situazione temporalmente prossima alla realizzazione dello svincolo. Il consolidarsi del suo utilizzo nel corso del tempo e sul territorio ha fatto aumentare considerevolmente il flusso veicolare, facendolo passare da 264 v/h a 498 v/h. Ciononostante l'incremento dell'offerta

commerciale nel territorio comunale, pur in prossimità dello svincolo della tangenziale, consentirà di invertire tale tendenza grazie alla capacità attrattiva dell'insediamento commerciale in progetto e alleggerirà il flusso veicolare in entrata sullo svincolo Fossano Centro.

Per quello che riguarda i dati di base assunti dal P.U.C. (relativa Valutazione di impatto sulla Viabilità) si è considerato lo scenario "3a" che prefigura la situazione di traffico su larga scala (estesa all'intero ambito del P.U.C.), in cui oltre ai flussi attuali compaiono:

- Flussi rilevati *ante operam*
- i flussi indotti dall'ampliamento e completamento dell'Addensamento A5;

6. STIMA DEI VEICOLI INDOTTI

Il parco Commerciale di Via Villafalletto, come da progetto si compone essenzialmente di n° 4 fabbricati come meglio precisati in premessa.

Nella presente trattazione viene ricavato il flusso veicolare indotto da ciascuna attività commerciale prevista nel subambito A1.

I flussi indotti dal futuro Parco Commerciale sono i seguenti:

FOSSANO						
SUB-COMPARTO A1						
fabbricato	SUL mq	tipologia	S vend. mq	S somm. mq	tot p.a. n	Indotti v/h
A	3 847	M-SE4	2 500	-	113	136
B	3 990	M-SAM4	2 480	-	242	298
		vicinato	20	-	2	
		sommin	-	60	4	
C	2 953	M-SE4	2 500	-	113	136
D	1 000	sommin	-	500	56	67
TOT.	11 790		7 500	560	530	636
INDOTTI TOTALI=						
	530		*	1,2	=	636

Un elaborato grafico esprime la situazione in cui tutti gli insediamenti del Parco commerciale siano attivati.

Ai sensi della D.C.R. 59-10831 del 24/03/2006 la superficie di vendita alimentare ed extra-alimentare prevista genera complessivamente **636 veicoli indotti/ora**.

Questi veicoli sono ripartiti sulla viabilità in base al bacino di utenza.

L'analisi del Bacino Teorico Potenziale porta ad individuare delle direttrici principali di provenienza e a percentualizzarne il relativo flusso su ciascuna di esse.

Questi dati (Bacino di Gravitazione e percentuali sulle Radiali) sono desunti dal Progetto Unitario di Coordinamento.

Pertanto i veicoli indotti dalle attività commerciali insediate vengono così ripartiti a livello della rotatoria su Via Villafalletto:

- 35% in direzione ovest (verso svincolo tangenziale e verso i comuni ad Ovest di Fossano)
- 65% in direzione est (verso Via Circonvallazione)

In questo modo si ottengono 223 v/h provenienti da Ovest e dalla tangenziale (SS 231) e 413 v/h provenienti da Fossano.

Del 65% dei flussi indotti provenienti e diretti verso Via Circonvallazione (413 veic/ora), a livello della rotatoria tra Via Villafalletto e Via Circonvallazione/Via Mondovì, vengono ripartiti nel seguente modo:

- 25% verso Via Circonvallazione nord
- 25% verso Via Oreglia (Fossano centro)
- 50% verso Via Mondovì (direzione sud)

I flussi così ripartiti vengono ovviamente considerati nei due sensi (arrivo alla struttura commerciale e rientro) e conteggiati assieme alla situazione di traffico “attuale” come meglio descritta ai paragrafi precedenti.

Nello “Scenario a Progetto” è utile rimarcare che l’attivazione dell’M-SAM4 implica la contemporanea dismissione della medesima attività (Supermercato “FAMILA”) già presente nei pressi (Via Circonvallazione) nell’Addensamento A5, la quale in pratica si trasferisce nel Fabbricato B di cui si tratta nella presente Relazione e generando una conversione della struttura di vendita esistente tale da dimezzarne i volumi di traffico potenzialmente indotti.

Pertanto lo scenario “a Progetto” se da un lato carica il sistema viabilistico con i veicoli indotti dal Parco commerciale, dall’altro considera il decremento di veicoli indotti generati dal negozio su Via Circonvallazione che va a conversione: sull’asse di Via Villafalletto il decremento stimato è pari a 27 veic./ora.

7. STIMA DEI LIVELLI DI SERVIZIO: LA METODOLOGIA DI VERIFICA DEGLI ARCHI STRADALI

Il Livello di Servizio per archi stradali in condizioni di flusso ininterrotto può essere definito come “una misura qualitativa delle condizioni di circolazione e della loro percezione da parte degli utenti”. Le condizioni di circolazione dipendono, a loro volta, da molteplici fattori connessi al tipo di strada, alle sue caratteristiche geometriche, ai parametri della circolazione (portata, velocità e densità veicolare), alla composizione del traffico (autovetture, autocarri etc.); tutti elementi che, quindi, vanno ad influire sulla determinazione del Livello di Servizio dell’arco stradale in esame.

Per tutte le tipologie di infrastrutture, siano esse autostrade o strade assimilabili, strade a più corsie per direzione oppure strade bidirezionali ad unica carreggiata, sono definiti 6 Livelli di Servizio designati con le lettere da A ad F, ciascuno indicativo di determinate condizioni di circolazione che di seguito sinteticamente si descrivono.

Il *Livello di Servizio A* rappresenta le condizioni di flusso libero con totale assenza di condizionamento tra i veicoli.

Il *Livello di Servizio B* rappresenta le condizioni di deflusso con qualche limitazione alla libertà di manovra, ma ancora con elevate condizioni di comfort fisico e psicologico.

Al *Livello di Servizio C* si hanno ora maggiori condizionamenti: per mantenere la velocità desiderata occorrono cambi di corsia e/o sorpassi piuttosto frequenti che richiedono attenzione da parte degli utenti.

Il *Livello di Servizio D* rappresenta condizioni di flusso ancora stabile, ma la libertà di manovra risulta ora ridotta ed è minore il livello di comfort fisico e psicologico degli utenti.

Al *Livello di Servizio E* i condizionamenti sono pressoché totali ed i livelli di comfort sono scadenti; il limite inferiore di questo livello corrisponde alla capacità; le condizioni di deflusso sono al limite della instabilità.

Il *Livello di Servizio F* rappresenta le condizioni di flusso forzato, con frequenti ed imprevedibili arresti della corrente, ossia con marcia a singhiozzo (stop and go).

Metodologia di calcolo

Il metodo per lo sviluppo delle analisi e delle valutazioni quantitative relative alla determinazione dei Livelli di Servizio su archi stradali è stato desunto dal TRB (1997) – Highway Capacity Manual. Transportation Research Board Council, Washington.

Per gli assi stradali in ambiti urbani e periurbani il Livello di Servizio è definibile come percentuale di tempo di viaggio in cui si è subito un ritardo. La relazione adottata è stata:

dove:

$$SF_i = 3600 \cdot \left(\frac{v}{c}\right)_i \cdot f_d \cdot f_w \cdot f_{hw}$$

- SF_i = portata di servizio per i-esimo LOS (Veh/h);
 $(v/c)_i$ = rapporto volume/capacità per i-esimo LOS;
 f_d = fattore correttivo per la ripartizione del traffico tra i sensi di marcia;
 f_w = fattore correttivo per corsie e banchine ridotte;
 f_{hw} = fattore correttivo per la presenza dei mezzi pesanti e trasporto pubblico.

I valori correttivi relativi alla ripartizione del traffico lungo i due sensi di marcia (f_d) hanno seguito la distribuzione evidenziata nella Tabella seguente:

Flusso nei due sensi	f_d	Flusso nei due sensi	f_d
100/0	0,71	70/30	0,89
90/10	0,75	60/40	0,94
80/20	0,83	50/50	1,00

Fattore correttivo di ripartizione dei flussi di traffico (f_d).

Gli effetti riduttivi sulle portate di servizio dovuti a corsie e banchine ridotte (f_w) sono stati stimati in funzione dei valori presenti nella Tabella seguente:

Larghezza banchina [m]	Larghezza della corsia [m]							
	3,66		3,35		3,05		2,75	
	LS	LS	LS	LS	LS	LS	LS	LS
	A-D	E	A-D	E	A-D	E	A-D	E
1,80	1,00	1,00	0,93	0,90	0,84	0,87	0,70	0,76
1,20	0,92	0,97	0,85	0,92	0,77	0,85	0,65	0,74
0,60	0,81	0,93	0,75	0,88	0,68	0,81	0,57	0,70
0,00	0,70	0,88	0,65	0,82	0,58	0,75	0,49	0,66

Fattore correttivo dovuto alla larghezza delle corsie e delle banchine (f_w).

I valori di riferimento per la connessione del rapporto volume/capacità (v/c) con i vari Livelli di Servizio sono descritti nella Tabella che segue:

LS	% tempo perduto	Andamento pianeggiante						Andamento ondulato						Andamento montuoso					
		% di sorpasso impossibile																	
		0	20	40	60	80	100	0	20	40	60	80	100	0	20	40	60	80	100
A	≤ 30	0,15	0,12	0,09	0,07	0,05	0,04	0,15	0,10	0,07	0,05	0,04	0,03	0,14	0,09	0,07	0,04	0,02	0,01
B	≤ 45	0,27	0,24	0,21	0,19	0,17	0,16	0,26	0,23	0,19	0,17	0,15	0,13	0,25	0,20	0,16	0,13	0,12	0,10
C	≤ 60	0,43	0,39	0,36	0,34	0,33	0,32	0,42	0,39	0,35	0,32	0,30	0,28	0,39	0,33	0,28	0,23	0,20	0,16
D	≤ 75	0,64	0,62	0,60	0,59	0,58	0,57	0,62	0,57	0,52	0,48	0,46	0,43	0,58	0,50	0,45	0,40	0,37	0,33
E	≤ 75	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,97	0,94	0,92	0,91	0,90	0,90	0,91	0,87	0,84	0,82	0,80	0,78
F	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabella 7– Livelli di esercizio nelle sezioni stradali in funzione del rapporto volume/capacità (v/c).

In relazione ai tipi di contesto attraversati dall'asse viario si è inserito inoltre un parametro correttivo correlato alla velocità media dei veicoli (dal CETUR francese), secondo quanto indicato in Tabella seguente:

Urbano	1,176
Periurbano	1,088
Extraurbano	1

Fattore correttivo legato al contesto

8. SCENARIO A PROGETTO

I flussi a progetto sono ottenuti sommando i dati di traffico ordinario rilevati nella giornata di venerdì 8 aprile 2011 tra le ore 18.00 e le ore 19.00 a quelli presumibilmente generati dalle future attività commerciali prese in esame in questa sede.

I flussi veicolari aggiuntivi sono sui singoli archi stradali: 636 veicoli/ora di indotto potenziale vengono ripartiti in 413 v/h in direzione Via Circonvallazione e 223 v/h in direzione tangenziale: in questo caso abbiamo le maggiori concentrazioni differenziali rispetto allo stato attuale per cui è lecito attendersi in questi archi stradali, piuttosto che altrove, le ricadute più pesanti in termini di peggioramento del Livello di Servizio offerto.

Infatti dei 413 veicoli diretti (e provenienti) sulla rotatoria di Via circonvallazione, vengono ancora ripartiti sui tre bracci afferenti a detto nodo stradale: 208v/h verso Via Circonvallazione nord e verso via Oreglia e 206v/h verso Via Mondovì; si tratta di quantità esigue per influire in modo sostanziale sul LOS attualmente rilevabile sui rispettivi archi stradali analizzati.

A questi vengono detratti 27 v/h che sono parte degli indotti dall'attuale supermercato "FAMILA" ubicato su Via Circonvallazione ang. Via Ceresolia, che andrebbe a trasferirsi.

Per il tratto di Via Villafalletto compreso tra il nodo con Via Circonvallazione e l'intersezione con Strada Vicinale di Santa Chiara si riscontra un peggioramento da LOS C ad un LOS D.

Per quello che riguarda Via Circonvallazione, Via Oreglia e Via Mondovì, l'incremento di veicoli non è sufficiente per modificare il Livello di Servizio offerto da queste strade: si riduce infatti esclusivamente il margine percentuale di riserva del Livello di Servizio pertinente (livello D lungo Via Circonvallazione e LOS B e C lungo Via Oreglia).

9. CONCLUSIONI

Il sistema infrastrutturale esistente e a progetto, stanti i Livelli di Servizio simulati, appare essere in grado di gestire in maniera adeguata i flussi in ingresso ed in uscita dall'area

commerciale in progetto, senza che si verifichino apprezzabili variazioni rispetto allo stato attuale.

Non sono escludibili situazioni di attenzione per il tronco di Via Villafalletto tra Via Circonvallazione e Str. Vic. di S. Chiara.

L'allegato finale raffigura proprio la situazione dalla quale si evincono i LOS D in entrambi i sensi di marcia di Via Villafalletto, con un margine rispetto al LOS E relativamente limitato in direzione Ovest.

In ogni caso si tratta di una situazione non critica e per di più simulata per eccesso: numerose analisi pratiche hanno riscontrato che la metodologia previsionale applicata dalla D.C.R. 59-10831/06 tenda a sovrastimare fortemente i flussi indotti, quindi è prevedibile che il Subcomparto A1 della Localizzazione L2 generi nella realtà molti meno veicoli rispetto a quelli simulati, pertanto le conseguenze sul traffico potrebbero risultare decisamente meno impattanti di quanto simulate nel presente Studio.